

## Division du Service Général

## Ideation A.

P. O.-MIDI

# EXPLOITATION COMMUNE DES RÉSEAUX D'ORLÉANS ET DU MIDI

SERVICE AL-VE-1  
DOSSIER N° BA / 85  
SOUS-DOSSIER N° / 18

# Ligne du Blane à Argent

Substitution d'un service routier au  
transport par fer entre Salbris et Argent

Nº de Nro 6107

SECRETARIAT  
(R.B)

A508/BA  
21/7/37  
Bureau de la 2<sup>e</sup> Section du Trafic  
Transmis à M. Mousset, Inspecteur divisionnaire  
Chef de la 3<sup>e</sup> Section du Trafic  
à titre de renseignement  
P. l. Inspecteur Principal  
Chef de la 2<sup>e</sup> Section du Trafic,  
M. Miller

21 juillet 1937

Monsieur,

Ainsi que vous le savez, nous étudions actuellement la possibilité de remplacer, entre Salbris et Argent, le service des voyageurs par fer par un service routier, dans les conditions fixées par la Circulaire Ministérielle du 12 août 1936.

M. Bousquet  
22/7/37

Nous vous avons tenu au courant en leur temps, des pourparlers que nous avions engagés, à la fin de l'année dernière, avec M. YVAN, en vue de lui faire assurer ce service en compensation de l'abandon de la concurrence qu'il nous fait entre Romorantin et Salbris.

Ces pourparlers n'ayant pas abouti, nous sommes entrés en relations avec M. MARTIN, Entrepreneur de transports à La Charité-sur-Loire, et je vous communique ci-joint, à titre de renseignement, le projet de traité que nous lui envoyons aujourd'hui.

Dans l'hypothèse où ce projet serait accepté par M. MARTIN, et où le Ministre des Travaux Publics autoriserait sa mise en application, je vous serais obligé de vouloir bien étudier et me faire connaître les modifications qu'il conviendrait, à votre avis, d'apporter, le cas échéant, à l'avenant en date du 23 décembre 1932 au traité du 12 juin 1896 entre la Compagnie d'Orléans et la Compagnie du Blanc à Argent, notamment aux bases des articles 7 et 8.

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

LE CHEF DU TRAFIC,

Sig<sup>n</sup>. Berthelot

Monsieur ANDRIEVEAU -  
Administrateur-Directeur de la Compagnie  
du Chemin de fer du Blanc à Argent -

ACCORD RELATIF A L'EXECUTION PAR SOUSSE  
DU SERVICE DES VOYAGEURS ET DES BAGAGES  
ENTRE ARGENT ET SALBRIE

---

Entre :

d'une part, le Réseau P.O.-Midi (Exploitation Commune des réseaux d'Orléans et du Midi), représenté par le Directeur Général du P.O.-Midi désigné dans ce qui suit par les mots: "Le Réseau",

d'autre part, la Société des Transports automobiles Martin, dont le siège social est à la Charité-sur-Loire (Nièvre), représentée par M. MARTIN, et désignée dans ce qui suit par les mots: "L'Entrepreneur".

IL A été dit et convenu ce qui suit :

ARTICLE 1<sup>er</sup>

Le Réseau ayant l'intention, comme suite aux Circulaires Ministérielles des 12 Août et 23 novembre 1936 et en vertu du Décret du 19 Janvier 1934, de demander au Ministre des Travaux Publics l'autorisation de former la ligne d'Argent à Salbris au service des voyageurs, des bagages et des chiens accompagnés, l'Entrepreneur accepte, si le Ministre des Travaux Publics donne cette autorisation, d'organiser un service routier de transport de voyageurs, de bagages et de chiens accompagnés le long de la dite ligne, dans les conditions prévues par les dites Circulaires et conformément aux stipulations du présent accord.

ARTICLE 2

Consistance du Service - Itinéraires.

La consistance du service routier à organiser et son itinéraire sont indiqués au tableau ci-dessous :

Service	: Nombre d'U.R. par jour	: Itinéraire
Argent - Salbris	: deux	: Argent (gare) - O.G. 24 - N. 723 - Clémont - N. 723 - Brison - N. 723 - O.G. 26 - Pierrefitte - O.G. 26 - Bouesse - N. 724 - Salbris (gare)

ARTICLE 3

Dispositions Générales.-

Le fonctionnement du service désigné à l'article précédent sera soumis aux dispositions réglementaires en vigueur et notamment aux articles 29 à 33 du règlement d'administration publique du 25 février 1935. D'autre part, les dispositions prévues aux articles suivants seront observées.

ARTICLE 4Horaires.

Les horaires du service routier visé à l'article 2 seront établis, d'accord entre le Réseau et l'Entrepreneur, de façon que les correspondances avec les trains des lignes des Bordes à Bourges et d'Orléans à Vierzon soient assurées dans des conditions au moins aussi favorables qu'elles le sont actuellement.

A chaque changement d'horaires du Réseau, les horaires du service routier seront remaniés, d'accord avec l'Entrepreneur et le Réseau, de manière à conserver les dites correspondances. Le Réseau devra, à cet effet, communiquer à l'Entrepreneur les nouveaux horaires au moins 15 jours avant leur mise en vigueur.

L'Annexe A précise, à titre d'indication, les horaires acceptés par l'Entrepreneur et par le Réseau, qui seraient établis compte tenu du service actuel des trains sur les lignes des Bordes à Bourges et d'Orléans à Vierzon.

Les horaires devront être régulièrement observés.

Toutes dispositions seront prises par l'Entrepreneur pour parer, le cas échéant, dans le plus bref délai, à toute interruption de service qui pourrait occasionner la défaillance du personnel ou la défectuosité du matériel; il devra se prémunir de moyens de secours.

Les horaires prévus seront portés à la connaissance du public au moyen d'affiches apposées dans les bureaux de l'entreprise ainsi qu'aux points d'arrêt avec correspondants et dans les voitures pendant les huit jours qui précéderont la date de leur mise en application.

Les horaires en vigueur seront affichés en permanence dans les dits bureaux et arrêts ainsi que dans les voitures.

ARTICLE 5Tarifs

Les prix des places seront calculés suivant un tarif au plus égal à 0.30 par km., la distance minimum de taxation ne devant, d'autre part, en aucun cas, être supérieure à 6 kms.

Ces tarifs comporteront une réduction de 50 % en faveur des bénéficiaires de tarifs réduits sur le chemin de fer indiqués ci-après : abonnés ouvriers ou scolaires, milités, familles nombreuses, militaires et servas en uniforme.

Les bagages devront, dans la limite de poids fixée à l'article 29 du Décret du 25 Février 1935, être soumis en même temps que les voyageurs. Les prix de transport des bagages seront calculés suivant un tarif au plus égal à 3 hs par tranche indivisible de 10 Kgs et parcours indivisible de 30 kms.

Les tarifs applicables aux voyageurs et aux bagages seront portés à la connaissance du public au moyen d'affiches apposées dans les bureaux de l'entreprise, ainsi qu'aux points d'arrêt avec correspondants et dans les voitures pendant les huit jours qui précéderont la date de leur mise en application.

Les tarifs en vigueur seront affichés en permanence dans les dits bureaux et arrêts ainsi que dans les voitures.

Aucune modification des tarifs ne pourra être faite moins de trois mois après la mise en vigueur du tarif en cause.

Toute perception donnera lieu à la remise aux voyageurs d'un billet ou récépissé portant la date de la délivrance ou un numéro s'il est extrait d'un carnet à souche, ainsi que le prix perçu et les indications permettant de constater le trajet ou le nombre de sections auquel il donne droit.

#### ARTICLE 6

##### Transport des Passagers.

Le Réseau se réserve d'assurer par le rail ou de faire assurer par la route le trafic des marchandises de détail antérieurement acheminé par les trains de voyageurs soprimés.

L'Entrepreneur acceptera, si le Réseau le demande, de concourir, dans la mesure du possible, au transport de ces marchandises et, notamment, des journaux et petits colis y compris les colis express.

Lorsque ces transports auront lieu aux conditions d'un tarif direct homologué par le Ministre des Travaux Publics, la rémunération de l'Entrepreneur sera débitée de gré à gré entre celui-ci et le Réseau et prélevée sur la base de tout en bout.

Pour ce qui concerne les journaux et les colis express en provenance en à destination du chemin de fer, l'Entrepreneur accepte, dès maintenant, d'en assurer le transport moyennant les rémunérations ci-après, l'Entrepreneur faisant son affaire de la désignation des personnes à qui il confiera, dans les localités desservies, la réception et la livraison des colis.

##### a) Journaux

0<sup>f</sup>25 par expédition jusqu'à 10 kgs

0<sup>f</sup>50 par expédition de plus de 10 jusqu'à 30 kgs

1<sup>f</sup>00 par expédition de plus de 30 jusqu'à 50 kgs

##### b) Colis express

1<sup>f</sup>00 par expédition jusqu'à 10 kgs

1<sup>f</sup>50 par expédition de plus de 10 jusqu'à 20 kgs

2<sup>f</sup>00 par expédition de plus de 20 jusqu'à 30 kgs

3<sup>f</sup>00 par expédition de plus de 30 jusqu'à 50 kgs

#### ARTICLE 7

##### Compensations.

L'exploitation des services visés à l'article 2 sera assurée par l'Entrepreneur à ses risques et périls sans aucune rémunération ou subvention du Réseau.

En compensation de l'avantage résultant pour lui de la fermeture de la ligne d'Argent à Salbris au service des voyageurs, des bagages et des chiens accompagnés, l'Entrepreneur s'engage à :

Appliquer sur les lignes ou relations suivantes

parallèles au chemin de fer.

Lignes	Consistance du service
Bourges - Gien .....	2 AR/J
Bourges - St-Florent .....	2 AR/J
Bourges - Châteaumeuf .....	2 AR/J
Bourges-St-Amand-Montrond .....	3 AR/J
Issoire - Châteauroux .....	2 AR/J

les dispositions ci-après dans le but de ne pas détourner le trafic de ces lignes à son avantage :

Pour les relations communes avec le chemin de fer, les prix des billets dans l'autobus seront au moins égaux, pour les parcours simples aux prix des billets simples de la 3<sup>e</sup> classe du chemin de fer, et pour les parcours aller et retour, au prix des billets aller et retour de la 3<sup>e</sup> classe du chemin de fer.

D'autre part, sur les relations où existent des entreprises de transports routiers concurrentes, le Réseau et l'Entrepreneur demanderont au Préfet d'intervenir auprès de ces entreprises pour qu'elles appliquent la clause tarifaire ci-dessus et délivrent un billet pour chaque somme perçue. A défaut d'accord des dites entreprises, et si les dispositions en cause ne pouvaient être imposées par voie réglementaire, la clause tarifaire acceptée par l'Entrepreneur serait suspendue sur les lignes en cause et les Tarifs seraient fixés d'accord entre le Réseau et l'Entrepreneur compte tenu des prix réels appliqués par les entreprises concurrentes.

#### ARTICLE 8

Le présent accord suppose essentiellement qu'aucun service routier nouveau ne pourra être créé le long du service routier visé à l'article 2.

S'il en était autrement, notamment à la suite d'une modification des décrets de coordination, le présent accord devrait être révisé, et à défaut d'accord entre les parties, il serait résilié sans indemnité, chacune des parties retenant sa liberté d'action. Toutefois, l'Entrepreneur devrait, dans ce cas, si le Réseau le demandait, continuer l'exploitation pendant trois mois à partir du moment où il aura notifié la résiliation au Réseau.

#### ARTICLE 9

##### Mise en vigueur - Durée.-

La validité du présent accord est subordonnée à l'autorisation, par le Ministre des Travaux Publics, de la fermeture de la ligne d'Argent à Salbris au trafic des voyageurs et des bagages et des chiens accompagnés; cet accord serait nul de plein droit si cette autorisation était refusée ou n'intervenait pas avant le 1er janvier 1948.

Il sera mis en vigueur après intervention de cette autorisation, dans un délai d'un mois après que la notification en aura été faite à l'Entrepreneur par le Réseau.

Il sera valable, à compter de cette mise en vigueur, pour une première période prenant fin le 31 décembre 1949,

renouvelable pour des périodes successives de trois années, par tacite reconduction, sauf dénonciation par l'une des parties, trois mois au moins à l'avance.

première

Après une période d'essai de 6 mois, l'une ou l'autre partie se réserve de demander à l'autre la révision des clauses de l'accord. A défaut d'entente, le traité sera résilié, avec préavis d'un mois, sans indemnité de part ni d'autre.

ARTICLE 10

Frais de timbre et d'enregistrement

Les frais de timbre et, le cas échéant, les droits d'enregistrement seront partagés par moitié entre le Réseau et l'Entrepreneur.

86/164/10 ex.

九百四十六

MORAIRES prévues pour le remplacement  
des trains de voyageurs de la ligne  
d'IRENT à GALARIS

Division du Service Général  
Département de l'Instruction publique  
Section A EXPL

P. O.-MIDI

# EXPLOITATION COMMUNE DES RÉSEAUX D'ORLÉANS ET DU MIDI

SERVICE A-1  
DOSSIER N° BA- 85  
SOUS-DOSSIER N° 14

## Ligne du Blanc à Argent

*Exclusions pour le calcul de la rémunération des B.A. des majorations de traitement accordées à la suite de l'avis d'opposition du Ministre de l'Éducation Nationale*

Nº de Nro 6107

18 mars 1937.

*J. Berthelot*

TRAFIG  
3<sup>e</sup> Section  
CVE 45/113

LE CHEF DU TRAFIC

à Monsieur le CHEF DES SERVICES ADMINISTRATIFS

Par lettre - 1er Bureau du Personnel - P.I- 1-11-701 du 13 janvier dernier, vous nous avez demandé notre avis sur une demande de la Compagnie de chemin de fer du Blanc à Argent tendant à exclure du compte de ses dépenses, pour le calcul de sa rémunération, les augmentations de traitement des agents de ce réseau accordées à la suite d'un arbitrage de M. le ministre des Travaux Publics.

J'ai l'honneur de vous informer que, par application de l'article 7 de l'avenant ci-annexé du 23 décembre 1932 au traité du 12 juin 1896 la rémunération de la Compagnie du Blanc à Argent comprend les éléments suivants :

- a) une somme fixe de 80.000 francs.
- b) 12% des recettes (majorations générales des tarifs déduites) en sus de 470.000 francs.
- c) 12% de la différence entre les dépenses réelles et le forfait prévu à l'article 8 de l'Avenant.

Le règlement effectué sur ces bases a donné lieu, pour l'exercice 1935, au paiement par la Compagnie d'Orléans à celle du Blanc à Argent d'une somme de 141.982 francs 89 dont 69.982 francs 89 à titre de prime de 12% visée en c) ci-dessus.

Du fait de l'arbitrage du Ministre, les agents de la Compagnie du Blanc à Argent ont bénéficié d'une certaine majoration de traitement en supplément de celle résultant de la simple abrogation des décrets-lois de 1934-1935, alors que pour les agents du P.O.-Midi la seule augmentation de traitement réalisée est celle qui découle de l'abrogation des dits décrets-lois.

.....

Il résulte des renseignements fournis par la Compagnie du Blanc à Argent que la majoration de dépenses découlant de l'application, à compter du 1er juin 1936, des nouvelles échelles de salaires arbitrées par M. le Ministre des Travaux Publics au lieu de l'application à partir du 20 juin 1936, ainsi qu'il a été fait pour le P.O. Midi, des échelles qui auraient résulté de la simple abrogation des décrets-lois, s'élève à 37.492 francs pour la période du 1er juin au 31 décembre<sup>1936</sup> et que c'est cette somme qu'elle nous demande d'exclure de ses comptes de dépenses pour le calcul de la rémunération de 1936.

Il y a lieu d'observer, d'une part, que cette majoration de dépenses n'est pas comme l'affirme la Compagnie du Blanc à Argent extracontractuelle, mais qu'elle constitue simplement un risque d'exploitation dont nous ne pouvons pas supporter les conséquences et, d'autre part, que la formule actuelle qui tient compte pour l'évaluation des dépenses forfaitaires à partir desquelles est déterminée la prime d'économie, de la variation des traitements des agents P.O., peut, dans l'avenir, avantager le réseau du Blanc à Argent.

Au surplus, nous estimons que la Compagnie du Blanc à Argent doit supporter sa part de conséquences du pacte Matignon et des lois et mesures sociales qui en découlent.

Dans ces conditions, nous serions d'avis d'exprimer nos regrets à la dite Compagnie.

LE CHEF DU TRAFIC,

*PO. Midi*

Paris le 18 mars 1937

8, RUE DE LONDRES (IX<sup>e</sup>) TÉL. TRINITÉ 30-45, 46, 47*Exploitation Commune  
des Réseaux d'Orléans  
et du Midi*

R.C. Seine N° 88.928 et 46.487

LE CHEF DES SERVICES  
ADMINISTRATIFS*Services Administratifs*à Monsieur le CHEF DU SERVICE  
DE L'EXPLOITATION.

1er Bureau du Personnel

PL.1-11.701

Par lettre PL.1-11.701 du 13

*M. Bourguet*

*Nous avons  
répondu. Les  
lettres se sont fait  
croire ?*

janvier 1937, je vous ai demandé,  
pour me permettre de renseigner  
M. le Directeur Général, de vouloir

*H* 18.3.37 bien me donner votre avis sur l'intention, manifestée par la Compagnie des Chemins de fer du Blanc à Argent, de porter la majoration extracontractuelle résultant des augmentations de traitement accordées à son personnel, en dehors de ses comptes pour le calcul de la rémunération de ce personnel.

.....

Votre réponse ne nous étant  
pas encore parvenue, j'ai l'honneur  
de vous prier de vouloir bien nous  
la faire adresser le plus tôt possi-  
ble.

*D* LE CHEF DES SERVICES ADMINISTRATIFS,

*Alu*

18 mars 1937.

Berthelot

si nos agents administratifs des établissements de la compagnie sont dans leur majorité dans l'ensemble de nos établissements et qu'ils bénéficient d'un traitement tout à fait comparable au traitement des agents de la compagnie de chemins de fer. Si nous n'avons pas encore pu faire une analyse détaillée de nos rémunérations à titre individuel, nous avons toutefois examiné les rémunérations des agents du TRAFIC spécialement dans les villes où il existe une 3<sup>e</sup> Section.

CVE 45/113 LE CHEF DU TRAFIC

à Monsieur le CHEF DES SERVICES ADMINISTRATIFS

de la compagnie de chemins de fer du Blanc à Argent

et à Monsieur le Directeur Général de la compagnie

avec vos meilleures salutations cordiales.

Il est à noter que dans les deux dernières années

la rémunération des agents administratifs de la compagnie

est restée inchangée alors que celle des agents

du trafic a été augmentée de 12% en 1934 et de 12%

en 1935. Par lettre - 1er Bureau du Personnel - P.I- 1-11-701

du 13 janvier dernier, vous nous avez demandé notre avis sur

une demande de la Compagnie de chemin de fer du Blanc à Argent

tendant à exclure du compte de ses dépenses, pour le calcul

de sa rémunération, les augmentations de traitement des agents

du trafic résultant de ce réseau accordées à la suite d'un arbitrage de M. le

Ministre des Travaux Publics.

J'ai l'honneur de vous informer que, par application de l'article 7 de l'avenant ci-annexé du 23 décembre 1932 au traité du 12 juin 1896 la rémunération de la Compagnie du Blanc à Argent comprend les éléments suivants :

a) une somme fixe de 80.000 francs.

b) 12% des recettes (majorations générales des tarifs déduites) en sus de 470.000 francs.

c) 12% de la différence entre les dépenses réelles et le forfait prévu à l'article 8 de l'Avenant.

Le règlement effectué sur ces bases a donné lieu, pour l'exercice 1935, au paiement par la Compagnie d'Orléans à celle du Blanc à Argent d'une somme de 141.982 francs 89 dont 69.982 francs 89 à titre de prime de 12% visée en c) ci-dessus.

Du fait de l'arbitrage du Ministre, les agents de la Compagnie du Blanc à Argent ont bénéficié d'une certaine majoration de traitement en supplément de celle résultant de la simple abrogation des décrets-lois de 1934-1935, alors que pour les agents du P.O.-Midi la seule augmentation de traitement réalisée est celle qui découle de l'abrogation des dits décrets-lois.

.....

Il résulte des renseignements fournis par la Compagnie du Blanc à Argent que la majoration de dépenses découlant de l'application, à compter du 1er juin 1936, des nouvelles échelles de salaires arbitrées par M. le Ministre des Travaux Publics au lieu de l'application à partir du 20 juin 1936, ainsi qu'il a été fait pour le P.O. Midi, des échelles qui auraient résulté de la simple abrogation des décrets-lois, s'élève à 37.492 francs pour la période du 1er juin au 31 décembre et que c'est cette somme qu'elle nous demande d'exclure de ses comptes de dépenses pour le calcul de la rémunération de 1936.

Il y a lieu d'observer, d'une part, que cette majoration de dépenses n'est pas comme l'affirme la Compagnie du Blanc à Argent extracontractuelle, mais qu'elle constitue simplement un risque d'exploitation dont nous ne pouvons pas supporter les conséquences et, d'autre part, que la formule actuelle qui tient compte pour l'évaluation des dépenses forfaitaires à partir desquelles est déterminée la prime d'économie, de la variation des traitements des agents P.O., peut, dans l'avenir, avantager le réseau du Blanc à Argent.

Au surplus, nous estimons que la Compagnie du Blanc à Argent doit supporter sa part de conséquences du pacte Matignon et des lois et mesures sociales qui en découlent.

Dans ces conditions, nous serions d'avis d'exprimer nos regrets à la dite Compagnie.

LE CHEF DU TRAFIC,

Porte 10 Bus 1 - 15

PODIUM  
Midi

Paris le 13 janvier 1937

8, RUE DE LONDRES (IX<sup>e</sup>) TÉL. TRINITE 30-45, 46, 47

Exploitation Commune  
des Réseaux d'Orléans  
et du Midi

R.C. Seine N° 88.928 et 46.487

LE CHEF DES SERVICES  
ADMINISTRATIFS

Services Administratifs  
1er Bureau du Personnel  
P1.1 - 11.701

à Monsieur le CHEF  
du SERVICE de l'EXPLCITATION

Par lettre dont copie ci-jointe,

M. Béguet  
15.1.37

la Compagnie des chemins de fer du BLANC  
à ARGENT soumet à l'approbation de  
M. le Directeur Général les avantages  
statutaires - notamment les augmentations  
de traitement - accordés au personnel  
de cette Compagnie et fait part de son  
intention de mettre cette majoration  
extracontractuelle en dehors de ses  
comptes, pour le calcul de sa rémunéra-  
tion.

J'ai l'honneur de vous prier, pour  
me permettre de renseigner M. le Direc-

D  
✓

....

teur Général, de vouloir bien me faire connaître votre avis sur ce dernier point.

---

A handwritten signature in black ink, consisting of several slanted, intersecting lines forming a stylized, illegible name.

Compagnie du  
Chemin de fer du Blanc à Argent  
13, rue Auber PARIS 9°

14 décembre 1936

COPIE

Monsieur le DIRECTEUR GENERAL,

Nous avons l'honneur de vous faire connaître qu'en application des accords du 19 juin 1936 signés par les Représentants des Voies ferrées secondaires d'intérêt général et d'intérêt local, pour la partie patronale, et par les Représentants de la Fédération Nationale des Cheminots, de la Fédération Nationale des Moyens de transports, de l'Union des Syndicats des Travailleurs des Réseaux secondaires, pour la partie ouvrière, M. le Ministre des Travaux Publics a constitué une commission paritaire tripartite à l'effet d'étudier les conditions d'application des dits accords au personnel de la ligne du Blanc à Argent pour ce qui concerne notamment des majorations de traitement et des modifications au statut du personnel.

Cette commission s'est réunie le 19 novembre dernier au Ministère des Travaux Publics sous la présidence de M. de PONTEVES, Directeur du Contrôle du Travail des agents des Chemins de fer.

Le représentant du Ministre a arbitré à 8.220 frs le traitement de début de l'échelle du groupe 8 avec création d'un échelon de fin de carrière (chevron).

Les salaires du personnel féminin à service continu ont été relevés uniformément de 5 % sur les taux d'avant le 15 mai 1934. D'autre part, des modifications ont été apportées aux articles 4, 10, II, I4, I5, I8, 23 et 30 du statut du personnel.

*manque* Vous voudrez bien trouver ci-joint les nouvelles échelles résultant de cet arbitrage ainsi que le texte des modifications au Statut actuellement en vigueur.

Nous vous signalons particulièrement le texte à ajouter après le 5<sup>e</sup> alinéa de l'article 11, déterminant le montant de l'indemnité à verser au personnel qui serait licencié par suite de suppression ou de transformation de l'exploitation.

Nous avons cru devoir subordonner notre adhésion à l'approbation de la Compagnie d'Orléans et nous venons vous prier, Monsieur le Directeur Général, de nous faire connaître aussitôt que possible si vous êtes d'accord sur l'application des nouvelles échelles et sur les modifications au statut qui doivent, d'après l'arbitrage, être appliqués avec rétroactivité du 1er juin dernier.

L'augmentation des dépenses devant résulter de cet arbitrage provenant de la force majeure et les salaires des Grands Réseaux n'ayant pas été modifiés dans la même proportion, nous nous proposons de mettre la majoration extra-contractuelle en dehors de nos comptes pour le calcul de notre rémunération.

Veuillez agréer, Monsieur le DIRECTEUR GENERAL, l'assurance de nos sentiments dévoués.

LE PRESIDENT-DIRECTEUR :

ANDRIVEAU

H. Moyses

M. Bousquet

à mon avis, il n'y a aucune

augmentation extracontractuelle

Il n'y a que des augmentations

de traitement qui elles sont

PO ou B.A. Pour cette dernière,

l'arbitrage n'a fait que réaliser

que ce que le B.A. n'a pas voulu

faire "proprio motu". Le précédent sera

dangereux pour systématiquement le B.A.

pourrait se laisser imposer par arbitrage seulement

des augmentations futées et de très augmentations pour

reduire la même solution proposée

Si actuellement

gérant  
9-2-32

M. Bousquet

Le traité a été signé

le 23-12-932.

Le salaire des agents

PO sont revenus au

taux du 1<sup>er</sup> Janv 1930.

Le salaire des agents

B.A = Taux de

1930 + X - 9

Je ne crois pas que l'ag

gence considère

comme extracontractuelle

le retour des salaires

aux taux où ils se

trouvaient au moment

de la signature des

contrats.

Signé  
13/2/32

Ce jour je vous joins mon projet de note

Sur je ferai taper si vous êtes d'accord

gérant

9-2-32

M. Bousquet

N 13.5.37 Je ne suis pas d'accord avec la formule que

vous proposez. On peut admettre avec le B.A. que

la dépense supplémentaire résultant pour lui

de l'arbitrage ministériel est extracontractuelle

et doit être exclue du décompte des dépenses réelles

mais alors soyons logiques, ne faisons pas profiter

le B.A. de l'augmentation de la dépense faite au

résultat de l'augmentation des salaires des

agents PO qui, pour n'être pas résultée d'un

arbitrage, peut-être, elle aussi, considérée comme

extracontractuelle. Dans ces conditions, il y aurait

lieu de maintenir au terme à intervenir dans

les formules de l'article 8 de l'avant-avis du 28.12.32

sa valeur de 1.935.

Me parler de ceci

N 12.2.37

Téléphoné à M. Alessandri, secrétaire  
général de l.B.A. pour obtenir les  
enseignements suivants:

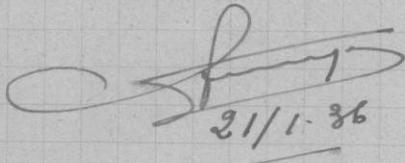
1) répercussions de l'augmentation des salaires  
sur l'accroissement de dépenses d'exploitation.

2) copie du règlement de l'85 avec note  
Rédac

3) Copie du rapport d'exploitation de l'85

M. Alessandri doit nous communiquer ces  
enseignements dès que possible. Toutefois, en ce  
qui concerne le 1) on ne pourra nous renseigner  
qu'après le paiement dela solde de Janvier.

M. le Secrétaire général a déclaré à M.  
Andriamananjara de donner son avis sur la  
modification des traitements et du statut



21/1/86

M. Bouquet

4 mars 1937

TRAFFIC  
3<sup>e</sup> Section  
C.45/I13 VE

Repondre dans le sens indiqué  
par M. le chef du Trafic  
à la lettre du 10.1.37 de M.  
le chef des Services administratifs

Monsieur le Chef du Trafic,

7/ 8.3.37

Je ne suis pas d'avis  
de donner satisfaction au  
B.A. soit suffisante ou  
à conséquence de  
l'abrogation de  
la loi et mesures sociales  
qui a dévouement -  
pu. 5/3

M. le Chef des Services Administratifs nous a transmis le 13 janvier dernier une lettre du 14 décembre 1936 (A), par laquelle la Compagnie du Chemin de fer du Blanc à Argent sollicitait de M. le Directeur Général l'autorisation:

- a) d'accepter les majorations de traitement des agents et la modification du statut du personnel, résultant d'un récent arbitrage de M. le Ministre des Travaux Publics;
- b) d'exclure du compte des dépenses de la ligne, pour le calcul de la rémunération du B.A., l'accroissement de dépenses, résultant de l'application de ces majorations.

En ce qui concerne le 1er point, M. le Directeur Général a autorisé la Compagnie du B.A. à appliquer les majorations de traitement et la modification du statut du personnel.

Quant au second point (le seul pour lequel nous étions saisis par les Services Administratifs), il est bien exact que, du fait de l'arbitrage du Ministre, les agents du B.A. ont bénéficié d'une certaine majoration de traitement en supplément de celle résultant de la simple abrogation des décrets-lois de 1934-1935, alors que, pour les agents du P.O., la seule augmentation de traitement réalisée est celle qui découle de l'abrogation des dits décrets-lois. Il résulte des renseignements fournis par la Compagnie du Blanc à Argent, que la majoration de dépenses découlant de l'application, à compter du 1er juin 1936, des nouvelles échelles de salaires arbitrées par M. le Ministre des Travaux Publics, au lieu de l'application à partir du 20 juin 1936, ainsi qu'il a été fait pour le P.O.- Midi, des échelles qui auraient résulté de la simple abrogation des décrets-lois, s'élève à 37.492 Frs pour la période du 1er juin au 31 décembre 1936.

La Compagnie du B.A. faisant état de ce que les salaires des agents du P.O. n'ont pas été modifiés dans la même proportion que les salaires des agents du B.A., estime que l'augmentation de dépenses de 37.492 Fr sus-visée résulte d'un cas de force majeure et doit être, par suite, considérée comme extracontractuelle. C'est cette somme de

37.492 Fr que le B.A. demande d'exclure de ses comptes de dépenses, pour le calcul de sa rémunération de 1936.

Nous rappelons que, par application de l'article 7 de l'avenant du 23 décembre 1932 (B) au traité du 12 juin 1896, la rémunération du B.A. comprend les éléments suivants:

- a) une somme fixe de 80.000 Frs,
- b) 12 % des recettes (majorations générales des tarifs déduites) en sus de 470.000 Frs,
- c) 12 % de la différence entre les dépenses réelles et le forfait prévu à l'article 8 de l'avenant.

Le règlement effectué sur ces bases a donné lieu pour l'exercice 1935, ainsi qu'il résulte du décompte ci-annexé (€), au paiement par la Compagnie d'Orléans au B.A. d'une somme de ..... 141.982,89 dont 69.982,89 à titre de prime de 12 % visée en c) ci-dessus

Nous pourrions évidemment envisager d'opposer un refus au B.A. en faisant ressortir:

- que la majoration des dépenses dont il fait état, n'est pas extracontractuelle mais constitue un risque d'exploitation dont nous ne pouvons pas supporter les conséquences;

- que la formule actuelle, qui tient compte, pour l'évaluation des dépenses forfaitaires à partir desquelles est déterminée la prime d'économie, de la variation des traitements des agents P.O. peut, dans l'avenir, avantager son réseau.

Mais il semble qu'à l'époque où fut passé le contrat, on avait pensé qu'il y aurait toujours parallélisme entre les variations des traitements des agents P.O. et celles des traitements des agents B.A., les diverses formules, prévues à l'article 8 du contrat et faisant intervenir le terme "S," ayant précisément pour but d'évaluer forfaitairement l'augmentation des dépenses de personnel B.A. en fonction des variations des salaires des agents P.O.

Dans le cas présent, ce parallélisme est détruit pour les raisons indiquées d'autre part.

Etant donné la faible importance relative de la somme en jeu (sur la base des résultats de l'année de 1935, le B.A. améliorerait de 4.500 Frs environ sa prime d'économie, qui est de l'ordre de 70.000 Frs) et des bonnes relations que nous entretenons avec ce réseau, nous serions d'avis de donner satisfaction et de répondre dans ce sens à M. le Chef des Services Administratifs.

J. Mouttet

PARIS, le 28 Janvier 1937

COMPAGNIE

DU

CHÉMIN DE FER DU BLANCA ARGENT

Société Anonyme au Capital de 500.000 Frs.

SIÈGE SOCIAL ET DIRECTION

13.Rue Auber

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

Monsieur LE CHEF  
du Trafic - 3<sup>e</sup> Section  
de la Cie d'ORLEANS  
PARIS

TÉLÉPHONE CENTRAL 1526

Nouvelle adresse téléphonique

Opéra - 56-13

Registre du Commerce  
de la Seine N°58473

M. Bouquet

Monsieur,

21-1-37 Comme suite à votre récente communication téléphonique, nous avons l'honneur de vous faire connaître que la majoration des dépenses résultant de l'application, à compter du 1<sup>er</sup> Juin 1936, des nouvelles échelles de salaires arbitrées par le représentant du Ministre des Travaux Publics lors de la réunion du 19 Novembre dernier de la Commission paritaire tripartite s'élève à 37.492 Frs pour la période du 1<sup>er</sup> Juin au 31 Décembre 1936.

Ce chiffre représente le supplément depuis la date en question des salaires résultant de l'application des nouvelles échelles par rapport à l'échelle à base de 7.125 du 1<sup>er</sup> au 19 Juin et par rapport à l'ancienne échelle de 7.500 remise en vigueur le 20 Juin par analogie avec la mesure prise par votre Compagnie.

Nous vous joignons:

un exemplaire du compte d'exploitation de l'exercice 1935,  
et le décompte de l'allocation pour frais généraux d'administration  
centrale et part des bénéfices ou des pertes, en application de

....

RECEI RECEIVED 85 OF 12/23/32  
l'avenant du 23 Décembre 1932.

Veuillez agréer, Monsieur, l'assurance de nos sentiments  
distingués.

LE PRESIDENT-DIRECTEUR:

R. Lushiney

Division du Service Général

9. section A

Le Blane Argent

Révision du Traité

B A  
16

Délivrance de billets à destination  
du Réseau du Midi

5/115-V.E

Ligne du Blane à Agout

Libération de billets à destination  
du réseau des Alpidi

Trafic  
3<sup>e</sup> Section

~~fort~~ M. Bourguet  
Donne copie aux services intérieurs  
pour l'application - 11/6/36 M. Laveau  
Kerry disent 1 C.W.

M. le Chef du Trafic

Il n'y a pas lieu de traiter les  
billets directs B.A./Midi différemment  
des billets directs B.A./P.O., ni d'en  
faire la distinction.

10/6

Kerry

15-203

Bureau de la 2<sup>e</sup> Section du Trafic

Transmis à l'chef du Bureau  
des Recettes Voyageurs.

à titre de renseignements le 11/6.36

11 juin 1936

J. Escalle

TRAFIG  
3ème Section

C 45/115 - V.E.

Monsieur,

En réponse à votre lettre du 2 juin courant relative à l'extension aux relations avec les gares du réseau du Midi de la délivrance de billets directs et de l'enregistrement des bagages au départ ou à destination des gares de votre ligne, j'ai l'honneur de vous informer que nous n'avons pas d'objection à ce que les recettes afférentes aux titres délivrés à destination du Midi soient comprises dans la totalité de la recette brute du trafic direct.

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

J. LE CHEF DU TRAFIC,

Monsieur ANDRIVEAU,

Directeur de la Compagnie du Blanc à Argent  
13, rue Auber à PARIS (IX<sup>e</sup>).-

PARIS, le 2 Juin 1936

COMPAGNIE

DU

CHEMIN DE FER DU BLANCA ARGENT

Société Anonyme au Capital de 500.000 Frs.

SIÈGE SOCIAL ET DIRECTION

13. Rue Auber

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

TÉLÉPHONE CENTRAL 1526

Registre du Commerce  
de la Seine N° 53473

M. Bourgoin  
Prévoit d'examiner  
avec le traité du B.A.  
M. Gérard  
46  
M

Monsieur LE CHEF DE L'EXPLOITATION,

Nous avons bien reçu l'avis n° 10.619 du 27 mai dernier prévoyant l'extension aux relations avec les gares du réseau du Midi de la délivrance des billets directs et de l'enregistrement des bagages au départ ou à destination des gares de notre ligne.

Nous pensons qu'il n'y aura pas lieu de ventiler les recettes afférentes aux titres délivrés à destination du Midi et que nous devrons les comprendre dans la totalité de la recette brute du trafic direct. Nous vous serions obligés de nous confirmer le plus tôt possible qu'il doit bien en être ainsi, pour nous permettre de donner à nos gares les instructions utiles.

Veuillez agréer, Monsieur le CHEF DE L'EXPLOITATION,  
l'assurance de nos sentiments distingués.

LE PRESIDENT-DIRECTEUR:

*R. Andrievan*

Monsieur LE CHEF DE L'EXPLOITATION de la Compagnie d'ORLEANS - PARIS -  
(Bureau des Produits-Voyageurs)

Paris, le 27 Mai 1936.

EXPLOITATION

TRAFFIC  
ET

SERVICES DE COMPTABILITÉ

AVIS 10619

(§ 41 - Collections A, A<sup>bis</sup>, B, C, H<sup>bis</sup>, J, J<sup>bis</sup> et K)

RELATIONS VOYAGEURS, BAGAGES ET CHIENS  
AVEC LES LIGNES A VOIE ÉTROITE :

du Blanc à Argent ;  
de Tulle à Uzerche ;  
de Seilhac à Treignac ;  
de Tulle à Argentat.

La délivrance des billets directs et l'enregistrement direct des bagages au départ ou à destination des gares des lignes à voie étroite du Blanc à Argent, de Tulle à Uzerche, de Seilhac à Treignac et de Tulle à Argentat, limités jusqu'ici aux relations avec le réseau d'Orléans, sont étendus aux relations avec les gares du réseau du Midi à partir du 1<sup>er</sup> juin 1936.

Les gares de ces lignes à voie étroite sont affectées du renvoi 15 dans la nomenclature par ordre alphabétique des gares, stations, haltes et arrêts des Tableaux des distances kilométriques annexés aux Tarifs Généraux de grande et de petite vitesse.

Les gares vont recevoir des pages rectificatives à substituer, en conséquence, aux pages correspondantes des Annexe I (page 17) et Annexe VI (pages 22 et 23) aux Tarifs Généraux intérieurs et communs applicables aux voyageurs, bagages et chiens, dans lesquelles est fixée l'étendue du trafic à voie étroite en question.

Les tarifs généraux et spéciaux voyageurs, bagages et chiens, sont applicables sur les dites lignes à voie étroite, compte tenu des décalages de classe prévus à l'Annexe I aux Tarifs Généraux intérieurs et communs applicables aux voyageurs, bagages et chiens (§ 8 du 1<sup>o</sup>).

Pour le calcul des distances dans ces nouvelles relations, les gares Midi utilisent :

- jusqu'au point de transit Midi-P.O. :  
le Tableau des distances intérieures Midi ;
- du point de transit Midi-P.O. jusqu'à destination :

les Tableaux des distances kilométriques annexés aux Tarifs Généraux de grande et de petite vitesse.

En sens inverse, les gares des lignes à voie étroite utilisent :

— jusqu'au point de transit P.O.-Midi :

les Tableaux des distances kilométriques annexés aux Tarifs Généraux de grande et de petite vitesse ;

— du point de transit P.O.-Midi jusqu'à destination :

le Tableau des distances trafic direct Midi-P.O. dont ces gares vont être munies.

Les prix totaux sont obtenus par soudure aux points de contact Midi-P.O. des prix afférents à chacun des réseaux en présence, Midi d'une part, P.O. + voie étroite d'autre part, le minimum de 6 kilomètres n'étant, bien entendu, compté, le cas échéant, qu'une fois pour l'ensemble du parcours.

Le trafic des gares P.O.-Midi entre elles n'est pas autorisé en transit par la voie étroite.

Les billets vendus sont décomptés dans la forme ordinaire :

— les billets passe-partout, sur état modèle 9 extrait P.O. C2 Compagnies étrangères Midi après décompte sur état modèle 9 P.O. C2 Midi ;

— les billets fixes, sur état modèle 13 P.O.-C 2 Midi.

Les enregistrements bagages sont comptabilisés comme suit :

— les droits d'enregistrement, sur état modèle 62/63 P.O.C9 titre Midi ;

— les taxes d'excédent, sur état modèle 64 bis P.O. C 9 (réseaux secondaires) Midi ; le montant de cet état est reporté sur le modèle 62/63 P.O. C 9 titre Midi (cadre C).

**Mesures d'ordre.** — Le présent Avis doit être conservé jusqu'à nouvel ordre.

POUR LE CHEF DU TRAFIC,  
*Le Sous-Chef de l'Exploitation,*  
ESCOLLE.

~~par l'assurance de~~  
M. Bousquet

~~émissaire 15-6-36~~  
Nous venons de donner notre  
accord au B.A. pour traiter de la  
même façon les billets émis à 80/B.A.  
et Midy/B.A.

d'avis 10.619 a étendre la  
délivrance des billets émis avec les  
gares Midy, non seulement pour les  
B.A. mais aussi pour les chemins  
de fer en Corrèze.

Il faut préparer notre décision  
pour la répartition des recettes des  
billets émis Midy/Corrèze.

Qui se présente-t-il de la  
même façon que pour le B.A.?

12/6/36

Kang

ANNEXE A L'AVENANT DU 23 DECEMBRE 1932  
PORTANT PROROGATION & MODIFICATION  
DU TRAITE DU 12 JUIN 1896  
POUR LA CONSTRUCTION ET L'EXPLOITATION  
DE LA LIGNE DU BLANC A ARGENT

---

DETERMINATION DES PARTS DE RECETTES  
REVENANT A LA COMPAGNIE DU BLANC A ARGENT  
POUR LE TRAFIC ECHANGE  
ENTRE LA DITE LIGNE ET LA CIE d'ORLEANS  
OU SES AU-DELA.

---

(Application de l'article 5 de l'Avenant du  
23 Décembre 1932 au traité du 12 Juin  
1896)

---

1°- VOYAGEURS ET BAGAGES - La Compagnie du Blanc à Argent recevra, à titre de rémunération pour le transport des voyageurs et des excédents de bagages, une somme forfaitaire par billet délivré (1) par ses gares à destination des gares du Réseau d'Orléans ou éventuellement de ses au-delà; avec emprunt de la ligne du Blanc à Argent, sans distinction de classe ni de nature de billet.

Cette somme forfaitaire sera égale au quotient de la part allouée à la Compagnie du Blanc à Argent dans les recettes voyageurs et excédents de bagages pendant l'année de référence par le nombre de billets délivrés (1) dans ses gares en trafic commun avec le Réseau d'Orléans, pendant la même période.

Les taxes d'enregistrement de bagages perçues dans les gares de la ligne du Blanc à Argent sur le trafic visé au présent paragraphe, seront, en outre, intégralement attribuées à cette Compagnie.

2°- MARCHANDISES DE GRANDE VITESSE (autres que les colis postaux (2). La Compagnie du Blanc à Argent recevra, pour les marchandises de cette nature (à l'exclusion des transports en service non taxés sur le réseau du Blanc à Argent) expédiées d'une de ses gares à destination d'une gare du Réseau d'Orléans ou d'un au-delà de ce réseau, avec

---

- (1) Chaque billet collectif étant compté pour autant de billets qu'il comporte de voyageurs.
- (2) Pour les colis postaux, la Compagnie du Blanc à Argent sera soumise aux dispositions qui sont ou seront appliquées aux réseaux secondaires ou d'intérêt local, en vertu des accords généraux intervenus ou à intervenir entre ces Réseaux et les Grands Réseaux d'intérêt général.

emprunt de la ligne du Blanc à Argent ou vice-versa:

- a) à titre de frais accessoires ou de prélèvements terminaux, une somme forfaitaire par tonne;
- b) à titre de frais de transports, une somme forfaitaire par tonne kilométrique.

Ces sommes forfaitaires seront attribuées sans distinction de point de provenance ou de destination, ni de nature de la marchandise, ni de tarif appliqué, et seront égales à la moyenne des sommes qui ont été attribuées à la Compagnie du B.A. pour les marchandises de l'espèce au cours de l'exercice de référence, d'après les règles antérieurement appliquées.

Pour l'application de ces règles, on comptera pour zéro le poids des finances et autres articles taxés à la valeur.

La Compagnie du Blanc à Argent recevra, en outre, l'intégralité des droits d'enregistrement et de timbre réellement perçus dans ses gares pour les transports visés au présent paragraphe, en provenance des dites gares, ainsi que les frais de désinfection, pesage, comptage, etc..., perçus dans ses gares.

3°- MARCHANDISES DE PETITE VITESSE - La rémunération de la Compagnie du Blanc à Argent, pour les marchandises de petite vitesse expédiées d'une de ses gares, à destination d'une gare du Réseau d'Orléans ou d'un au-delà de ce réseau, avec emprunt de la ligne du Blanc à Argent, ou vice-versa, sera déterminée forfaitairement comme il est dit au paragraphe 2°) ci-dessus pour les marchandises à grande vitesse étant entendu :

- a) que les transports en service non taxés sur la ligne du Blanc à Argent n'entreront pas en compte dans le calcul du tonnage donnant lieu à rémunération;
- b) que le calcul des éléments forfaitaires de la rémunération sera effectué séparément pour la grande et pour la petite vitesse.

4°- DISPOSITIONS COMMUNES AUX MARCHANDISES DE GRANDE ET DE PETITE VITESSE.-

Pour le calcul tant du tonnage donnant lieu à rémunération, aux termes des §§ 2° et 3°) ci-dessus que des forfaits à déterminer d'après les comptes de l'année de référence, on considérera comme marchandises les animaux vivants, les voitures et le matériel roulant, en les comptant, même s'ils sont taxés au poids, pour les poids forfaitaires ci-après :

- a) Chevaux, bœufs, vaches et animaux assimilés, quant à la taxation, par l'article 2I des Tarifs Généraux P.V. .... 0<sup>t</sup>5 par tête

- b) Animaux dangereux (art. 23 des Tarifs Généraux P.V. .... 0<sup>t</sup>5 partête  
c) Veaux, porcs, chevreuils, moutons, brebis, agneaux, chèvres ..... 0<sup>t</sup>1 par tête  
d) Voitures ..... 2 T. par pièce

5°- ALLOCATION DES PARTS REVENANT A LA COMPAGNIE DU B.A

Les forfaits par billet ou par tonne prévus aux §§ I<sup>o</sup>, 2<sup>o</sup> et 3<sup>o</sup> ci-dessus, s'entendent majoration et impôt compris; ils seront établis en distinguant dans chaque élément, la part de la majoration et la part de l'impôt.

6°- REVISION EVENTUELLE DES FORFAITS PREVUS AUX §§ I<sup>o</sup> à 3<sup>o</sup> CI-DESSUS -

Les forfaits par voyageur ou par tonne, qui doivent être déduits des résultats de l'exercice de référence dans les conditions prévues aux §§ I<sup>o</sup>, 2<sup>o</sup> et 3<sup>o</sup>) seront, chaque année, revisés contradictoirement et adaptés aux taux réels de majoration et d'impôt en vigueur au cours de la dite année, si ces taux diffèrent de ceux de l'exercice de référence, en utilisant les éléments fournis par les résultats du dit exercice de référence, tels qu'ils auront été relevés pour le calcul des forfaits initiaux.

7°- PAIEMENT DE L'IMPOT -

La recette allouée à la Compagnie du Blanc à Argent d'après les règles qui précèdent, comprenant l'impôt sur les transports, celui-ci sera réglé directement par la Compagnie du Blanc à Argent à l'Administration des Finances.

Fait à Paris le 23 Décembre 1932

LE DIRECTEUR DE LA  
COMPAGNIE DU CHEMIN DE FER  
DE PARIS A ORLEANS,

LE PRÉSIDENT DU CONSEIL  
D'ADMINISTRATION DE LA COMPAGNIE  
DES CHEMINS DE FER DU BLANC A  
ARGENT,

20 Mai 1936

BUREAU DES TRAINS

Monsieur ESCOLLE,

Sous-Chef de l'Exploitation (Trafic)

Les voyageurs de Coullons qui désirent se rendre à Orléans, Chef-lieu du Département, ne disposent par la voie courte que de l'itinéraire Au 62 + 1770, absolument défectueux puisqu'il comporte une durée de trajet de 5h.32 pour un parcours de 81 kilomètres et impose aux voyageurs un stationnement de plus de 3 heures à Gien.

En attirant notre attention sur cette situation, l'Arrondissement propose d'autoriser ces voyageurs à utiliser la voie Argent - Salbris qui leur permettrait d'arriver à Orléans beaucoup plus tôt, à 11h.07 au lieu de 14h.17, tout en partant de Coullons à une heure convenable (7h.15 au lieu de 8h.45 par Au 62).

La relation par cette voie s'établirait par le Service Au 61 et les trains 101 BA + 60.

L'Arrondissement estime que la mesure serait à étendre également aux voyageurs d'Argent pour leur donner une relation favorable, intermédiaire entre celle 1706 + 1766 (trop matinale) et celle 5130 + 1770 (peu pratique).

La concession de l'itinéraire détourné sus-visé nous paraissant devoir être subordonnée à l'agrément de la Compagnie du BA en raison de la répartition des recettes entre notre Réseau et cette Compagnie, je vous demanderais de vouloir bien, si vous êtes d'accord, saisir celle-ci et me tenir au courant de ce qui aura été décidé.

Ci-joint, pour faciliter votre examen de la question, un état comportant les relations de Coullons et d'Argent avec Orléans par la voie courte (dans les 2 sens) et par la voie allongée mixte BA-P.O.-Midi proposée.

L'INSPECTEUR GENERAL  
Chef du Service du Mouvement,

# Relations de Coullons et Argent à Orléans

au violet : relations actuelles

au rouge : relations par Bt, via Talbris

Coullons à Orléans (via Grin) = 81 kil.

aller

	Au 62 + 1770
Coullons dep.	8 <sup>45</sup>
Orléans arr.	<u>14.17</u>
Durée	5 <sup>32</sup>

	Au. 64 + 1774
	14.32
	18.50
	<u>4<sup>18</sup></u>

Argent à Orléans (via les Bordes) = 73 kil.

	1706 + 1768	5130 + 1770	1710 + 1774
Argent dep.	6.07	11.16	<u>14.21</u>
Orléans arr.	8.00	<u>14.17</u>	18.50
Durée	<u>1<sup>53</sup></u>	3 <sup>01</sup>	<u>4<sup>29</sup></u>

retour

Orléans à Argent et Coullons (via les Bordes)

{ Orléans. Argent = 73 kil.  
Orléans. Coullons = 80 kil.

1765 + 1701 + Au 62      1769 + 1705 + Au 64      1773 + 1715 + Au. 66

Orléans dep.	5.38	12.02	18.03
--------------	------	-------	-------

Argent {	7.40	14.07	19.51
	8.28	14.15	20.10 (1)

Coullons arr.	8.45	14.32	20.26 (1)
---------------	------	-------	-----------

Durée { Argent	2 <sup>02</sup>	2 <sup>05</sup>	1 <sup>48</sup>
Coullons	3 <sup>07</sup>	2 <sup>30</sup>	2 <sup>28</sup>

(1) mardi, jeudi et samedi (deux jours de fête et lendemain pour 3 fêtes)

Coullons + Argent à Orléans  
 (via Talbris)      { Coullons Orléans : 107 K  
 Argent Orléans : 100 K.

aller

	Au. 61 + 101 Ba + 60	Au. C3 + 103 Ba + 86
Coullons dep.	7.15	11.22
Argent {	7.35	11.42
	7.45	14.18
Orléans arr.	11.07	17.01
Durée {		
Coullons	3'52	5'39
argent	3'22	2'43

Orléans à Argent et Coullons  
 (via Talbris)

Retour

	83 + 102 Ba + Au 64.	59 + 104 Ba + Au 66
Orléans dep.	10.36	17.35
Argent {	13.25	19.58
	14.15	20.10 (*)
Coullons arr.	14.32	20.26 (*)
Durée {		
argent	2'49	2'23
Coullons	3'56	2'51

(\*) Mardis, Jeudis et Samedis (sauf jours de fête et lendemain jours de fête).

10 Mai 1936

## BUREAU DES TRAINS

Monsieur ESCOLLE,

Sous-Chef de l'Exploitation (Trafic)

Les voyageurs de Coullons qui désirent se rendre à Orléans, Chef-lieu du Département, ne disposent par la voie courte que de l'itinéraire Au 62 + 1770, absolument défectueux puisqu'il comporte une durée de trajet de 5h.32 pour un parcours de 81 kilomètres et impose aux voyageurs un stationnement de plus de 3 heures à Gien.

En attirant notre attention sur cette situation, l'Arrondissement propose d'autoriser ces voyageurs à utiliser la voie Argent - Salbris qui leur permettrait d'arriver à Orléans beaucoup plus tôt à 11h.07 au lieu de 14h.17, tout en partant de Coullons à une heure convenable (7h.15 au lieu de 8h.45 par Au 62).

La relation par cette voie s'établirait par le Service Au 61 et les trains 101 BA + 60.

L'Arrondissement estime que la mesure serait à étendre aux voyageurs d'Argent pour leur donner une relation favorable intermédiaire entre celle 1706 + 1766 (trop matinale) et celle 5130 + 1770 (peu pratique). *également*

La concession de l'itinéraire détourné sus-visé nous paraissant devoir être subordonnée à l'agrément de la Compagnie du BA en raison de la répartition des recettes entre notre Réseau et cette Compagnie, je vous demanderais de vouloir bien, si vous êtes d'accord, saisir celle-ci et me tenir au courant de ce qui aura été décidé.

Ci-joint, pour faciliter votre examen de la question, un état comportant les relations de Coullons et d'Argent avec Orléans par la voie courte (dans les 2 sens) et par la voie allongée mixte BA-P.O.-Midi proposée.

L'INSPECTEUR GÉNÉRAL  
Chef du Service du Mouvement,

23 Décembre 1932

A V E N A N T

*de*  
*12/12*

PORTANT PROROGATION ET MODIFICATION  
DU TRAITE DU 12 JUIN 1896  
POUR LA CONSTRUCTION ET L'EXPLOITATION DE  
LA LIGNE DU BLANC A ARGENT

---

Entre la Compagnie du Chemin de fer de Paris à Orléans, représentée par M. HENRY-GREARD, son Directeur, élisant domicile au siège de la dite Société à Paris, ~~dûment autorisé par décision du Conseil d'Administration de la dite Compagnie~~, en date du 6 Janvier 1933.

Et la Compagnie du Chemin de fer du Blanc à Argent, représentée par M. HENRI FAUGERE, Président du Conseil d'Administration, élisant domicile au siège de la dite Société, 13, rue Auber à Paris, agissant en vertu d'une délibération du Conseil d'Administration de la Compagnie, en date du ~~12 Novembre 1932~~

IL A ETE EXPOSE ET CONVENU CE QUI SUIT :

Par traité en date du 12 Juin 1896, intervenu en application de l'article 9 de la Convention du 17 Juin 1892, approuvée par la loi du 20 Mars 1893, la Compagnie du Chemin de fer de Paris à Orléans a chargé la Société FAUGERE et CHATELIN, aujourd'hui représentée par la Compagnie du Chemin de fer du Blanc à Argent, de la construction et de l'exploitation, en ses lieu et place, pour une période de trente années qui a commencé à courir le 1er janvier 1903, de la ligne d'intérêt général du Blanc à Argent.

Le traité susvisé venant à expiration le 31 Décembre 1932, les parties contractantes se sont mises d'accord pour le proroger en l'adaptant aux conditions économiques actuelles par les modifications et additions ci-après stipulées, les dites prorogation et modifications s'entendant sous réserve de l'approbation des présentes par décret délibéré en Conseil d'Etat, conformément à l'article 4 de la loi du 20 Mars 1893.

ARTICLE 1er - Le traité du 12 Juin 1896, modifié et complété comme il est dit ci-après, est prorogé pour une période ferme de quatre années, à compter du 1er Janvier 1933 et sera ensuite prorogé par tacite reconduction et pour des périodes successives de quatre années, sans pouvoir excéder le terme assigné par les conventions actuellement en vigueur pour la concession de la Compagnie d'Orléans. Toutefois, chacune des parties pourra le dénoncer six mois au plus tard avant l'expiration, soit de la période initiale, soit de l'une quelconque des périodes de quatre années susvisées.

ARTICLE 2 - La Compagnie d'Orléans pourra, à charge d'obtenir les autorisations administratives nécessaires,

substituer des services automobiles sur route à certains trains existants, sur tout ou partie de la ligne du Blanc à Argent ou créer de tels services en addition aux trains existants. S'il est usé de cette faculté, la Compagnie du Blanc à Argent pourra se charger, si elle le désire, de l'exploitation de ces services soit directement, soit par un entrepreneur agréé par la Compagnie d'Orléans; au cas où la Compagnie du Blanc à Argent n'accepterait pas d'assurer cette exploitation, la Compagnie d'Orléans s'en chargera comme bon lui semblera, en conservant la recette correspondante et en supportant tous les frais du service, sans que la Compagnie du Blanc à Argent puisse prétendre de ce fait à aucune indemnité ou compensation de quelque nature que ce soit.

ARTICLE 3 - L'application de celles des dispositions de l'article II du traité du 12 Juin 1896, qui ont trait à l'imputation des pertes et à l'attribution des bénéfices résultant du compte annuel des recettes et des dépenses prévu au dit article, sera suspendue, pendant la période du 1er janvier 1919 au 31 Décembre 1932. Les pertes des exercices déficitaires compris dans la dite période, seront intégralement supportées par la Compagnie du Chemin de fer de Paris à Orléans qui recevra, d'autre part, l'intégralité des bénéfices des exercices bénéficiaires de la même période.

Pour l'arrêté des comptes de ces exercices, les recettes revenant à la Compagnie du Blanc à Argent pendant la période de 1926 à 1931, seront fixées en considérant comme recettes définitives du trafic commun les provisions versées au titre de ce trafic par la Compagnie d'Orléans à la Compagnie du Blanc à Argent, pendant cette période. Les recettes de l'exercice 1932 seront déterminées en appliquant à cet exercice les règles prévues pour la période postérieure, par l'article 5 du présent traité.

Le surplus des dispositions du traité du 12 Juin 1896 restera applicable aux dits exercices.

ARTICLE 4 - A compter du 1er janvier 1933, le fonds de réserve constitué en vertu de l'article II du traité du 12 Juin 1896, s'augmentera des arrérages des titres qui le constituent, jusqu'à concurrence d'un maximum égal à 4.000 L. par kilomètre de ligne exploitée par la Compagnie du Blanc à Argent, en vertu du dit traité. Au cas où des prélevements seraient effectués sur le dit fonds pour les objets prévus au traité sus-visé, ces prélevements seraient remboursés, à compter de l'exercice au cours duquel ils auraient été effectués, par un versement annuel qui serait calculé à raison de 300 L. par kilomètre exploité et qui serait prélevé sur les recettes et porté en dépenses dans les conditions fixées par le traité du 12 juin 1896.

ARTICLE 5 - Pour la tenue du compte des recettes prévu à l'article II du traité du 12 juin 1896 et à partir de l'exercice 1932, le partage des recettes du trafic commun à la Compagnie de Paris à Orléans et à la Compagnie du Blanc à Argent, sera effectué en allouant à cette dernière pour chaque nature de transport :

- a) Voyageurs et bagages,
- b) Marchandises de grande vitesse  
(colis postaux exceptés)
- c) Marchandises de petite vitesse.

des taxes unitaires forfaitaires déduites des résultats de l'exercice de référence, sous réserve d'adaptation des dites taxes aux modifications qui pourraient survenir ultérieurement dans les taux, soit des majorations générales des tarifs, soit, pour les marchandises, des frais accessoires fixés par les arrêtés ministériels en vigueur.

Toutefois, la Compagnie du Blanc à Argent continuera à recevoir la part qui lui revient d'après les règles actuelles sur le produit des cartes d'abonnement valables sur un ou plusieurs réseaux.

ARTICLE 6 - A compter de l'exercice 1933, la Compagnie d'Orléans gardera à sa charge la partie des dépenses d'exploitation des gares communes, d'entretien des voies mixtes, bifurcations, etc..., et de gare, qui incombait antérieurement à la Compagnie du Blanc à Argent, en vertu du l'article 9 du traité du 12 juin 1896; l'eau disponible dans les réservoirs de la Compagnie d'Orléans dans les dites gares, sera fournie gratuitement à la Compagnie du Chemin de fer du Blanc à Argent. Par contre, la Compagnie d'Orléans conservera intégralement les recettes accessoires des gares communes telles qu'elles sont définies au II<sup>e</sup> alinéa de l'article 9 du traité du 12 Juin 1896. En conséquence, ces dépenses et ces recettes ne figureront plus au compte des recettes et des dépenses prévu à l'article II du traité du 12 juin 1896.

Les indemnités pour pertes, retards, avaries etc... seront supportées intégralement par la Compagnie d'Orléans, pour tous les transports échangés entre ses rails et la ligne du Blanc à Argent et, par la Compagnie du Blanc à Argent dans les autres cas. Toutefois, et comme contrepartie à cette disposition, la Compagnie d'Orléans aura le droit:

1<sup>o</sup>- de prendre des réserves lors de la remise par la ligne du Blanc à Argent, de colis emballés de façon insuffisante ou défectueuse, ou d'expéditions dont le poids n'aurait pas été correctement constaté au départ, et de mettre à la charge de la Compagnie du Blanc à Argent les indemnités dont le paiement aurait été entraîné par les défauts de reconnaissance ainsi relevés;

2<sup>o</sup>- de régler elle-même, si elle le juge utile, dans les gares de la ligne du Blanc à Argent, tout ou partie des litiges pour pertes, retards ou avaries venant à se produire dans les transports du trafic commun lorsqu'elle

doit subir la charge des indemnités résultant de ces règlements.

ARTICLE 7 - L'allocation pour frais généraux d'Administration Centrale et la part des bénéfices cu des pertes attribuées à la Compagnie du Blanc à Argent, par l'article II du traité du 12 Juin 1896, sont remplacées, à compter de l'exercice 1933, par une allocation dont le montant total variera annuellement en fonction des recettes et des dépenses portées en compte dans les conditions prévues par l'article II susvisé, modifié par les articles 4 à 6 du présent Avenant.

Cette allocation comprendra les éléments suivants:

a) une somme fixe de 80.000 F.

b) une prime égale à 12 % de l'excédent sur 470.000 F. des recettes réalisées au cours de l'année par la Compagnie du Blanc à Argent sur les lignes qu'elle exploite pour le compte de la Compagnie d'Orléans, déduction faite du produit des majorations générales des tarifs;

c) une prime de 12 % sur l'économie réalisée par la Compagnie du Blanc à Argent au cours de l'année, par rapport à une dépense évaluée forfaitairement comme il est dit à l'article 8 ci-après. Au cas où la dépense portée en compte, compte tenu des stipulations des articles 4 et 6 ci-dessus, excéderait l'évaluation forfaitaire susvisée, la Compagnie du Blanc à Argent supporterait 12 % de l'excédent constaté.

Au cas, toutefois, où la réduction appliquée à l'allocation, en vertu du c) ci-dessus, excéderait le montant de la prime prévue au b), l'allocation serait complétée à la somme de 80.000 F. par imputation à un compte d'attente ouvert sans intérêt dans les écritures de la Compagnie d'Orléans, qui s'en couvrira, à due concurrence:

1°- par un prélèvement de 25 % de l'excédent sur 80.000 F. des allocations des exercices suivants;

2°- s'il y a lieu, à l'expiration du traité, par un prélèvement sur les sommes revenant à la Compagnie du Blanc à Argent, lors du partage du fonds de réserve, conformément aux dispositions de l'article 15 du traité du 12 Juin 1896.

ARTICLE 8 - La dépense forfaitaire annuelle par rapport à laquelle se calculera l'économie ou l'excédent donnant lieu à la prime ou à la retenue visée à l'article précédent, s'obtiendra en faisant le total des éléments ci-après :

1°- une somme indépendante du parcours des trains et égale à :

I.900.000 F. + I.500.000 F. x (S-1) + I.200 F. x (C-100) + T

2°- une somme égale au produit de l'expression:

$$3 E.40 + 2 E.45 \times (S - 1) + 0 f.01 \times (C - 100)$$

par le parcours kilométrique K des trains, sans toutefois que le total à prendre en compte puisse excéder la valeur correspondante à 350.000 km. de trains, augmentée de la quantité I,5 E définie ci-après :

Dans les expressions qui précèdent :

S, représente le rapport des valeurs, dans l'année considérée et dans l'année 1932 prise pour base, de l'indice des salaires obtenu en totalisant, sur l'échelle des traitements du Réseau d'Orléans, la somme des traitements extrêmes de l'échelle 1, la moyenne des traitements extrêmes de l'échelle 3 et la moyenne des traitements extrêmes de l'échelle 5, ces sommes et moyennes étant déterminées, s'il y a lieu, en considérant au prorata de la durée d'application de chacune d'elle les échelles successives en vigueur pendant l'année.

C représente le prix moyen de la tonne de combustible chargé sur tender (transport compris), tel qu'il figure dans les annexes au rapport annuel du Conseil d'Administration de la Compagnie d'Orléans;

T représente la dépense de fourniture et de pose de traverses de remplacement utilisées dans l'année en sus 6.000, suivant programme approuvé au préalable par le Service de la Voie de la Compagnie d'Orléans, cette dépense étant décomptée en majorant de 15 % pour main d'œuvre le prix moyen de la fourniture des traverses au cours l'année arrêté contradictoirement pour chaque année par le Service de la Voie de la Compagnie d'Orléans;

E représente l'excédent, s'il existe, des recettes de l'exercice à régler sur les recettes de l'exercice 1932 ramenées, pour chaque catégorie, au taux moyen des majorations générales de l'exercice à régler;

et K est établi en considérant : a) le parcours des trains tractionnés par locomotives à vapeur; b) 60 % du parcours des trains assurés par automotrices et du parcours des services sur route prévus à l'article 2 du présent avenant.

En outre, si la création des dits services sur route permet, soit de supprimer entièrement la circulation des trains sur une partie de la ligne du Blanc à Argent, soit de limiter cette circulation aux trains de marchandises, le maximum défini au premier alinéa du présent article sera réduit, suivant le cas, des deux tiers ou du tiers de la dépense d'entretien de la dite partie de ligne, calculée au prorata kilométrique d'après les dépenses totales de même nature de l'exercice 1932 corrigées en tenant compte des indices S et C de l'année en cours.

ARTICLE 9 - L'allocation annuelle ainsi attribuée à la Compagnie du Blanc à Argent sera portée au compte

des dépenses, mais ne sera pas comprise dans les dépenses dont la comparaison avec la dépense forfaitaire sert de base au calcul de la prime d'économie.

ARTICLE  
du 12 Juin 1896,

Toutes autres dispositions du traité contraires à ce qui précède, demeurent en vigueur.

ARTICLE II - La Compagnie du Blanc à Argent aura la charge des frais de timbre du présent traité, ainsi que du droit fixe d'enregistrement prévu par l'article I2 de la Convention du 17 Juin 1892; elle pourra les porter au compte d'exploitation de l'exercice au cours duquel ils auront été acquittés.

Fait à Paris, le 23 Décembre 1932

LE DIRECTEUR DE LA COMPAGNIE  
DU CHEMIN DE FER DE PARIS A ORLEANS,

*Signé : Henry Gréard*

Approuvée par décret du  
Conseil d'Administration du

6 Janvier 1933

LE PRESIDENT DU CONSEIL  
D'ADMINISTRATION LE LA  
COMPAGNIE DU CHEMIN DE FER  
DU BLANC A ARGENT,

*Signé : Saugier*

days happen for the C.I. d'Almaas, in fact  
delivered from the B.A.

2) demands were also made by the B.A. (in  
regarding the detail

2) days (de ayat ?) happen during  
for the C.I. d'Almaas.

and also for the review: 1932-33-34 and 1935

26.3.36

7

M. Bourgoin

Clarke - M. Bourgoin has been resigning  
from the A. Andriaman.

30/3

Kamay

# Exploitation de la ligne sur Blane à Argent

## Résultats de l'exploitation

	Bénéfice	Déficit
1918	286.940,84	
1919	-	7.123,86
1920	-	354.942,48
1921	-	538.488,20
1922	-	80.379,43
1923	-	231.185,30
1924	82.151,63	-
1925	-	38.908,20
1926	21.609,28	-
1927	-	372.340,27
1928	-	116.093,92
1929	-	335.514,63
1930	-	630.493,60
1931	-	815.839,73
1932	-	1.157.551,24

Pendant cette période, les résultats de l'exploitation en BA ont été portés aux "exploitations annexes du P.O."

Chiffres fournis par M. Rethay pour M. Degaire.

	Recettes	Dépenses	Déficit
1933	1.905.149,71	2.759.241,83	854.092,12
1934	1.835.523,-	2.640.555,62	805.032,62
1935	1.904.446,03	2.547.135,03	642.689,-

D'après l'accord au traité le P.O. comprend les recettes et les dépenses sur BA dans 200 propres chiffres d'exploitation.

(Recettes aux recettes - Dépenses au Chq. 5)

23 Décembre 1932

A V E N A N T

PORTANT PROROGATION ET MODIFICATION  
DU TRAITE DU 12 JUIN 1896  
POUR LA CONSTRUCTION ET L'EXPLOITATION DE  
LA LIGNE DU BLANC A ARGENT

Entre la Compagnie du Chemin de fer de Paris à Orléans, représentée par M. HENRY-GREARD, son Directeur, élisant domicile au siège de la dite Société à Paris, éminent autorisé par décision du Conseil d'Administration de la dite Compagnie, en date du 6 Janvier 1932.

Et la Compagnie du Chemin de fer du Blanc à Argent, représentée par M. HENRI FAUGERE, Président du Conseil d'Administration, élisant domicile au siège de la dite Société, 13, rue Auber à Paris, agissant en vertu d'une délibération du Conseil d'Administration de la Compagnie, en date du 12 Novembre 1932

IL A ETE EXPOSE ET CONVENU CE QUI SUIT :

Par traité en date du 12 Juin 1896, intervenu en application de l'article 9 de la Convention du 17 Juin 1892, approuvée par la loi du 20 Mars 1893, la Compagnie du Chemin de fer de Paris à Orléans a chargé la Société FAUGERE et CHATELIN, aujourd'hui représentée par la Compagnie du Chemin de fer du Blanc à Argent, de la construction et de l'exploitation, en ses lieu et place, pour une période de trente années qui a commencé à courir le 1er janvier 1903, de la ligne d'intérêt général du Blanc à Argent.

Le traité susvisé venant à expiration le 31 Décembre 1932, les parties contractantes se sont mises d'accord pour le proroger en l'adaptant aux conditions économiques actuelles par les modifications et additions ci-après stipulées, les dites prorogation et modifications s'entendant sous réserve de l'approbation des présentes par décret délibéré en Conseil d'Etat, conformément à l'article 4 de la loi du 20 Mars 1893.

ARTICLE 1er - Le traité du 12 Juin 1896, modifié et complété comme il est dit ci-après, est prorogé pour une période ferme de quatre années, à compter du 1er Janvier 1933 et sera ensuite prorogé par tacite reconduction et pour des périodes successives de quatre années, sans pouvoir excéder le terme assigné par les conventions actuellement en vigueur pour la concession de la Compagnie d'Orléans. Toutefois, chacune des parties pourra le dénoncer six mois au plus tard avant l'expiration, soit de la période initiale, soit de l'une quelconque des périodes de quatre années susvisées.

ARTICLE 2 - La Compagnie d'Orléans pourra, à charge d'obtenir les autorisations administratives nécessaires,

substituer des services automobiles sur route à certains trains existants, sur tout ou partie de la ligne du Blanc à Argent ou créer de tels services en addition aux trains existants. S'il est usé de cette faculté, la Compagnie du Blanc à Argent pourra se charger, si elle le désire, de l'exploitation de ces services soit directement, soit par un entrepreneur agréé par la Compagnie d'Orléans; au cas où la Compagnie du Blanc à Argent n'accepterait pas d'assurer cette exploitation, la Compagnie d'Orléans s'en chargera comme bon lui semblera, en conservant la recette correspondante et en supportant tous les frais du service, sans que la Compagnie du Blanc à Argent puisse prétendre de ce fait à aucune indemnité ou compensation de quelque nature que ce soit.

ARTICLE 3 - L'application de celles des dispositions de l'article II du traité du 12 Juin 1896, qui ont trait à l'imputation des pertes et à l'attribution des bénéfices résultant du compte annuel des recettes et des dépenses prévu au dit article, sera suspendue, pendant la période du 1er janvier 1919 au 31 Décembre 1932. Les pertes des exercices déficitaires compris dans la dite période, seront intégralement supportées par la Compagnie du Chemin de fer de Paris à Orléans qui recevra, d'autre part, l'intégralité des bénéfices des exercices bénéficiaires de la même période.

Pour l'arrêté des comptes de ces exercices, les recettes revenant à la Compagnie du Blanc à Argent pendant la période de 1926 à 1931, seront fixées en considérant comme recettes définitives du trafic commun les provisions versées au titre de ce trafic par la Compagnie d'Orléans à la Compagnie du Blanc à Argent, pendant cette période. Les recettes de l'exercice 1932 seront déterminées en appliquant à cet exercice les règles prévues pour la période postérieure, par l'article 5 du présent traité.

Le surplus des dispositions du traité du 12 Juin 1896 restera applicable aux dits exercices.

ARTICLE 4 - A compter du 1er janvier 1933, le fonds de réserve constitué en vertu de l'article II du traité du 12 Juin 1896, s'augmentera des arrérages des titres qui le constituent, jusqu'à concurrence d'un maximum égal à 4.000 £. par kilomètre de ligne exploitée par la Compagnie du Blanc à Argent, en vertu du dit traité. Au cas où des prélèvements seraient effectués sur le dit fonds pour les objets prévus au traité sus-visé, ces prélèvements seraient remboursés, à compter de l'exercice au cours duquel ils auraient été effectués, par un versement annuel qui serait calculé à raison de 300 £. par kilomètre exploité et qui serait prélevé sur les recettes et porté en dépenses dans les conditions fixées par le traité du 12 juin 1896.

ARTICLE 5 - Pour la tenue du compte des recettes prévu à l'article II du traité du 12 juin 1896 et à partir de l'exercice 1932, le partage des recettes du trafic commun à la Compagnie de Paris à Orléans et à la Compagnie du Blanc à Argent, sera effectué en allouant à cette dernière pour chaque nature de transport :

- a) Voyageurs et bagages,  
b) Marchandises de grande vitesse  
(colis postaux exceptés)  
c) Marchandises de petite vitesse.

des taxes unitaires forfaitaires déduites des résultats de l'exercice de référence, sous réserve d'adaptation des dites dites taxes aux modifications qui pourraient survenir ultérieurement dans les taux, soit des majorations générales des tarifs, soit, pour les marchandises, des frais accessoires fixés par les arrêtés ministériels en vigueur.

Toutefois, la Compagnie du Blanc à Argent continuera à recevoir la part qui lui revient d'après les règles actuelles sur le produit des cartes d'abonnement valables sur un ou plusieurs réseaux.

ARTICLE 6 - A compter de l'exercice 1933, la Compagnie d'Orléans gardera à sa charge la partie des dépenses d'exploitation des gares communes, d'entretien des voies mixtes, bifurcations, etc..., et de gardiennage, qui incombait antérieurement à la Compagnie du Blanc à Argent, en vertu de l'article 9 du traité du 12 juin 1896; l'eau disponible dans les réservoirs de la Compagnie d'Orléans dans les dites gares, sera fournie gratuitement à la Compagnie du Chemin de fer du Blanc à Argent. Par contre, la Compagnie d'Orléans conservera intégralement les recettes accessoires des gares communes telles qu'elles sont définies au II<sup>e</sup> alinéa de l'article 9 du traité du 12 Juin 1896. En conséquence, ces dépenses et ces recettes ne figureront plus au compte des recettes et des dépenses prévu à l'article II du traité du 12 juin 1896.

Les indemnités pour pertes, retards, avaries etc... seront supportées intégralement par la Compagnie d'Orléans, pour tous les transports échangés entre ses rails et la ligne du Blanc à Argent et, par la Compagnie du Blanc à Argent dans les autres cas. Toutefois, et comme contrepartie à cette disposition, la Compagnie d'Orléans aura le droit:

1<sup>o</sup>- de prendre des réserves lors de la remise par la ligne du Blanc à Argent, de colis emballés de façon insuffisante ou défectueuse, ou d'expéditions dont le poids n'aurait pas été correctement constaté au départ, et de mettre à la charge de la Compagnie du Blanc à Argent les indemnités dont le paiement aurait été entraîné par les défauts de reconnaissance ainsi relevés;

2<sup>o</sup>- de régler elle-même, si elle le juge utile, dans les gares de la ligne du Blanc à Argent, tout ou partie des litiges pour pertes, retards ou avaries venant à se produire dans les transports du trafic commun lorsqu'elle

doit subir la charge des indemnités résultant de ces règlements.

ARTICLE 7 - L'allocation pour frais généraux d'Administration Centrale et la part des bénéfices ci des pertes attribuées à la Compagnie du Blanc à Argent, par l'article II du traité du 12 Juin 1896, sont remplacées, à compter de l'exercice 1933, par une allocation dont le montant total variera annuellement en fonction des recettes et des dépenses portées en compte dans les conditions prévues par l'article II susvisé, modifié par les articles 4 à 6 du présent Avonant.

Cette allocation comprendra les éléments suivants:

a) une somme fixe de 80.000 Ls.

b) une prime égale à 12 % de l'excédent sur 470.000 Ls. des recettes réalisées au cours de l'année par la Compagnie du Blanc à Argent sur les lignes qu'elle exploite pour le compte de la Compagnie d'Orléans, déduction faite du produit des majorations générales des tarifs;

c) une prime de 12 % sur l'économie réalisée par la Compagnie du Blanc à Argent au cours de l'année, par rapport à une dépense évaluée forfaitairement comme il est dit à l'article 8 ci-après. Au cas où la dépense portée en compte, compte tenu des stipulations des articles 4 et 6 ci-dessus, excéderait l'évaluation forfaitaire susvisée, la Compagnie du Blanc à Argent supporterait 12 % de l'excédent constaté.

Au cas, toutefois, où la réduction appliquée à l'allocation, en vertu du c) ci-dessus, excéderait le montant de la prime prévue au b), l'allocation serait complétée à la somme de 80.000 Ls. par imputation à un compte d'atterte ouvert sans intérêt dans les écritures de la Compagnie d'Orléans, qui s'en couvrira, à due concurrence:

I<sup>o</sup>- par un prélèvement de 25 % de l'excédent sur 80.000 Ls. des allocations des exercices suivants;

2<sup>o</sup>- s'il y a lieu, à l'expiration du traité, par un prélèvement sur les sommes revenant à la Compagnie du Blanc à Argent, lors du partage du fonds de réserve, conformément aux dispositions de l'article I5 du traité du 12 Juin 1896.

ARTICLE 8 - La dépense forfaitaire annuelle par rapport à laquelle se calculera l'économie ou l'excédent donnant lieu à la prime ou à la retenue visée à l'article précédent, s'obtiendra en faisant le total des éléments ci-après :

I<sup>o</sup>- une somme indépendante du parcours des trains et égale à :

$$I.900.000 \text{ Ls.} + I.500.000 \text{ Ls.} \times (S-1) + I.200 \text{ Ls.} \times (C-100) + T$$

2°- une somme égale au produit de l'expression:

$$3 \text{ ls.}40 + 2 \text{ ls.}45 \times (S - 1) + 0 \text{ f.}01 \times (C - 100)$$

par le parcours kilométrique K des trains, sans toutefois que le total à prendre en compte puisse excéder la valeur correspondante à 350.000 km. de trains, augmentée de la quantité I,5 E définie ci-après :

Dans les expressions qui précèdent :

S, représente le rapport des valeurs, dans l'année considérée et dans l'année 1932 prise pour base, de l'indice des salaires obtenu en totalisant, sur l'échelle des traitements du Réseau d'Orléans, la somme des traitements extrêmes de l'échelle 1, la moyenne des traitements extrêmes de l'échelle 3 et la moyenne des traitements extrêmes de l'échelle 5, ces sommes et moyennes étant déterminées, s'il y a lieu, en considérant au prorata de la durée d'application de chacune d'elle les échelles successives en vigueur pendant l'année.

C représente le prix moyen de la tonne de combustible chargé sur tender (transport compris), tel qu'il figure dans les annexes au rapport annuel du Conseil d'Administration de la Compagnie d'Orléans;

T représente la dépense de fourniture et de pose des traverses de remplacement utilisées dans l'année en sus de 6.000, suivant programme approuvé au préalable par le Service de la Voie de la Compagnie d'Orléans, cette dépense étant décomptée en majorant de 15 % pour main d'œuvre le prix moyen de la fourniture des traverses au cours de l'année arrêté contradictoirement pour chaque année avec le Service de la Voie de la Compagnie d'Orléans;

E représente l'excédent, s'il existe, des recettes de l'exercice à régler sur les recettes de l'exercice 1932 ramenées, pour chaque catégorie, au taux moyen des majorations générales de l'exercice à régler;

et K est établi en considérant : a) le parcours des trains tractionnés par locomotives à vapeur; b) 60 % du parcours des trains assurés par automotrices et du parcours des services sur route prévus à l'article 2 du présent avenant.

En outre, si la création des dits services sur route permet, soit de supprimer entièrement la circulation des trains sur une partie de la ligne du Blanc à Argent, soit de limiter cette circulation aux trains de marchandises, le maximum défini au premier alinéa du présent article sera réduit, suivant le cas, des deux tiers ou du tiers de la dépense d'entretien de la dite partie de ligne, calculée au prorata kilométrique d'après les dépenses totales de même nature de l'exercice 1932 corrigées en tenant compte des indices S et C de l'année en cours.

ARTICLE 9 - L'allocation annuelle ainsi attribuée à la Compagnie du Blanc à Argent sera portée au compte

des dépenses mais ne sera pas comprise dans les dépenses dont la comparaison avec la dépense forfaitaire sert de base au calcul de la prime d'économie.

ARTICLE IO - Toutes autres dispositions du traité du 12 Juin 1896, non contraires à ce qui précède, demeurent en vigueur.

ARTICLE II - La Compagnie du Blanc à Argent aura la charge des frais de timbre du présent traité, ainsi que du droit fixe d'enregistrement prévu par l'article 12 de la Convention du 17 Juin 1892; elle pourra les porter au compte d'exploitation de l'exercice au cours duquel ils auront été acquittés.

Fait à Paris, le 23 Décembre 1932

LE DIRECTEUR DE LA COMPAGNIE  
DU CHEMIN DE FER DE PARIS A ORLEANS,

*Signt : Henry Grart*

Approuvé par décret du  
Conseil d'Administration en  
date du 6 Janvier 1933

LE PRESIDENT DU CONSEIL  
D'ADMINISTRATION DE LA  
COMPAGNIE DU CHEMIN DE FER  
DU BLANC A ARGENT,

*Signt : Faugier*

Envoyé des tracts  
aux services

---



11 Mars 1933.

Léon Lohier

BUREAU DES AFFAIRES COMMERCIALES

Monsieur l'Inspecteur Principal  
Chef d'Arrondissement de l'Exploitation

à TOURS

A-V-E 45/118

Comme suite à votre communication S.T. 830 du 14 Mars courant, je vous adresse ci-joint 4 exemplaires supplémentaires de l'Avenant accompagné de son annexe, au traité du 12 Juin 1896 concernant l'exploitation de la ligne du Blanc à Argent.

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

23/3

CHEMIN DE FER  
DE  
PARIS A ORLÉANS

Tours

le 14 Mars 1933

—  
EXPLOITATION

—  
INSPECTION PRINCIPALE  
de

TOURS  
R.C. SEINE 88-928

ST. 830

Monsieur le Chef de  
l'Exploitation,

( AFFAIRES COMMERCIALES )

Suite à votre lettre VE.45/113 du 10  
courant.

Je vous saurai gré de me faire adre-  
sser 4 exemplaires supplémentaires de l'Ave-  
nant (et de son Annexe) au Traité du 12 Juin  
1896 concernant l'exploitation de la ligne  
du Blanc à Argent.

L'INSPECTEUR PRINCIPAL,  
Chef d'Arrondissement de l'Exploitation,

E. J.

10 *Hauter*

3

*A grise, Lohier*

Bureau  
des  
Affaires Commerciales

A.V.E.45/113

Monsieur le Directeur,

Je vous adresse ci-joint copie de notre lettre en date du 23 Janvier dernier à M. le Ministre des Travaux Publics et quatre exemplaires de l'Avenant portant prorogation et modification du traité du 12 Juin 1896 passé avec la Société FAUGERE & CHATELIN pour la construction et l'exploitation de la ligne à voie étroite d'Intérêt Général du Blanc à Argent.

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

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

Monseigneur GILLES-CARDIN  
Directeur du Contrôle des Chemins de fer  
Ministère des TRAVAUX PUBLICS.-

*g Haer* 1933

*Ligne : Réunion*

BUREAU DES AFFAIRES  
COMMERCIALES

A VE 45/113

Monsieur le Chef du Bureau des Recettes, (4 ex.)

-	Traffic Voyageurs	(3 ex.)
-	Taxes	(5 ex.)
-	de la Céquitable de l'Exploitation (3 ex.)	
-	des Tarifs Marchandises (3 exemplaires)	

des Produits - Marchandises (3 exemplaires)  
Je vous adresse ci-joint, à toutes fins utiles,  
exemplaires.

- d'un avenant destiné à proroger et à modifier le traité du 12 juin 1896 passé avec la Sté Paugère et Chatelin pour la construction et l'exploitation de la ligne d'intérêt général du Blanc à Argent.
- de l'annexe au dit avenant pour la détermination des parts de recettes du trafic commun.

Vous voudrez bien lors du prochain compte que vous aurez à présenter à la Compagnie du Chemin de fer du Blanc à Argent lui réclamer la somme de 64fr80 représentant les frais de timbre à la charge de la dite Compagnie (6 feuilles de papier timbré fournies par le Bureau des Affaires Commerciales).

LE CHEF DU BUREAU DES AFFAIRES COMMERCIALES

813

10 Mars 1933

BUREAU DES AFFAIRES  
COMMERCIALES

117. Martres.  
117. Prevost  
117. Rousseau  
117. Testard.  
117. Pattez  
117. Bellier

Agnès Solier

A VE 45/113

Monsieur l'Inspecteur Principal  
Chef d'Arrondissement de l'Exploitation à

Je vous adresse ci-joint cinq exemplaires :  
d'un avenant destiné à proroger et à modifier le traité  
du 12 juin 1895 passé avec la Sté Faugère et Chatelin pour  
la construction et l'exploitation de la ligne d'intérêt gé-  
néral du Blanc à Argent.

de l'annexe au dit avenant pour la détermination des  
parts de recettes du trafic commun.

P. LE CHEF DE L'EXPLOITATION  
Le Chef de Division  
(Affaires Commerciales)

10 Mars  
1933

BUREAU DES AFFAIRES  
COMMERCIALES

MM. BALLING  
LASSEUR  
EPINAY

*Théophile Lohier*

A VH 45-IIIS

J'ai l'honneur de vous adresser ci-joint, à toutes fins utiles, 10 copies :

d'un avenant destiné à proroger et à modifier le traité du 19 juin 1896 passé avec la Sté Faugère et Chatelin pour la construction et l'exploitation de la ligne d'intérêt général du Blanc à Argent.

de l'annexe au dit avenant pour la détermination des parts de recettes du trafic commun.

Cet avenant accompagné de son annexe a été soumis le 23 janvier dernier à l'approbation de M. le Ministre des Travaux Publics.

P. LE CHEF DE L'EXPLOITATION  
Le S/Chef de Division  
(Affaires Commerciales)

813

BUREAU DES AFFAIRES  
COMMERCIALES

A VIE 45/113

figue  
Loyer  
Court

10 Mars 1933

Monsieur l'Inspecteur Principal  
Chef d'Arrondissement de l'Exploitation à Orléans

Je vous adresse ci-joint cinq exemplaires :  
d'un avenant destiné à proroger et à modifier le traité  
du 12 Juin 1896 passé avec la Sté Faugère et Chatelin pour  
la construction et l'exploitation de la ligne d'intérêt gé-  
néral du Blanc à Argent.  
de l'annexe au dit avenant pour la détermination des  
parts de recettes du trafic commun.

P. LE CHEF DE L'EXPLOITATION  
Le Chef de Division  
(Affaires Commerciales)

813

Aff. Cals

M. Rathery me demande de lui envoyer dès que  
possible un exemplaire du nouveau traité  
d'exploitation de la ligne du Blase à Arment  
Aversines.

E 6 Mars 33

~~1<sup>o</sup>) Copie des résultats d'exploitation du BA  
de 1918-1931 H~~

~~Comptabilité / 2<sup>o</sup> Situation du fonds de réserve et  
aménagements~~

~~M. Dost  
V. lettre du 3<sup>o</sup> Coefficients fonctionnels portant à l'art 5/~~

~~1/IV/1932 Comptabilité 4<sup>o</sup> Montant des dépenses et  
des recettes accessoires des gares communes,~~

~~5<sup>o</sup>) Copie du compte d'exploitation BA  
pour 1931 / B~~

~~6<sup>o</sup>) Copie de la note du 3/1/33,~~

~~Produitivité 7<sup>o</sup>) Répartition des cartes d'abonnement  
du BA (fin de l'art 5)~~

~~Surjet 8<sup>o</sup> Montant de taxes d'enregistrement  
de bagages 10 de l'annexe / décret  
B.A (alinea)~~

B.A une arbeit  
n'a rien fait  
demander ce renouvellement  
à nouveau aussi sans  
on n'a rien le renouvellement  
9.9.8 juillet 8/8

WES

23 Décembre 1932

A V E N A N T

POR TANT PROROGATION ET MODIFICATION  
DU TRAITE DU 12 JUIN 1896  
POUR LA CONSTRUCTION ET L'EXPLOITATION DE  
LA LIGNE DU BLANC A ARGENT.

Entre la Compagnie du Chemin de fer de Paris à Orléans, représentée par M. HENRY-GREARD, son Directeur, élisant domicile au siège de la dite Société à Paris, dûment autorisé par décision du Conseil d'Administration de la dite Compagnie, en date du 6 Janvier 1933.

Et la Compagnie du Chemin de fer du Blanc à Argent, représentée par M. HENRI FAUGERE, Président du Conseil d'Administration, élisant domicile au siège de la dite Société, 13, rue Auber à Paris, agissant en vertu d'une délibération du Conseil d'Administration de la Compagnie, en date du 12 Novembre 1932.

IL A ETE EXPOSE ET CONVENU CE QUI SUIT :

Par traité en date du 12 Juin 1896, intervenu en application de l'article 9 de la Convention du 17 Juin 1892, approuvée par la loi du 20 Mars 1893, la Compagnie du Chemin de fer de Paris à Orléans a chargé la Société FAUGERE et CHATELIN, aujourd'hui représentée par la Compagnie du Chemin de fer du Blanc à Argent, de la construction et de l'exploitation, en ses lieu et place, pour une période de trente années qui a commencé à courir le 1er janvier 1903, de la ligne d'intérêt général du Blanc à Argent.

Le traité susvisé venant à expiration le 31 Décembre 1932, les parties contractantes se sont mises d'accord pour le proroger en l'adaptant aux conditions économiques actuelles par les modifications et additions ci-après stipulées, les dites prorogation et modifications s'entendant sous réserve de l'approbation des présentes par décret délibéré en Conseil d'Etat, conformément à l'article 4 de la loi du 20 Mars 1893.

ARTICLE 1er - Le traité du 12 Juin 1896, modifié et complété comme il est dit ci-après, est prorogé pour une période ferme de quatre années, à compter du 1er Janvier 1933 et sera ensuite prorogé par tacite reconduction et pour des périodes successives de quatre années, sans pouvoir excéder le terme assigné par les conventions actuellement en vigueur pour la concession de la Compagnie d'Orléans. Toutefois, chacune des parties pourra le dénoncer six mois au plus tard avant l'expiration, soit de la période initiale, soit de l'une quelconque des périodes de quatre années susvisées.

ARTICLE 2 - La Compagnie d'Orléans pourra, à charge d'obtenir les autorisations administratives nécessaires,

substituer des services automobiles sur route à certains trains existants, sur tout ou partie de la ligne du Blanc à Argent ou créer de tels services en addition aux trains existants. S'il est usé de cette faculté, la Compagnie du Blanc à Argent pourra se charger, si elle le désire, de l'exploitation de ces services soit directement, soit par un entrepreneur agréé par la Compagnie d'Orléans; au cas où la Compagnie du Blanc à Argent n'accepterait pas d'assurer cette exploitation, la Compagnie d'Orléans s'en chargera comme bon lui semblera, en conservant la recette correspondante et en supportant tous les frais du service, sans que la Compagnie du Blanc à Argent puisse prétendre de ce fait à aucune indemnité ou compensation de quelque nature que ce soit.

ARTICLE 3 - L'application de celles des dispositions de l'article II du traité du 12 Juin 1896, qui ont trait à l'imputation des pertes et à l'attribution des bénéfices résultant du compte annuel des recettes et des dépenses prévu au dit article, sera suspendue, pendant la période du 1er janvier 1919 au 31 Décembre 1932. Les pertes des exercices déficitaires compris dans la dite période, seront intégralement supportées par la Compagnie du Chemin de fer de Paris à Orléans qui recevra, d'autre part, l'intégralité des bénéfices des exercices bénéficiaires de la même période.

Pour l'arrêté des comptes de ces exercices, les recettes revenant à la Compagnie du Blanc à Argent pendant la période de 1926 à 1931, seront fixées en considérant comme recettes définitives du trafic commun les provisions versées au titre de ce trafic par la Compagnie d'Orléans à la Compagnie du Blanc à Argent, pendant cette période. Les recettes de l'exercice 1932 seront déterminées en appliquant à cet exercice les règles prévues pour la période postérieure, par l'article 5 du présent traité.

Le surplus des dispositions du traité du 12 Juin 1896 restera applicable aux dits exercices.

ARTICLE 4 - A compter du 1er janvier 1933, le fonds de réserve constitué en vertu de l'article II du traité du 12 Juin 1896, s'augmentera des arrérages des titres qui le constituent, jusqu'à concurrence d'un maximum égal à 4.000 L. par kilomètre de ligne exploitée par la Compagnie du Blanc à Argent, en vertu du dit traité. Au cas où des prélèvements seraient effectués sur le dit fonds pour les objets prévus au traité sus-visé, ces prélèvements seraient remboursés, à compter de l'exercice au cours duquel ils auraient été effectués, par un versement annuel qui serait calculé à raison de 300 L. par kilomètre exploité et qui serait prélevé sur les recettes et porté en dépenses dans les conditions fixées par le traité du 12 juin 1896.

ARTICLE 5 - Pour la tenue du compte des recettes prévu à l'article II du traité du 12 juin 1896 et à partir de l'exercice 1932, le partage des recettes du trafic commun à la Compagnie de Paris à Orléans et à la Compagnie du Blanc à Argent, sera effectué en allouant à cette dernière pour chaque nature de transport :

- 3 -
- a) Voyageurs et bagages,
  - b) Marchandises de grande vitesse  
(colis postaux exceptés)
  - c) Marchandises de petite vitesse.

des taxes unitaires forfaitaires déduites des résultats de l'exercice de référence, sous réserve d'adaptation des dites taxes aux modifications qui pourraient survenir ultérieurement dans les taux, soit des majorations générales des tarifs, soit, pour les marchandises, des frais accessoires fixés par les arrêtés ministériels en vigueur.

Toutefois, la Compagnie du Blanc à Argent continuera à recevoir la part qui lui revient d'après les règles actuelles sur le produit des cartes d'abonnement valables sur un ou plusieurs réseaux.

art. 1  
us  
règles  
produit

ARTICLE 6 - A compter de l'exercice 1933, la Compagnie d'Orléans gardera à sa charge la partie des dépenses d'exploitation des gares communes, d'entretien des voies mixtes, bifurcations, etc..., et de gardienage, qui incombait antérieurement à la Compagnie du Blanc à Argent, en vertu de l'article 9 du traité du 12 juin 1896; l'eau disponible dans les réservoirs de la Compagnie d'Orléans dans les dites gares, sera fournie gratuitement à la Compagnie du Chemin de fer du Blanc à Argent. Par contre, la Compagnie d'Orléans conservera intégralement les recettes accessoires des gares communes telles qu'elles sont définies au II<sup>e</sup> alinéa de l'article 9 du traité du 12 Juin 1896. En conséquence, ces dépenses et ces recettes ne figureront plus au compte des recettes et des dépenses prévu à l'article II du traité du 12 juin 1896.

Les indemnités pour pertes, retards, avaries etc... seront rapportées intégralement par la Compagnie d'Orléans, pour tous les transports échangés entre ses rails et la ligne du Blanc à Argent et, par la Compagnie du Blanc à Argent dans les autres cas. Toutefois, et comme contrepartie à cette disposition, la Compagnie d'Orléans aura le droit:

1<sup>o</sup>- de prendre des réserves lors de la remise par la ligne du Blanc à Argent, de colis emballés de façon insuffisante ou défectueuse, ou d'expéditions dont le poids n'aurait pas été correctement constaté au départ, et de mettre à la charge de la Compagnie du Blanc à Argent les indemnités dont le paiement aurait été entraîné par les défauts de reconnaissance ainsi relevés;

2<sup>o</sup>- de régler elle-même, si elle le juge utile, dans les gares de la ligne du Blanc à Argent, tout ou partie des litiges pour pertes, retards ou avaries venant à se produire dans les transports du trafic commun lorsqu'elle

doit subir la charge des indemnités résultant de ces règlements.

ARTICLE 7 - L'allocation pour frais généraux d'Administration Centrale et la part des bénéfices ou des pertes attribuées à la Compagnie du Blanc à Argent, par l'article II du traité du 12 Juin 1896, sont remplacées, à compter de l'exercice 1933, par une allocation dont le montant total variera annuellement en fonction des recettes et des dépenses portées en compte dans les conditions prévues par l'article II susvisé, modifié par les articles 4 à 6 du présent Avenant.

Cette allocation comprendra les éléments suivants:

a) une somme fixe de 80.000 F.

b) une prime égale à 12 % de l'excédent sur 470.000 F. des recettes réalisées au cours de l'année par la Compagnie du Blanc à Argent sur les lignes qu'elle exploite pour le compte de la Compagnie d'Orléans, déduction faite du produit des majorations générales des tarifs;

c) une prime de 12 % sur l'économie réalisée par la Compagnie du Blanc à Argent au cours de l'année, par rapport à une dépense évaluée forfaitairement comme il est dit à l'article 8 ci-après. Au cas où la dépense portée en compte, compte tenu des stipulations des articles 4 et 6 ci-dessus, excéderait l'évaluation forfaitaire susvisée, la Compagnie du Blanc à Argent supporterait 12 % de l'excédent constaté.

Au cas, toutefois, où la réduction appliquée à l'allocation, en vertu du c) ci-dessus, excéderait le montant de la prime prévue au b), l'allocation serait complétée à la somme de 80.000 F. par imputation à un compte d'atterte ouvert sans intérêt dans les écritures de la Compagnie d'Orléans, qui s'en couvrira, à due concurrence:

1<sup>o</sup>- par un prélèvement de 25 % de l'excédent sur 80.000 F. des allocations des exercices suivants;

2<sup>o</sup>- s'il y a lieu, à l'expiration du traité, par un prélèvement sur les sommes revenant à la Compagnie du Blanc à Argent, lors du partage du fonds de réserve, conformément aux dispositions de l'article 15 du traité du 12 Juin 1896.

ARTICLE 8 - La dépense forfaitaire annuelle par rapport à laquelle se calculera l'économie ou l'excédent donnant lieu à la prime ou à la retenue visée à l'article précédent, s'obtiendra en faisant le total des éléments ci-après :

1<sup>o</sup>- une somme indépendante du parcours des trains et égale à :

$$1.900.000 F. + 1.500.000 F. \times (S-1) + 1.200 F. \times (C-100) + T$$

2°- une somme égale au produit de l'expression:

$$3 \text{ Es.}40 + 2 \text{ Es.}45 \times (\text{S} - 1) + 0 \text{ f.OI} \times (\text{C} - 100)$$

par le parcours kilométrique K des trains, sans toutefois que le total à prendre en compte puisse excéder la valeur correspondante à 350.000 km. de trains, augmentée de la quantité I,5 E définie ci-après :

Dans les expressions qui précèdent :

S, représente le rapport des valeurs, dans l'année considérée et dans l'année 1932 prise pour base, de l'indice des salaires obtenu en totalisant, sur l'échelle des traitements du Réseau d'Orléans, la somme des traitements extrêmes de l'échelle 1, la moyenne des traitements extrêmes de l'échelle 3 et la moyenne des traitements extrêmes de l'échelle 5, ces sommes et moyennes étant déterminées, s'il y a lieu, en considérant au prorata de la durée d'application de chacune d'elle les échelles successives en vigueur pendant l'année.

C représente le prix moyen de la tonne de combustible chargé sur tender (transport compris), tel qu'il figure dans les annexes au rapport annuel du Conseil d'Administration de la Compagnie d'Orléans;

T représente la dépense de fourniture et de pose des traverses de remplacement utilisées dans l'année en sus de 6.000, suivant programme approuvé au préalable par le Service de la Voie de la Compagnie d'Orléans, cette dépense étant décomptée en majorant de 15 % pour main d'œuvre le prix moyen de la fourniture des traverses au cours de l'année arrêté contradictoirement pour chaque année avec le Service de la Voie de la Compagnie d'Orléans;

E représente l'excédent, s'il existe, des recettes de l'exercice à régler sur les recettes de l'exercice 1932 ramenées, pour chaque catégorie, au taux moyen des majorations générales de l'exercice à régler;

et K est établi en considérant : a) le parcours des trains tractionnés par locomotives à vapeur; b) 60 % du parcours des trains assurés par automotrices et du parcours des services sur route prévus à l'article 2 du présent avenant.

En outre, si la création des dits services sur route permet, soit de supprimer entièrement la circulation des trains sur une partie de la ligne du Blanc à Argent, soit de limiter cette circulation aux trains de marchandises, le maximum défini au premier alinéa du présent article sera réduit, suivant le cas, des deux tiers ou du tiers de la dépense d'entretien de la dite partie de ligne, calculée au prorata kilométrique d'après les dépenses totales de même nature de l'exercice 1932 corrigées en tenant compte des indices S et C de l'année en cours.

Faire le  
calcul  
(1932)

ARTICLE 9 - L'allocation annuelle ainsi attribuée à la Compagnie du Blanc à Argent sera portée au compte

des dépenses mais ne sera pas comprise dans les dépenses dont la comparaison avec la dépense forfaitaire sert de base au calcul de la prime d'économie.

ARTICLE IO - Toutes autres dispositions du traité du 12 Juin 1896, non contraires à ce qui précède, demeurent en vigueur.

ARTICLE II - La Compagnie du Blanc à Argent aura la charge des frais de timbre du présent traité, ainsi que du droit fixe d'enregistrement prévu par l'article 12 de la Convention du 17 Juin 1892; elle pourra les porter au compte d'exploitation de l'exercice au cours duquel ils auront été acquittés.

Fait à Paris, le 23 Décembre 1932

LE DIRECTEUR DE LA COMPAGNIE  
DU CHEMIN DE FER DE PARIS A ORLEANS,

Sign: Henry-Pécaut

LE PRESIDENT DU CONSEIL  
D'ADMINISTRATION DE LA  
COMPAGNIE DU CHEMIN DE FER  
DU BLANC A ARGENT,

Sign: Faugeron

Approuvé par décret du Conseil d'administration  
de la compagnie d'Orléans le 6 Janvier 1933

V. au B.A  
13 Rue Auber

ANNEXE A L'AVENANT DU 23 DECEMBRE 1932  
PORTANT PROROGATION & MODIFICATION  
DU TRAITE DU 12 JUIN 1896  
POUR LA CONSTRUCTION ET L'EXPLOITATION  
DE LA LIGNE DU BLANC A ARGENT

DETERMINATION DES PARTS DE RECETTES  
REVENANT A LA COMPAGNIE DU BLANC A ARGENT  
POUR LE TRAFIC ECHANGE  
ENTRE LA DITE LIGNE ET LA CIE d'ORLEANS  
OU SES AU-DELA.

(Application de l'article 5 de l'Avenant du  
23 Décembre 1932 au traité du 12 Juin  
1896)

Blanc à 1931

I<sup>e</sup>- VOYAGEURS ET BAGAGES - La Compagnie du Blanc à Argent recevra, à titre de rémunération pour le transport des voyageurs et des excédents de bagages, une somme forfaitaire par billet délivré (1) par ses gares à destination des gares du Réseau d'Orléans ou éventuellement de ses au-delà; avec emprunt de la ligne du Blanc à Argent, sans distinction de classe ni de nature de billet.

Cette somme forfaitaire sera égale au quotient de la part allouée à la Compagnie du Blanc à Argent dans les recettes voyageurs et excédents de bagages pendant l'année de référence par le nombre de billets délivrés (1) dans ses gares en trafic commun avec le Réseau d'Orléans, pendant la même période.

Les taxes d'enregistrement de bagages perçues dans les gares de la ligne du Blanc à Argent sur le trafic visé au présent paragraphe, seront, en outre, intégralement attribuées à cette Compagnie.

mark? (20412.05 en 1931  
18083.86 en 1932  
moyot envois

2<sup>e</sup>- MARCHANDISES DE GRANDE VITESSE (autres que les colis postaux (2). La Compagnie du Blanc à Argent recevra, pour les marchandises de cette nature (à l'exclusion des transports en service non taxés sur le réseau du Blanc à Argent) expédiées d'une de ses gares à destination d'une gare du Réseau d'Orléans ou d'un au-delà de ce réseau, avec

- (1) Chaque billet collectif étant compté pour autant de billets qu'il comporte de voyageurs.
- (2) Pour les colis postaux, la Compagnie du Blanc à Argent sera soumise aux dispositions qui sont ou seront appliquées aux réseaux secondaires ou d'intérêt local, en vertu des accords généraux intervenus ou à intervenir entre ces Réseaux et les Grands Réseaux d'intérêt général.

emprunt de la ligne du Blanc à Argent ou vice-versa:

- a) à titre de frais accessoires ou de prélèvements terminaux, une somme forfaitaire par tonne;
- b) à titre de frais de transports, une somme forfaitaire par tonne kilométrique.

Ces sommes forfaitaires seront attribuées sans distinction de point de provenance ou de destination, ni de nature de la marchandise, ni de tarif appliqué, et seront égales à la moyenne des sommes qui ont été attribuées à la Compagnie du B.A. pour les marchandises de l'espèce au cours de l'exercice de référence, d'après les règles antérieurement appliquées.

Pour l'application de ces règles, on comptera pour zéro le poids des finances et autres articles taxés à la valeur.

La Compagnie du Blanc à Argent recevra, en outre, l'intégralité des droits d'enregistrement et de timbre réellement perçus dans ses gares pour les transports visés au présent paragraphe, en provenance des dites gares, ainsi que les frais de désinfection, pesage, comptage, etc..., perçus dans ses gares.

3°- MARCHANDISES DE PETITE VITESSE - La rémunération de la Compagnie du Blanc à Argent, pour les marchandises de petite vitesse expédiées d'une de ses gares, à destination d'une gare du Réseau d'Orléans ou d'un au-delà de ce réseau, avec emprunt de la ligne du Blanc à Argent, ou vice-versa, sera déterminée forfaitairement comme il est dit au paragraphe 2°) ci-dessus pour les marchandises à grande vitesse étant entendu :

- a) que les transports en service non taxés sur la ligne du Blanc à Argent n'entreront pas en compte dans le calcul du tonnage donnant lieu à rémunération;
- b) que le calcul des éléments forfaitaires de la rémunération sera effectué séparément pour la grande et pour la petite vitesse.

4°- DISPOSITIONS COMMUNES AUX MARCHANDISES DE GRANDE ET DE PETITE VITESSE.-

Pour le calcul tant du tonnage donnant lieu à rémunération, aux termes des §§ 2° et 3°) ci-dessus que des forfaits à déterminer d'après les comptes de l'année de référence, on considérera comme marchandises les animaux vivants, les voitures et le matériel roulant, en les comptant, même s'ils sont taxés au poids, pour les poids forfaitaires ci-après :

- a) Chevaux, boeufs, vaches et animaux assimilés, quant à la taxation, par l'article 2I des Tarifs Généraux P.V. .... 0<sup>t</sup>5 par tête

- b) Animaux dangereux (art. 23 des Tarifs Généraux P.V. .... 0<sup>t</sup>5 partète  
c) Veaux, porcs, chevreuils, moutons, brebis, agneaux, chèvres ..... 0<sup>t</sup>1 par tête  
d) Voitures ..... 2 T. par pièce

5°- ALLOCATION DES PARTS REVENANT A LA COMPAGNIE DU B.A

Les forfaits par billet ou par tonne prévus aux §§ I<sup>o</sup>, 2<sup>o</sup> et 3<sup>o</sup> ci-dessus, s'entendent majoration et impôt compris; ils seront établis en distinguant dans chaque élément, la part de la majoration et la part de l'impôt.

6°- REVISION EVENTUELLE DES FORFAITS PREVUS AUX §§ I<sup>o</sup> à 3<sup>o</sup> CI-DESSUS -

Les forfaits par voyageur ou par tonne, qui doivent être déduits des résultats de l'exercice de référence dans les conditions prévues aux §§ I<sup>o</sup>, 2<sup>o</sup> et 3<sup>o</sup>) seront, chaque année, revisés contradictoirement et adaptés aux taux réels de majoration et d'impôt en vigueur au cours de la même année, si ces taux diffèrent de ceux de l'exercice de référence, en utilisant les éléments fournis par les résultats du dit exercice de référence, tels qu'ils auront été revus pour le calcul des forfaits initiaux.

7°- PAIEMENT DE L'IMPOT -

La recette allouée à la Compagnie du Blanc à Argent d'après les règles qui précèdent, comprenant l'impôt sur les transports, celui-ci sera réglé directement par la Compagnie du Blanc à Argent à l'Administration des Finances.

Fait à Paris le 23 Décembre 1932

LE DIRECTEUR DE LA  
COMPAGNIE DU CHEMIN DE FER  
DE PARIS A ORLEANS,

LE PRÉSIDENT DU CONSEIL  
D'ADMINISTRATION DE LA COMPAGNIE  
DES CHEMINS DE FER DU BLANC A  
ARGENT,

Douillet  
à l'ordre du jour  
20/12/32 aff. des

Les pièces principales du dossier sont adressées ce jour à M. le Drir avec les projets dont ci-jointes copies, datés du 23/12/32, sur lesquels le BA est d'accord, et une fiche pour le Conseil du 23.

Remettre aux Tages ce qui les concerne et mettre le reste en attente du retour du dossier

19/12/32

bisjardij

Vous aurez à préparer la lettre d'envoi au Ministre et la mise sur timbre

Division du Service Général

2<sup>e</sup> Section A.

DOSSIER N°

CHAMPS DE REIMS DORDogne

SÉRIE V.E. N°

BA. 85 / 15

BUREAU DES AFFAIRES COMMERCIALES

1<sup>re</sup> Section

DÉPARTEMENT

LIGNE de Blanc à Argent

Train de location de gares dans la gare communale

In-P raisin 30 k. — 200 ex. — Hemmerlé et Cie 7003 (1204-9-12)

Mod. 1631 V.

DATES	ANALYSE DES PIÈCES
	<u>15</u>

*un stipulation des frais de location de grues  
perçus dans les gares communes  
pour des expéditions locales B.A.*

31

JANVIER

9

BUREAU DES  
AFFAIRES COMMERCIALES

*J. Bouilleau*

7

Monsieur l'Inspecteur Principal,  
Chef d'Arrondissement de l'Exploitation

V.E. 45-113

à TOURS.

Par votre communication M.T.77 du 17 courant vous m'avez transmis un rapport de M. DUMOULIN, Contrôleur de Comptabilité, demandant si les frais de location de grues, perçus dans nos gares communes avec la ligne du Blanc à Argent pour des expéditions locales B.A., doivent être imputés à la communauté ou à la ligne du Blanc à Argent.

Aux termes de l'article 9 de notre traité du 12 Juin 1896, sont seules exclues de la communauté, les perceptions de magasinage effectuées en application des tarifs généraux des deux réseaux contractants.

Aucune stipulation spéciale n'ayant été faite pour les perceptions afférentes aux appareils de levage, celles-ci doivent être versées dans les comptes de la communauté des dites gares.

P. LE CHEF DE L'EXPLOITATION,  
LE CHEF DU SERVICE DES AFFAIRES COMMERCIALES,

## CHEMIN DE FER DE PARIS A ORLÉANS

## EXPLOITATION

RAPPORT DE M. DUMOULIN Contrôleur de Comptabilité.

Journée du 21 décembre 1928

Mod. 1162 S. (Août 1916).

80.000 ex. in-4° carre bulle 10 x. — Gabors, Lonsant (966-8-22)

## OBSERVATIONS ET PROPOSITIONS

## SUITE DONNÉE

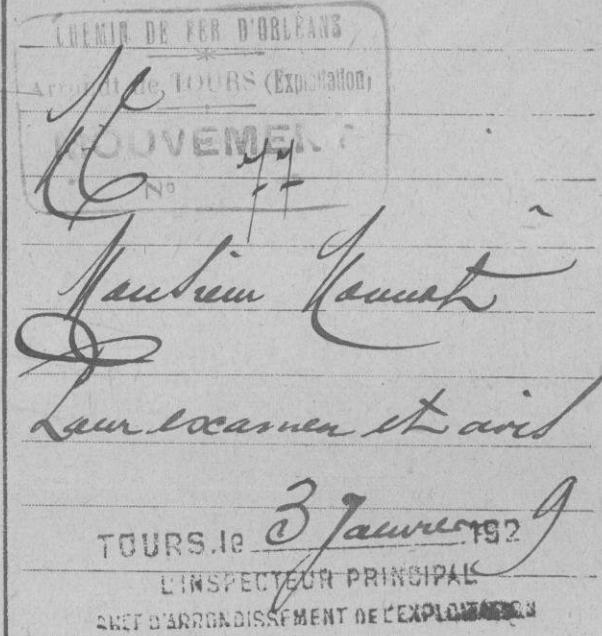
Certaines gares communées avec la Compagnie du Blain à Argent ont parfois à percevoir des frais de location ou que pour des expéditions locales P.A.

Veuillez, je vous prie, me dire si le montant de ces frais est à verser à la Compagnie qui est seule intéressée dans ces transports ou aux sociétés à différents titres de notre Réseau comme il est dit à l'art. 398 du R.C.

Le Contrôleur de Comptabilité

Dumoulin

aux risques de la 1<sup>re</sup> expliquant cette ligne pour tout ce qui concerne la ligne



Chemin de fer d'Orléans  
Arrivée de TOURS (Exploitation)  
MOUVEMENT  
No 11  
Pauline Dumoulin  
Lauréacien et fils  
TOURS le 3 Janvier 1928  
L'INSPECTEUR PRINCIPAL  
DU BRÉGARDISSEMENT DE L'EXPLOITATION  
E. Dumoulin

Aux termes de l'art. 9. du Traité pour l'exploitation de la ligne du Blain à Argent les agents de la gare Communale opèrent pour tout ce qui concerne la ligne

## OBSERVATIONS ET PROPOSITIONS

intérieur le type du Béne a l'agent  
Il constatera notamment que les percepteurs  
au titre brutaux des appareils de charge seront  
russis en compte dans le C.R. du B.A. lorsque  
les chargements pour lesquels ces appareils sont  
utilisés sont à destination ou en provenance  
de la C.R.B.A.

L'Inspecteur Commercial

## SUITE DONNÉE

1677

Co. 6- a transmis le Chef  
de l'Exploitation  
Affaires Commerciales

Avec prière de veuiller  
bien apprécier la bonté  
à donner et me faire  
connaître ses instructions.

TOURS. le

17/1 1929  
L'INSPECTEUR PRINCIPAL

SUVEZ LA REGULARISATION DE L'EXPLOITATION

End

Division du Service Général  
Section A

AL-VE<sup>1</sup>  
BA 85/14

Ligue du Blanc à Argent

Chaufrage des trains de la B.A. dans les gares communales

22 Août 1928,

S. Escole

BUREAU DES AFFAIRES  
COMMERCIALES

Monsieur LE MIRE, Chef des Services  
de Comptabilité de l'Exploitation,

V.E. 45-443.

Suite à ma lettre du 13 courant, répondant à la vôtre "Bureau de la Comptabilité" B du 26 avril dernier et concernant l'imputation des dépenses se rapportant au chauffage dans les gares communes avec notre Compagnie, des trains de la ligne du Blanc-Argent.

Par sa lettre du 14 courant, dont je vous envoie ci-joint copie, M. Andriveau nous informe qu'il ne voit pas d'inconvénient à entreprendre nos vues relativement à cette affaire et nous demande, en conséquence, de lui retourner les factures dont il est question.

Je ne puis que vous laisser le soin de faire le nécessaire après entente avec le Service de la Comptabilité Générale également intéressé.

Votre bien dévoué

LE CHEF DU SERVICE DES AFFAIRES COMMERCIALES

PARIS, le 14 Août 1928

COMPAGNIE

du

CHEMIN DE FER DU BLANC A ARGENT

Société Anonyme au Capital de 500.000 frs

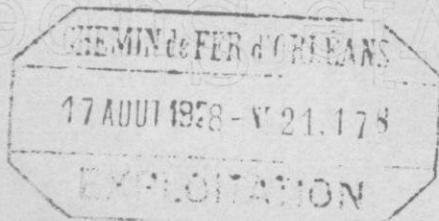
SIÈGE SOCIAL ET DIRECTION

13, Rue Auber

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

TELEPHONE CENTRAL 15-26

Registre du Commerce  
de la Seine N° 53473



Monsieur le CHEF de l'EXPLOITATION,

Par votre lettre du 8 Août 1928 (Bureau des Affaires Commerciales n° V.E. 45-17), vous nous demandez de conserver à notre charge exclusive les dépenses de chauffage de nos trains dans les gares communes en raison de ce que, depuis la généralisation du chauffage des trains à la vapeur, vous conservez vous-mêmes toutes les dépenses de chauffage de vos trains.

La question du chauffage fait actuellement l'objet d'une étude de la part du service de la Traction pour la suppression des bouillottes et leur remplacement par un système plus moderne. De ce fait, l'observation que vous nous faites aurait naturellement la solution que vous préconisez. Nous ne voyons donc pas d'inconvénients à entrer dans vos vues dès maintenant et nous vous prions de nous retourner les factures dont il est question.

Veuillez agréer, Monsieur le Chef de l'Exploitation,  
l'assurance de nos sentiments dévoués.

L'ADMINISTRATEUR-DIRECTEUR.

*E. Audirac*  
Monsieur le CHEF de l'EXPLOITATION de la Compagnie d'ORLEANS.

15 Août 1928

J. Jauré

BUREAU DES AFFAIRES COMMERCIALES\*

Monsieur LE MIERE,  
Chef des Services de Comptabilité  
de l'Exploitation,

V.E. 45-17

Suite à votre lettre "Bureau de la Comptabilité",  
B, du 26 avril dernier, relative à la mise à la charge de  
la communauté, de dépenses concernant les réparations et  
fournitures faites aux appareils à réchauffer les bouillottes  
dans les gares communes de Buzançais, Romorantin et  
Salbris, au cours de l'année 1927.

Je ne puis mieux faire que de vous adresser une  
copie de la lettre adressée, le 8 courant, à M. Andriveau,  
au sujet de cette affaire. Dès que la solution sera inter-  
venue, nous ne manquerons pas de vous la faire connaître.

Votre bien dévoué,

LE CHEF DU SERVICE  
DES AFFAIRES COMMERCIALES,

CHEMIN DE FER

DE

PARIS A ORLÉANS

1. 8/8

Paris le

Aout

28

EXPLOITATION

BUREAU DE LA  
COMPTABILITE

R. C. SEINE 66-928

TELEPHONE:

Gobelins N° 49-00

49-01

49-02

N° B.

Rappeler en marge de la Réponse  
le Bureau d'où émane cette lettre

affaires  
La solution n'est pas  
pas être pris E.g. 8

au 15

916

Je vous serais obligé de vouloir bien nous tenir au courant de la suite donnée à notre lettre du 26 avril,

rappelée les 1<sup>er</sup> juin et 5 juillet, relative à la mise à la charge de la communauté de dépenses concernant des réparations et fournitures faites aux appareils à réchauffer les bouillottes dans les gares communes de Buzançais, Romorantin et Salbris au cours de l'année 1927.

en cours  
à la date  
copie à la date  
au B.A

10/5

Nous ajouterons que la Comptabilité Générale insiste pour avoir une prompte réponse.

Votre bien dévoué,

Le Chef des Services de Comptabilité  
de l'Exploitation

Nestor

8 Août 1928

BUREAU DES AFFAIRES COMMERCIALES

S. Epinay

Monsieur,

V.E. 45-17

Nous sommes informés que votre Administration facture à la nôtre, en vue de leur incorporation dans les dépenses incombant à la communauté, celles entraînées par le chauffage de vos trains dans les gares communes entre votre Compagnie et la nôtre. Ces dépenses se sont élevées, pour l'exercice 1927, à 11.375 Fr.50 auxquels il convient d'ajouter une somme de 277 Fr.43 pour réparations et fournitures faites aux appareils à réchauffer les bouillottes dans les gares de Buzançais, Romorantin et Salbris, au cours de l'année 1927.

Il est bien exact qu'aux termes du traité du 12 juin 1896 réglant, d'une manière générale, les conditions de service des gares communes au réseau d'Orléans et à la ligne à voie étroite du Blanc-Argent, le chauffage et le remplissage des bouillottes sont compris dans les opérations incombant à la communauté.

Mais cette clause qui avait sa raison d'être au moment où le chauffage des trains justifiait l'existence de

Monsieur le Directeur de la Compagnie du Blanc à Argent - 13, rue Auber à PARIS.

bouillotteries dans les gares, a cessé d'avoir son application lorsque la généralisation du chauffage des trains à la vapeur a permis la suppression de ces installations.

Depuis cette époque, nous conservons à notre charge exclusive toutes les dépenses de chauffage de nos trains et j'espère qu'il vous paraîtra équitable d'opérer de même pour les vôtres.

Nous n'avons, d'ailleurs, pas l'intention de consacrer par un avenant cette modification du traité. Je vous demanderais de bien vouloir nous donner, par une simple lettre, votre accord sur ce point.

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

LE CHEF DE L'EXPLOITATION,

4 Août 1928

V.E. 45-17

## N O T E

En marge de notre projet de lettre ci-joint ayant pour objet le mode de règlement, avec la Compagnie du B.A., des dépenses entraînées par le chauffage des trains de cette ligne, M.le Chef de l'Exploitation a porté l'annotation suivante :

"Notre concessionnaire ne demandera-t-il pas alors l'installation du chauffage vapeur sur les machines et voitures ?

"D'autre part, dans d'autres gares, telles que Le Blanc, on allume, à nos frais, l'appareil de chauffage des boules, pour les trains B.A. Facturons-nous le charbon à la communauté ?

D'après les renseignements fournis par la gare du Blanc, le chauffage des bouillottes utilisées dans les trains B.A. est assuré à l'aide de l'appareil réchauffeur de notre Compagnie, mais la vapeur nécessaire est fournie par les machines des trains de la voie étroite. Il n'y a donc, en ce qui nous concerne, aucune dépense de combustible.

Dans ces conditions, nous pensons que notre lettre pourrait être envoyée. A cet effet, nous l'avons fait réexpédier.

.....

Dans le cas éventuel où notre rétrocessionnaire nous demanderait de réaliser l'aménagement du matériel roulant de la ligne à voie étroite (machines et wagons), en vue du chauffage des trains à la vapeur, il semble que nous pourrions facilement résister en exposant que, si le nombre de nos voyageurs et les parcours de nos trains ont justifié l'équipement du matériel à voie normale pour le chauffage ~~de~~ la vapeur, la situation ne se présente pas de la même façon sur la ligne du B.A. où l'importance de la dépense à engager serait tout à fait hors de proportion avec l'intérêt en jeu.

J. Cuville

CHEMIN DE FER  
DE  
PARIS A ORLEANS

EXPLOITATION

BUREAU DES AFFAIRES COMMERCIALES\*

R. C. SEINE 68-920

TELEPHONE

Gobelins N° 49-00  
— 49-01  
— 49-02

N° V.E. 45-17

Paris le ~~semaine 3<sup>e</sup>~~ Juin 1928  
Place Valhubert (XIII<sup>e</sup>)

Nous sommes informés que votre administration

*Rappeler en marge de la Réponse  
Le Bureau d'où émane cette lettre*

facture à la nôtre, en vue de leur incorporation dans les dépenses incombant à la communauté, celles entraînées par le chauffage de vos trains dans les gares communes entre votre Compagnie et la nôtre. Ces dépenses se sont élevées, pour l'exercice 1927, à 11.355 Fr.50 auxquels il convient d'ajouter une somme de 273 Fr.43 pour réparations et fournitures faites aux appareils à réchauffer les bouillottes dans les gares de Buzançais, Romorantin et Salbris, au cours de l'année 1927.

Il est bien exact qu'aux termes du traité du 12 juin 1896 réglant, d'une manière générale, les conditions de service des gares communes au réseau d'Orléans et à la ligne à voie étroite du Blanc-Argent, le chauffage et le remplissage des bouillottes sont compris dans les opérations incombant à la communauté.

Mais cette clause qui avait sa raison d'être au moment où le chauffage des trains justifiait l'existence

Monsieur le Directeur de la Compagnie du Blanc à Argent -  
13, rue Auber, 13 - à PARIS (IX<sup>e</sup>)

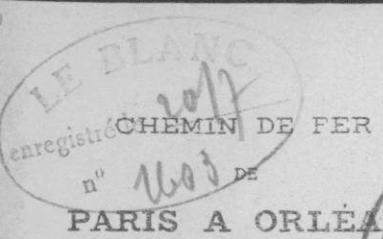
de bouillotteries dans les gares, a cessé d'avoir son application lorsque la généralisation du chauffage des trains à la vapeur a permis la suppression de ces installations.

Depuis cette époque, nous conservons à notre charge exclusive toutes les dépenses de chauffage de nos trains et j'espère qu'il vous paraîtra équitable d'opérer de même pour les vôtres.

Nous n'avons, d'ailleurs, pas l'intention de consacrer par un avenant cette modification du traité. Je vous demanderais de bien vouloir nous donner, par une simple lettre, votre accord sur ce point.

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

LE CHEF DE L'EXPLOITATION,



EXPLOITATION

BUREAU DES AFFAIRES  
COMMERCIALES

R. C. SEINE 88-928

TÉLÉPHONE:

Gobelins N° 49-00  
— 49-01  
— 49-02

N° V.E. 45-17

Rappeler en marge de la Réponse  
le Bureau d'où émane cette lettre.

Paris le 18 Juillet 1928, 92  
1. Place Valhubert (XIII<sup>e</sup>)

M. Leonie Blanc  
Pour l'arrondissement.  
TOURS le 19 Juillet 1928  
Monsieur l'Inspecteur Principal

Chef d'Arrondissement à TOURS,

D'après nos renseignements, le chauffage des bouillottes  
des trains de la Compagnie du Blanc à Argent, est effectué au Blanc, au  
moyen d'une bouillotterie fixe.

Je vous prie de nous faire connaître si le charbon nécess-  
saire au chauffage de cette bouillotterie est fourni par le dépôt , de cette  
Compagnie ou prélevé sur celui destiné au chauffage de la gare. Vous nous  
indiquerez également s'il est tenu un compte spécial de cette consommation  
de charbon en vue d'imputation de la dépense, soit à la Compagnie du Blanc  
à Argent, soit aux frais de la gare commune

P. LE CHEF DE L'EXPLOITATION  
LE CHEF DU SERVICE DES AFFAIRES COMMERCIALES

LE BLANC, le 20/7/1928  
Le chef de Gare  
L'expédition

V.E. 4.1.17  
2045  
1603



250 1000 250 1000  
250 1000 250 1000

Mr. le Directeur du Chef de l'Exploitation  
Offices Commerciaux

Le présent rapport concerne la situation  
et l'état de communication d'autre part  
V.E. n° 5-17 du 18 octobre, les Remblayments  
démolis.

71-88.0.5

TOURS le 25 Janvier 1928

MR. LE DIRECTEUR PRINCIPAL  
DU CHEMIN DE FER D'ORLÉANS  
CHEF D'ARRONDISSEMENT D'EXPLOITATION

Le présent rapport concerne la situation  
et l'état de communication d'autre part

l'ensemble des remblayments existants sur le territoire et  
surtout au sud du village de Montreuil-lès-Metz et également sur le territoire  
de la commune de Chârost où existent plusieurs remblayments  
qui ont été édifiés au profit de la ligne de Paris à Orléans.  
Il résulte de cette étude que les remblayments existants  
sont dans un état de dégradation assez avancé et nécessitent  
une réfection complète et l'édification d'un nouveau remblai  
entre le village de Chârost et le village de Montreuil-lès-Metz  
pour assurer la sécurité de la ligne de Paris à Orléans.

En conséquence, il est recommandé de faire faire une étude  
comparative entre la construction d'un nouveau remblai et la  
réfection des remblayments existants.

CHEMIN DE FER

DE

PARIS A ORLÉANS

EXPLOITATION  
BUREAU DE LA  
COMPTABILITÉ

R. C. SEINE 88-920

TÉLÉPHONE:

Gobelins N° 49-00  
— 49-01  
— 49-02

N° B.

Rappeler en marge de la Réponse  
le Bureau d'où émane cette lettre.

4/7

Paris le JUILLET

1. Place Valhubert (XIII<sup>e</sup>)

22

Monsieur CORNILLEAU,

Chef du Service des Affaires Commerciales.

*M. Cornilleau  
Chef du Service des Affaires Commerciales  
Comptabilité  
C. 1. 22*

Je vous serais obligé de vouloir bien nous tenir au courant de la suite donnée à notre lettre du 26 Avril, rappelée le 1er Juin, relative à la mise à la charge de la communauté de dépenses concernant les réparations et fournitures faites aux appareils à réchauffer les bouillottes dans les gares communes de Buzançais, Romorantin et Salbris au cours de l'année 1927.

Votre bien dévoué,

Le Chef des Services de Comptabilité  
de l'Exploitation

*J. L. B.*

CHEMIN DE FER

DE

PARIS A ORLÉANS

EXPLOITATION

BUREAU DES AFFAIRES COMMERCIALES\*

R. C. SEINE 88-928

TELEPHONE

Gobelins N° 49-00  
— 49-01  
— 49-02

N° V. L. 45-17

Paris le 28 Juin 1928

1. Place Valhubert (XIII<sup>e</sup>)

92

Monsieur le Chef de Gare à SALBRIS,

Rappeler en marge de la Réponse  
le Bureau d'où emaner cette lettre

Je vous prie de me faire connaître, par retour du courrier, par quel procédé est assuré, pendant l'hiver, le

chauffage des trains de la ligne à voie étroite du Blanc-

Ds. Les bouillottes Argent.

retirées des voitures

sont conduites à

l'aide de bouillottes

et emportées à l'appareil

de Bouillotterie

- comment est obtenue la vapeur nécessaire pour le réchauffage de ces dernières (bouillotterie fixe, locomotives P.O., qui se trouve locomotives R.A.);

à l'origine desquels y a-t-il  
leur mise en place comment et à l'aide de quel personnel sont effectués le retrait, le réchauffage des bouillottes, leur mise en place,

dans les voitures et etc...

lors des arrivées et partances

vers le bureau de

Salbris P.O.

Si ce chauffage est assuré à l'aide de bouillottes,

je vous demanderais de préciser :

comment est obtenue la vapeur nécessaire pour le réchauffage de ces dernières (bouillotterie fixe, locomotives P.O., qui se trouve locomotives R.A.);

leur mise en place comment et à l'aide de quel personnel sont effectués le retrait, le réchauffage des bouillottes, leur mise en place,

dans les voitures et etc...

lors des arrivées et partances

vers le bureau de

Salbris P.O.

comment et à l'aide de quel personnel sont effectués le

retrait, le réchauffage des bouillottes, leur mise en place,

dans les voitures et etc...

P. LE CHEF DE L'EXPLOITATION,  
Le Chef du Bureau  
des Affaires Commerciales,

Dominique

Le chauffage des trains P.O. est assuré  
par des bouillottes.

La vapeur nécessaire est fournie  
par les locomotives P.O. à l'aide d'un feu de bouillottes fixe.  
Le service des bouillottes, retirant des voitures  
rechauffage, mise en place dans les voitures est assuré  
par deux agents P.O. de la gare, en l'assurance, 1 brigadier  
muni d'une aide d'un homme M.C. auquel une journalière  
18 45-17 La bryadelle

MONDANTIN PO le 30/6 25

S  
Monsieur le chef de B<sup>au</sup>  
des affaires Commerciales  
à Paris

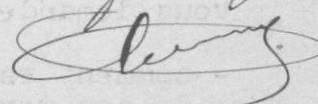
Votre lettre d'autre part - du 28 juillet 1915  
(V.E. 45-07).

Le chauffage pendant l'hiver de l'usine B.A.,  
est assuré à l'aide de bouillolots.

Ce chauffage est obtenu à l'aide d'appareil fixé  
à la rampe fournie par le machinist B.A.

Le réchauffement et la mise en place des bouillolots sont  
assurés par le personnel de l'exploitation de la  
gare communale.

Le chef de gare



CHEMIN DE FER

DE

PARIS A ORLEANS

EXPLOITATION

BUREAU DES AFFAIRES COMMERCIALES\*

R. C. SEINE 88-928

TÉLÉPHONE

Gobelins N° 49-00

— 49-01

— 49-02

N° V.E. 45-17

Monsieur le Chef de Gare à ROMORANTIN,

*Rappeler en marge de la Réponse  
le Bureau d'où émane cette lettre*

Je vous prie de me faire connaître, par retour du courrier, par quel procédé est assuré, pendant l'hiver, le chauffage des trains de la ligne à voie étroite du Blanc-Argent.

Si ce chauffage est assuré à l'aide de bouillottes, je vous demanderais de préciser :

- comment est obtenue la vapeur nécessaire pour le réchauffage de ces dernières (bouillotterie fixe, locomotives P.O., locomotives B.A.);

- comment et à l'aide de quel personnel sont effectués le retrait, le réchauffage des bouillottes, leur mise en place, etc...

P. LE CHEF DE L'EXPLOITATION,  
Le Chef du Bureau  
des Affaires Commerciales,

*Dominique*

## CHEMIN DE FER DE PARIS A ORLEANS

Le Chef Département Buzançais  
Buzançais  
à M. Monsieur le Chef de l'exploitation  
Bureau des Affaires Commerciales

Mod. 1043 (Août 1916).

200.000 ex., in-4° carré bulle 8 k. — Cahors, Coueslant (963-8-23)

<p><u>Buzançais</u> le <u>10 juillet 1916</u></p> <p>En réponse à votre communiqué V.R. 45-178      28 juin relative au chauffage      des trains de la ligne à voie      étroite du Bléneau à Argent      j'ai bien l'honneur de vous      informer que ce chauffage      est assuré par des bouteilles      réchauffées par les locomotives  <u>B.A.</u>      Le retrait, le chauffage et      la mise en place des bouteilles      est fait par le personnel      Délegue (sous chef d'épl.)</p> <p><u>Le Chef d'agence</u>  <u>Laborie</u></p>	<p>le <u>19</u></p>
--	---------------------

NOTA. — Ces feuilles doivent être renvoyées immédiatement avec la réponse signée et datée dans la seconde colonne.

CHEMIN DE FER

DE

PARIS A ORLÉANS

—  
EXPLOITATION  
—

BUREAU DES AFFAIRES COMMERCIALES\*

R. C. SEINE 88-928

TELEPHONE

Gobelins N° 49-00  
— 49-01  
— 49-02

N°V.E. 45-17

Paris le 25 Juin 1928 92

1, Place Valhubert (XIII<sup>e</sup>)

Monsieur le Chef de Gare à BUZANCAIS,

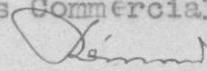
Rappeler en marge de la Réponse  
Le Bureau d'où émane cette lettre

courrier, par quel procédé est assuré, pendant l'hiver, le chauffage des trains de la ligne à voie étroite du Blanc-Argent.

Si ce chauffage est assuré à l'aide de bouillottes, je vous demanderais de préciser :

- comment est obtenue la vapeur nécessaire pour le réchauffage de ces dernières (bouillotterie fixe, locomotives P.O., locomotives B.A.);
- comment et à l'aide de quel personnel sont effectués le retrait, le réchauffage des bouillottes, leur mise en place, etc... .

P. LE CHEF DE L'EXPLOITATION,  
Le Chef du Bureau  
des Affaires Commerciales,



28 Juin 1928

BUREAU DES AFFAIRES COMMERCIALES

Monsieur le Chef de Gare à

Buzançais  
Roumangé  
Fabri

V.E. 45-17

Je vous prie de me faire connaître, par retour du courrier, par quel procédé est assuré, pendant l'hiver, le chauffage des trains de la ligne à voie étroite du Blanc-Argent.

Si ce chauffage est assuré à l'aide de bouillottes, je vous demanderais de préciser :

- comment est obtenue la vapeur nécessaire pour le réchauffage de ces dernières (bouillotterie fixe, locomotives P.O., locomotives B.A.);

- comment et à l'aide de quel personnel sont effectués le retrait, le réchauffage des bouillottes, leur mise en place, etc... .

P. LE CHEF DE L'EXPLOITATION,  
Le Chef du Bureau  
des Affaires Commerciales,

S. Kinsud

La gestion ne se présente pas comme  
avec une Comp<sup>ie</sup> mondiale.

Dès lors nous devons activer la Comp<sup>ie</sup> de  
Blanc Objet supports - Véto

1: les charges d'initié et d'amélioration de la  
construction de matériels sont faites par les délégués

Transformation Véto qui elles qui correspondent  
à l'initialisation de chaque offre et à la répartition des  
matériels.

2: la plan d'initié et de répartition de matériels  
s'organise de la façon (lin. arb. 8)

23 Juin 28

✓

Nous pouvons toujours prétendre que le  
nombre des voyageurs est l'élément de base  
pour nous justifier légitimement de nos ventes  
à venir normale, pour le chemin de fer à usages, ne  
négocier pas pour la position Blanche dagout.

CHEMIN DE FER  
DE  
PARIS A ORLÉANS

EXPLOITATION

BUREAU DE LA  
COMPTABILITÉ

R. C. SEINE 88 928

TÉLÉPHONE

Gobelins N° 49-00  
— 49-01  
— 49-02

N° B.

Rappeler en marge de la Réponse  
le Bureau d'où émane cette lettre.

31/5

Paris le

1<sup>er</sup> juin 1928

1 Place Valhubert (XIII<sup>e</sup>)

Monsieur CORNILLEAU,

Chef du Service des Affaires Commerciales,

*Mr Cornilleau  
1<sup>er</sup> juin 1928  
26/5/28  
C. J. M.*

Je vous serais obligé de vouloir bien nous tenir au courant de la suite donnée à notre lettre du 26 avril, relative à la mise à la charge de la communauté de dépenses concernant des réparations et fournitures faites aux appareils à réchauffer les bouillottes dans les gares communes de Buzançais, Romorantin et Salbris au cours de l'année 1927.

Votre bien dévoué,

Le Chef des Services de Comptabilité  
de l'Exploitation

*J. L. Marot*

CHEMIN DE FER

DE

**PARIS A ORLÉANS**  
 REGISTRE DU COMMERCE  
 SEINE N° 88008  
 EXPLOITATION

**BUREAU DE LA COMPTABILITÉ**1. Place Valhubert (XIII<sup>e</sup>)

Téléphone	Gobelins n° 49-00
	— 49-01
	— 49-02

N° **B.**

Rappeler en marge de la Réponse  
 le Bureau d'où émane cette lettre

Paris, le

AVRIL

1928

*affaires commerciales*  
*pour la compagnie*  
*de Buzançais*  
*et Romorantin*  
*et Salbris*

Monsieur CORNILLEAU,  
 Chef du Service des Affaires Commerciales,

La Compagnie du Blanc à Argent nous a adressé une facture de 273,43 pour réparations et fournitures faites aux appareils à réchauffer les bouillottes dans les gares communes de Buzançais, Romorantin et Salbris au cours de l'année 1927.

Les sommes exposées n'ont pas soulevé d'objection *de bours* mais l'Arrondissement a toutefois fait remarquer que ces appareils n'étant utilisés que pour le service des trains de la Compagnie précitée, la dépense résultant de leur entretien ne devrait pas être admise dans les comptes de communauté.

Le Service de la Comptabilité Générale à qui nous avons reporté cette observation nous écrit ce qui suit:

"Indépendamment des frais de réparation, le B.A. nous facture, en outre, les dépenses de chauffage proprement dites "à raison de 5 francs par train; pour l'exercice 1927, ces dernières s'élèvent, d'après le relevé ci-joint à 11.355,50.

"Le traité du 12 juin 1896 qui règle la communauté de nos gares avec le B.A. prévoit, dans son article 9, que le "service des voyageurs, de la grande vitesse, etc... sera fait "par les soins de la Compagnie d'Orléans. Bien que le chauffage des trains ne soit pas expressément désigné, nous l'avons "toujours considéré, jusqu'à maintenant, comme un service à "assurer par la communauté, et les dépenses qu'il occasionnait "aussi bien à P.O. qu'à B.A., étaient comprises dans les dépenses de gares communes à répartir. Depuis que le chauffage de nos propres trains est assuré par les locomotives, nous "n'avons plus de dépenses à porter en communauté, mais le B.A. "continue à nous facturer les siennes.

"Si vous estimatez que le nouveau mode de chauffage de nos

\*\*\*\*\*

*B. Andl*

"trains est de nature à faire modifier l'imputation au compte commun des dépenses de cette nature, il serait sans doute opportun de s'entendre à cet égard avec la Compagnie du B.A.  
"A titre de renseignement, je vous signale que par lettre du 6 décembre 1923 (Services Commerciaux R.V.E. 45/17), vous nous avez avisés de l'entente intervenue avec les chemins de fer départementaux pour laisser à chaque réseau les dépenses occasionnées par le chauffage de ses propres trains."

A ce sujet M. le Chef Adjoint de l'Exploitation fait remarquer que les questions afférentes à l'interprétation des traités de communauté doivent être examinées par votre Service et être soumises:

à M. DEGARDIN, Sous chef de l'Exploitation

à Lui - même

à M. Le Chef de l'Exploitation,

suivant leur importance.

Je vous serais obligé, en conséquence, de vouloir bien

nous faire connaître la suite que vous aurez cru devoir donner à cette question.

Votre bien dévoué,  
e Chef des Services de Comptabilité  
de l'Exploitation

*J. L. Andl*

12 Juin 1896

T R A I T E

pour la construction et l'exploitation  
de la Ligne du Blanc à Argent

établie

Entre la Compagnie du Chemin de fer de  
Paris à Orléans, représentée par M. HEURTEAU, son Directeur,  
élisant domicile au siège de la dite Société à Paris, autorisé  
par décision du Conseil d'Administration de la dite Compagnie,  
en date du 12 juin 1896,

d'une part;

Et la Société FAUGÈRE & CHATELIN, dont  
le siège est provisoirement établi à Bordeaux, 44, rue Vital-  
Carlo,

d'autre part;

Vu la Convention entre le Ministre des  
Travaux Publics et la Compagnie d'Orléans en date du 17 juin  
1892 et par application des articles 7 et 9 de la dite Conven-  
tion.

IL A ÊTÉ CONVENU CE QUI SUIT :

ART. 1er -

La Compagnie donne à bail à la Société  
Faugère et Chatelin, qui l'accepte, l'exploitation de la ligne  
d'intérêt général du Blanc à Argent et charge la dite Société  
de la construction de cette ligne au lieu et place de la Compa-  
gnie, le tout par application des articles 7 et 9 de la Conven-  
tion du 17 juin 1892 .

ART. 2 -

Pour la construction et l'exploitation de  
cette ligne, la Société Faugère et Chatelin se conformera aux  
conditions fixées par la dite Convention et satisfera complète-  
ment à ces conditions, comme devrait le faire la Compagnie.

Tous les projets et toutes les dispositions tant pour la construction que pour l'exploitation, seront dressés par la Société Faugère & Chatelin, mais devront être arrêtés avec la Compagnie d'Orléans avant d'être soumis par la dite Compagnie, s'il y a lieu, à l'approbation ministérielle.

Les règlements d'exploitation à soumettre par la Compagnie d'Orléans à l'approbation ministérielle, pour être appliqués sur la ligne du Blanc à Argent, seront autant que possible analogues à ceux en vigueur sur les réseaux des Chemins de fer d'intérêt local.

La construction et l'exploitation seront faites sous le contrôle de l'Etat, conformément aux conventions et cahier des charges de la Compagnie d'Orléans .

La voie, les bâtiments, le matériel fixe et roulant et toutes leurs dépendances, seront constamment maintenus en aussi bon état d'entretien que les parties correspondantes des lignes secondaires entretenues par la Compagnie d'Orléans elle-même .

Cette Compagnie aura la faculté de faire toutes inspections, qu'elle jugera utiles pour s'assurer de l'exécution de la clause ci-dessus.

#### CONSTRUCTION

---

La Société Faugère et Chatelin pourvoira à toutes les dépenses d'établissement, infrastructure et superstructure.

Elles seront échelonnées par exercice, suivant les indications qui seront données par la Compagnie à la dite Société, en tenant compte des autorisations que la Compagnie recevra de l'Administration des Travaux Publics.

Ces dépenses seront évaluées à une somme maximum globale qui sera déterminée ainsi qu'il suit. Elle se composera de la somme allouée par l'Etat à la Compagnie ainsi qu'il est dit à l'article 7 de la Convention du

17 juin 1892 après qu'on en aura déduit :

1<sup>e</sup> - Les dépenses représentant les travaux que la Compagnie et la Société Faugère et Chatelin en distrairont d'un commun accord .

2<sup>e</sup> - Une fraction égale à deux pour cent (2 %) du dit forfait représentant les dépenses que la Compagnie aura à faire pour avances de fonds à la dite Société et pour frais de la surveillance que la Compagnie aura à exercer pendant la construction.

ART. 5 -

Le remboursement des dépenses d'établissement prévues à l'article 4 ci-dessus sera fait mensuellement par la Compagnie à la Société Faugère et Chatelin. A cet effet, celle-ci remettra à la fin de chaque mois ses comptes mensuels comprenant :

1<sup>e</sup> - Toutes les sommes qu'elle aura dépensées dans le but d'utilité pour les études, les frais de contrôle, la construction et la mise en exploitation de la ligne et de ses dépendances.

2<sup>e</sup> - Quinze pour cent ( 15 %) du montant des dépenses portées en compte en vertu du paragraphe précédent, pour frais généraux frais d'Administration et avances de capitaux .

L'ensemble de ces dépenses remboursables y compris les 15 %, ne pourra bien entendu être supérieur à la somme maximum globale fixée ainsi qu'il est dit à l'article précédent .

S'il est réalisé une économie sur cette dépense maximum, elle sera payée par moitié à la Société Faugère et Chatelin à titre de prime d'économie, l'autre moitié restant acquise à la Compagnie .

Sur les paiements mensuels définis ci-dessus, il sera retenu une somme de deux pour cent(2 %) à titre de garantie de la bonne exécution des travaux. Cette somme sera

placée en obligations de la Compagnie au nom de la Société Faugère et Chatelin; les obligations resteront dans les caisses de la Compagnie; les arrérages seront payés à la dite Société; cette somme jointe à celle stipulée à l'article 18 ci-après constituera le cautionnement de la Société et lui sera remboursée comme il est spécifié au dit article 18.

Le compte des dépenses du premier établissement sera clos le 31 décembre de l'année qui suivra la mise en exploitation.

#### ART. 6 -

La Compagnie d'Orléans pourvra directement aux travaux d'appropriation des gares de jonction avec son réseau à voie normale. Elle fournira à la Société Faugère et Chatelin le matériel roulant, le mobilier et l'outillage; les effectifs et les types de ces fournitures seront arrêtés d'un commun accord sur des bases analogues à celles qui sont adoptées sur les lignes à voie étroite de même importance.

### EXPLOITATION

---

#### ART. 7 -

Les horaires des trains et les tarifs seront soumis par la Compagnie d'Orléans à l'approbation du Ministre des Travaux Publics après avoir été arrêtés d'un commun accord entre la Compagnie et la Société Faugère et Chatelin, dans les conditions fixées par les articles 5 et 8 de la Convention du 17 juin 1892.

La Compagnie d'Orléans se réserve d'ailleurs le droit d'effectuer de bout en bout par ses lignes à voie normale, sans les faire transiter effectivement par la ligne à voie étroite du Blanc à Argent, les transports pour lesquels la plus courte distance servant au calcul de la taxe s'établirait en empruntant en transit cette ligne à voie étroite; et dans ce

cas la taxe totale du transport restera intégralement acquise à la Compagnie . il est stipulé en outre que le trafic local des gares communes entre elles sera attribué à la ligne la plus courte.

Le reste du service de l'exploitation sera réglé par la Société Faugère et Chatelin suivant ses propres convenances .

#### ART. 8 -

La Société Faugère et Chatelin supportera toutes les dépenses relatives à l'exploitation, à l'entretien et au r nouvellement de la voie, des bâtiments, du matériel fixe ou roulant, de l'outillage, du mobilier, etc... aux impôts, patentes et frais de contrôle, aux assurances, aux accidents quelle qu'en soit la cause, aux incendies, indemnité pour pertes retardés, avaries etc... et en général, à toutes les dépenses qui incombe nt au compte XII d'Exploitation.

#### ART. 9 -

##### GARES COMMUNES ET TRONCS COMMUNS

Gares Communes - Les gares Communes avec le réseau à voie normale devant être appropriées au service commun, il ne sera perçu aucun loyer pour l'usage de ces gares communes. La Société Faugère et Chatelin, dans ces gares, pourra se servir de l'eau disponible dans le réservoir alimenté par la Compagnie d'Orléans moyennant un prix au mètre cube qui sera établi d'un commun accord d'après le prix de revient, sans tenir compte du loyer des installations .

Le service des voyageurs, de la grande vitesse, des marchandises, du transbordement et du télégraphe dans les gares communes, sera fait par les soins de la Compagnie d'Orléans. Les agents de cette gare opéreront aux risques de la Société Faugère et Chatelin pour tout ce qui concerne le tra-

fie intéressant la ligne du Blanc à Argent. Cette Société fournira à ses trains les billets, registres et imprimés nécessaires à son service.

Les dépenses d'exploitation de ces gares seront réparties entre la ligne du Blanc à Argent et les lignes à voie normale aboutissant à la même gare, suivant la formule suivante :

On considérera séparément :

a) le nombre des unités de trafic local expédiées ou reçues par la gare commune pour le compte de la ligne du Blanc à Argent;

b) le nombre des unités de trafic local expédiées ou reçues pour le compte des lignes à voie normale;

c) le nombre des unités de trafic ayant transité des sections à voie normale sur les sections du Blanc à Argent dans la gare commune ou vice versa .

d) - étant le total des dépenses communes, la part de la ligne du Blanc à Argent sera donnée par la formule  $\frac{ad}{a+b+c}$  et celle des lignes à voie normale par la formule  $\frac{(b+c)d}{a+b+c}$

Pour le décompte du nombre des unités de trafic on comptera chaque tonne de marchandises expédiée ou reçue en grande ou en petite vitesse, comme équivalent à dix chaque tête de gros bétail comme équivalent à dix (10) voyageurs (10) voyageurs chaque tête de petit bétail de moyenne ou de petite taille comme équivalent à cinq (5) voyageurs. Il ne sera pas tenu compte des bagages, marchandises diverses, finances, valeurs, objets d'art, chiens, voitures pompes funèbres, etc.... non taxés au poids .

Le trafic local ne comprend que les voyageurs et les marchandises en provenance ou à destination de la gare commune à l'exclusion de tout ce qui continue ou est réexpédié par voie de fer .

La ligne du Blanc à Argent remboursant au réseau à voie normale une part de toutes les dépenses d'exploitation

tation des gares communes, participera dans la même proportion aux recettes accessoires des gares telles que : location de buffets, vente de livres, redevances pour affichage, locations faites à divers, etc.....

Les perceptions de magasinage effectuées dans les gares communes en exécution des tarifs généraux des deux réseaux seront attribuées exclusivement à l'Administration qui aura effectué le dernier transport de la marchandise donnant lieu à ces perceptions.

Les propositions ayant pour objet la fixation des tarifs à percevoir pour le transbordement des marchandises, voitures, animaux, etc... seront concertées entre la compagnie d'Orléans et la Société Faugère et Chatelin. Les taxes perçues à l'occasion de ces opérations seront partagées par moitié entre la Compagnie et la Société Faugère et Chatelin.

Resteront en dehors de la communauté toutes les installations de traction et d'alimentation d'eau.

TRONCS COMMUNS - S'il y a lieu d'établir aux abords des gares communes des troncs communs en voies mixtes à trois ou quatre rails, le mode d'exploitation et les redevances seront fixés de la manière suivante :

L'entretien de la voie mixte sera assuré par la Compagnie d'Orléans et la moitié des dépenses de cet entretien lui sera remboursée par la Société Faugère et Chatelin.

Les frais d'entretien des bifurcations, de traversées de voie à niveau, des pénétrations de la voie étroite dans la voie normale, les frais relatifs au gardiennage et à la manœuvre des aiguilles, signaux et appareils de sécurité établis en ces points, seront partagés par moitié entre les deux Administrations .

Les conséquences des accidents qui pourraient survenir sur le tronc commun, aux bifurcations et traversées, seront à la charge de celle des deux Administrations dont le personnel ou le matériel aura causé l'accident. Ces

conséquences seront partagées par moitié si l'accident est causé par du matériel ou par un agent opérant pour le service commun.

ART. 10 -

Les recettes de l'exploitation et toutes celles qui seront faites par la Société Faugère et Chatelin sur la ligne du Blanc à Argent, seront versées dans les caisses de la Compagnie d'Orléans .

Les dépenses de cette Société pour l'exploitation de la ligne seront prélevées sur les sommes ainsi encaissées au moyen de mandats établis sur demandes émanant de la Direction payables à la résidence du Chef d'Exploitation et acquittés par lui .

Le mouvement de fonds qui sera le résultat de ces encaissements et de ces prélevements sera constaté par un compte courant sans intérêts, ouvert à cet effet sur les livres des deux parties contractantes .

Chaque semaine, la Société Faugère et Chatelin remettra à la Compagnie d'Orléans l'état des recettes à l'expédition de ses gares pendant la semaine précédente, lesquelles seront comprises dans les recettes générales du réseau d'Orléans à publier dans le Journal Officiel.

Les indemnités pour pertes et avaries retardés, etc... intéressant les relations de trafic seront réglées d'office par l'une ou l'autre parties et réparties entre elles au prorata kilométrique des parcours sur la ligne du Blanc à Argent et sur les lignes à voie normale du Réseau d'Orléans .

ART. 11 -

La Compagnie d'Orléans aura le droit de contrôler la gestion de la Société Faugère et Chatelin et notamment toutes les opérations comptables en recettes et en dépenses et de prendre connaissance de toutes les pièces. Pour la couvrir de ce contrôle, il lui sera attribué mensuellement une somme

égale à un franc pour cent ( 1 % ) des recettes brutes.

La Société Faugère et Châtelin tiendra un compte exact de toutes les recettes et de toutes les dépenses .

Le compte des recettes comprendra non seulement les recettes directes dues au trafic, impôts déduits, mais aussi les pâges et les produits indirects notamment les locations de terrains, de buffets, de bibliothèques, taxes d'affichage, etc... Le compte des dépenses comprendra les dépenses réelles d'exploitation locale, les frais de contrôle à verser à l'Etat, ceux attribués à la Compagnie par le premier paragraphe du présent article et aussi les frais de l'Administration Centrale de la Société Faugère et Châtelin, à Paris, lesquels seront fixés à gorfau à cinq pour cent ( 5 % ) des dépenses locales, telles qu'elles sont définies à l'article 6, sans que cette allocation puisse descendre au dessous de cent francs ( 100 F. ) par kilomètre exploité et au dessous d'un minimum total de cinq mille francs ( 5.000 F. ), quel que soit le nombre de kilomètres exploités . Enfin on comprendra dans les dépenses une somme de cent cinquante francs ( 150 F. ) par kilomètre et par an qui sera prélevée sur les recettes pour constituer un fonds de réserve destiné à assurer le renouvellement de la voie et du matériel roulant et à parer à un commun accord à des dépenses imprévues .

Ce fonds qui ne donnera pas lieu au prélèvement de 5 % pour dépenses d'administration centrale sera placé en obligations de la Compagnie d'Orléans qui resteront en dépôt dans les caisses de la Compagnie . Il s'augmentera chaque année des arrérages de ces obligations et cessera de croître lorsqu'il aura atteint une valeur de deux mille francs ( 2.000 F. ) par kilomètre. Dès que cette somme sera atteinte, les arrérages constitueront une recette d'explo-

tation et seront à ce titre portés en compte comme s'ils étaient versés par la Société Faugère et Chatelin dans les conditions du premier paragraphe de l'article 10.

Quant il aura été fait sur le fonds de réserve des prélevements pour assurer le renouvellement ou d'autres travaux urgents, ce fonds sera ~~constitué~~ par de nouvelles allocations annuelles de cent cinquante francs (150 Fr.) par kilomètre.

Lescompte des recettes et des dépenses ayant été ainsi établi, la différence constituera le produit net qui pourra se solder soit en bénéfice soit en perte.

S'IL Y A PERTIE : elle sera intégralement à la charge de la Compagnie d'Orléans, si les recettes telles qu'elles sont définies au 3<sup>e</sup> alinéa du présent article sont inférieures à deux mille francs (2.000 Fr.) par kilomètre, sans que, dans ce cas, les dépenses dont il y a lieu de tenir compte à la Société exploitante puissent être supérieures à deux mille francs (2.000 Fr.). A partir d'une recette de deux mille francs (2.000 Fr.) la perte sera intégralement supportée par la Société exploitante.

S'IL Y A BÉNÉFICE : il sera intégralement acquis à la Société exploitante si les recettes sont inférieures à deux mille francs (2.000 Fr.) par kilomètre. Si les recettes sont comprises entre deux mille francs (2.000 Fr.) et deux mille quatre cent francs (2.400 Fr. par kilomètre) le bénéfice sera partagé entre la Société exploitante et la Compagnie d'Orléans suivant les coefficients suivants :  
0,33 + ( 0,67  $\frac{2400 - R}{400}$ ) pour la Société exploitante et 0,67  
R-2000 pour la Compagnie d'Orléans. Si les recettes sont supérieures à deux milli quatre cents francs (2.400 Fr.) par kilomètre, la Société exploitante gardera le tiers du produit net et la Compagnie d'Orléans les deux tiers. On calculera en outre l'intérêt à quatre pour cent (4 %) de la

comme dépensée par la Compagnie d'Orléans pour la fourniture du matériel roulant, du mobilier et de l'outillage; si le produit net total est supérieur à une fois et demie cet intérêt, on fera une première répartition allouant à la Compagnie une somme égale à cet intérêt et à la Société exploitante une somme égale à la moitié de cet intérêt, et le reste du produit net sera partagé par moitié entre la Compagnie d'Orléans et la Société exploitante .

ART. 10 -

La Compagnie d'Orléans s'engage à faire profiter la Société Faugère et Chatelin, pour l'exploitation qui fait l'objet du présent traité, des marchés de charbon qui assurent le service du grand réseau d'Orléans, à condition que la dite Société lui indique ses besoins dans les délais qui seront déterminés d'un commun accord. Les charbons le cas échéant, seront payés à la Compagnie d'Orléans au prix résultant de ses marchés, en y ajoutant les frais de transport, calculés comme il est dit au paragraphe suivant. Ces charbons seront livrés par la Compagnie d'Orléans sur ses propres wagons dans l'une des gares communes au choix de la Société .

Tous les transports sur le réseau d'Orléans du matériel ou de matières nécessaires à la construction, à l'entretien et à l'exploitation de la ligne du Blanc à Argent, auront lieu au prix des transports en service de la Compagnie et suivant les mêmes règles .

Les transports en service effectués sur la ligne du Blanc à Argent, pour la Compagnie d'Orléans, donneront lieu aux mêmes perceptions .

Les transports en service faits par la Société Faugère et Chatelin sur la ligne du Blanc à Argent pour les besoins de son exploitation, seront effectués librement et sans aucune taxation .

ART. 13 -

Les travaux de premier établissement de toute nature, reconnus nécessaires d'un commun accord, après la mise en exploitation, tels qu'agrandissements et installations dans les stations, établissements de voies de garage, raccordements d'usines, travaux de consolidation, augmentation de l'effectif du matériel roulant, du petit matériel, du mobilier et de l'outillage, feront l'objet de projets présentés par la Compagnie d'Orléans à l'approbation ministérielle. Après approbation les travaux seront exécutés par la Société Faugère et Chatelin aux frais de la Compagnie et remboursés mensuellement avec une majoration de cinq pour cent (5%) pour frais généraux. Toutefois, cette majoration ne frappera que les dépenses de travaux, à l'exclusion des dépenses de fournitures diverses, telles que matériel roulant, petit matériel, mobilier, outillage, etc.. Les augmentations de matériel roulant de mobilier et d'outillage seront fournies par la Compagnie d'Orléans après accord avec la Société exploitante afin de mettre l'effectif du matériel en harmonie avec l'importance du trafic à desservir .

ART. 14 -

Le présent traité d'exploitation est fait pour une durée de trente années qui commencera à courir à partir du premier janvier qui suivra la mise en exploitation du dernier tronçon de la ligne du Blanc à Argent .

ART. 15 -

Des inventaires contradictoires seront établis pour constater l'existence et la remise de tous les meubles et immeubles livrés par la Compagnie d'Orléans à la Société Faugère et Chatelin, ainsi que des extensions et additions successivement opérées aux frais de la Compagnie d'Orléans .

Les inventaires seront tenus à jour et révisés contradictoirement à la fin de chaque exercice .

A l'expiration du présent traité, la Compagnie d'Orléans reprendra la ligne du Blanc à Argent avec le matériel fixe et roulant, l'outillage, le mobilier et les approvisionnements qui existeront à ce moment, sans que ces approvisionnements puissent excéder la consommation à faire pendant six mois.

La voie, les bâtiments, le matériel fixe et roulant, l'outillage et le mobilier devront être remis à la Compagnie gratuitement et en bon état d'entretien.

A cet égard, la Société Faugère et Chatelin aura satisfait à ces obligations en entretenant le matériel roulant, les bâtiments, la voie et ses accessoires, jusqu'à la fin du traité absolument de la même manière que dans les années antérieures, c'est-à-dire comme il est prescrit à l'article 5 ci-dessus.

Les approvisionnements seront remboursés par la Compagnie d'Orléans à la Société Faugère et Chatelin après que la valeur en aura été fixée d'un commun accord.

Six mois avant la cessation du traité il sera fait un examen contradictoire de l'état des diverses parties précitées et, si l'une ou plusieurs d'entre elles sont reconnues ne pas être en état normal d'entretien, leur remise en état sera exécutée par la Société Faugère et Chatelin par prélèvement sur le fonds de réserve prévu à l'art. II. Le reste de ce fonds sera ensuite partagé par moitié entre cette Société et la compagnie. Dans le cas où le fonds de réserve ne serait pas suffisant pour la rémission du chemin en état d'entretien, la Société Faugère et Chatelin devrait compléter de ses deniers la somme suffisante, laquelle sera déterminée soit amiablement soit par arbitres.

#### ART. 16 -

La Compagnie d'Orléans se réserve le droit de résilier le présent traité à toute époque, après l'expira-

tion des quinze (15) premières années en en prévenant la Société Faugère et Chatelin un an à l'avance .

Il sera, dans ce cas, alloué à cette Société, une indemnité égale à cinq fois la part du bénéfice annuel moyen réalisé par elle pendant les trois dernières années de son exploitation, telle qu'elle est établie au dernier alinéa de l'article 11 ci-dessous .

Réciprocusement la Société Faugère et Chatelin se réserve de résilier le présent traité dans les mêmes conditions, sans indemnité, mais elle abandonnera à la Compagnie la moitié du fonds de réserve qui lui est attribué par l'article 15.

Dans l'une ou l'autre hypothèse la partie du cautionnement restant à rembourser sera rendue à la Société Faugère et Chatelin.

Dans tous les cas de résiliation la remise de la ligne du Blanc à Argent aura lieu comme il est dit à l'article 15.

#### ART. 17

La Société Faugère et Chatelin ne pourra rétrocéder le présent traité à des tiers qu'avec l'acquisition de la Compagnie. Elle ne pourra conclure sans l'assentiment de la Compagnie et l'approbation du Ministre des Travaux Publics aucun traité d'exploitation ou arrangement d'aucune sorte intéressant les relations de ligne du Blanc à Argent avec d'autres lignes de chemin de fer, d'embranchements ou de prolongements.

Dans le délai d'un an à dater de l'approbation du présent traité, elle devra substituer une Société anonyme au capital de cinq cent mille francs (500.000) à son lieu et place dans les droits et obligations qui résultent du présent traité.

#### ART. 18 -

Avant la signature du décret approuvatif

visé à l'article 80 ci-après, la Société Faugère et Chatelin dépourra en obligations de la compagnie d'Orléans, dans les caisses de celle-ci, une somme de mille francs 1.000 F.) pour chaque kilomètre de la ligne du Blanc à Argent. Cette somme jointe aux retenues visées à l'article 5 constituera le cautionnement de la Société, les arrérages de ces obligations seront payés à la Société .

Les quatre cinquièmes du cautionnement seront remboursés à la Société Faugère et Chatelin à partir de la deuxième année d'exploitation de la ligne totale du Blanc à Argent annuellement et par cinquième, le dernier cinquième ne sera remboursé qu'à l'expiration du présent traité.

#### ART. 19 -

Les frais de timbre et d'enregistrement du présent traité seront acquittés par la Société Faugère et Chatelin assimilés à des frais d'études, et à ce titre ajoutés aux dépenses d'établissement prévues à l'article 5.

#### ART. 20 -

Le présent traité sera considéré comme nul et non avenu dans toutes ses parties si la construction de la ligne du Blanc à Argent ne s'exécute pas dans les conditions prévues à l'article 7 de la Convention du 17 juin 1892.

#### ART. 21 -

Le présent traité ne sera ~~pas~~ définitif qu'après approbation des présentes par décret délibéré en Conseil d'Etat conformément à l'article 4 de la loi du 20 mars 1893 .

Fait double à Paris, le douze juin mil huit cent quatre vingt seize .

Le Directeur de la  
Compagnie du Chemin de fer  
de Paris à Orléans  
signé : HEURTEAU

Les Pruneurs,  
Lu et approuvé      Lu et approuvé  
signé : FAUGÈRE      Signé : Chatelin

Approuvé par Décret du 13 avril 1897.



CHEMIN DE FER DE PARIS A ORLÉANS

JOURNÉE

du 1<sup>er</sup> févr. 1933

RAPPORT COMMERCIAL

ARRONDISSEMENT  
de  
L'EXPLOITATION

M. Meurant, Agent Commercial,

Résidant à Pierzon.

Exécution de l'Ordre général n° 2

Exposé des transactions faites ou entamées. — Remboursements réclamés et se faisant attendre. — Avaries, mauvais chargements. — Retards de livraison. — Services en correspondance en grande et à petite vitesse, subventionnés ou non. — Factage, camionnage, omnibus. — Transports proposés ou qu'on pourrait obtenir.

Commission simple (juin 1917)

4.000 ex. in-4° carré bulle 10 k. — Cahors, Coueslant (553-5-32)

Monsieur l'Inspecteur Principal

qd.  
B à Monsieur le Chef de l'Exp...  
B des Affaires Commerciales à Rouen,

J'ai revu le Directeur des Etabl. Charlot

B du 26 Août dernier.  
V.E. 45/113. et Lamotte Beauvois. —

La question de livraison à Salbris sur leur  
comme suite à sa lettre embranchement particulier des bois de Morenaise ou  
du 26 Août dernier. B.A est abordée.

Les Etablissements Charlot  
ont abandonné leur projet.

L'Inspecteur Commercial

F. Meurant

L'Inspecteur Commercial

20/2  
1933

CHEMIN DE FER DE PARIS A ORLÉANS

RNÉE

nur. 1932

**RAPPORT COMMERCIAL**

ARRONDISSEMENT

de

L'EXPLOITATION

d'Orléans.

M. Heirard, Agent Commercial,

Résidant à Turzon.

**Exécution de l'Ordre général n° 2**

Exposé des transactions faites ou entamées. — Remboursements réclamés et se faisant attendre. — Avaries, mauvais chargements. — Retards de livraison. — Services en correspondance en grande et à petite vitesse, subventionnés ou non. — Factage, camionnage, omnibus. — Transports proposés ou qu'on pourrait obtenir.

Mod. 1162 simple (juin 1917)

6.000 ex. in-4° carré bulle 10 k. — Cahors, Coueslant (1085-8-31)

Sch. 3640 R

Monsieur l'Inspecteur Principal.

Obj. à Monsieur le chef de l'Expo  
Bureau des Affaires Cables

A.V.E 45/113

Comme suite à la com-  
munication du 26/8.-

M<sup>me</sup> Charlot n'a pas encore  
fait connaître sa réponse.

Nous vous tiendrons  
au courant.

M. Charlot promet toujours une réponse,  
hier encore elle lui a été demandée par son  
directeur de Salbris. Des que je l'aurai je  
vous la ferai parvenir.

L'Inspecteur Comptable

M. Heirard

18 Juillet  
1932

1272  
CHEMIN DE FER

DE

**PARIS A ORLÉANS**

**EXPLOITATION**

BUREAU

DES

AFFAIRES COMMERCIALES

A N° 1.2. 45/113

Paris, le 7 Novembre

1932

Service Commercial

Appelé  
Pour RAPPEL

MONSIEUR L'INSPECTEUR PRINCIPAL,

CHEF D'ABRONDISSEMENT DE L'EXPLOITATION,

Je vous rappelle ma lettre du 26 Août 1932

même référence qu'en marge, relative à une demande de M. Charlot Sirès tendant à connaître les conditions auxquelles pourraient être livrées sur l'embarquement particulier à Salbris, les opérations de bois en provenance de Valençay (gîte du Blou à Argent), et je vous prie de me fournir, dès que possible, les renseignements demandés.

Pour le Chef de l'Exploitation,

Le Chef du Service des Affaires Commerciales,

Le Sous-Chef de Division

(Affaires Commerciales)

Ellores

C. L. M. C. - 1932

L'INSPECTEUR PRINCIPAL

Dcp 36410

J'ai communiqué à  
M. Charlotte les conditions  
de n° 1 en Central, il  
doit me donner réponse

P. Menant.

8/10

à Monsieur le chef de l'exploitation  
Bureau des Affaires Commerciales  
A - V-E-45/113.-

A titre de renseignement. -  
Nous vous tiendrons au courant

11/10  
1932

L'Inspecteur Principal

L'Inspecteur Principal

109  
CHEMIN DE FER

DE

PARIS A ORLÉANS

EXPLOITATION

BUREAU

DES

AFFAIRES COMMERCIALES

A N° V-E. 45/113

Paris, le 30 Septembre 1932

RAPPEL

MONSIEUR L'INSPECTEUR PRINCIPAL,

CHEF D'ARRONDISSEMENT DE L'EXPLOITATION,

à Orléans

Je vous rappelle ma lettre du 26 Août

même référence qu'en marge, relative à une demande de M. Charlot frères tendant à connaître les conditions auxquelles pourraient être livrées sur leur embranchement particulier à Salbris, les expéditions de bois en provenance de Valençay (ligne du Blavo à Argent) et je vous prie de me fournir, dès que possible, les renseignements demandés.

Pour le Chef de l'Exploitation,

Le Chef du Service des Affaires Commerciales,

Le Sous-Chef de Division  
(Affaires Commerciales)

*Elboeuf*

26 Août 1932

Etat  
figne

## BUREAU DES AFFAIRES COMMERCIALES

A. V.E. 45/113

Monsieur l'Inspecteur Principal,  
Chef d'Arrondissement de l'Exploitation  
à ORLEANS,

Par votre communication S.C. 6702, du 4 août courant  
 vous nous avez transmis avec un rapport de la gare de Selbris,  
 une lettre par laquelle MM. Charlot Frères nous demandent  
 de leur faire connaître si les expéditions de bois pour défibra-  
 ge qu'ils seraient susceptibles d'effectuer au départ de  
 Velencsy (ligne du Blanc à Argent) pourraient être livrées  
 sur leur embranchement particulier à Selbris sans augmentation  
 des frais de transbordement.

Après examen, vous voudrez bien faire connaître à  
 MM. Charlot Frères que nous serions disposés à effectuer la  
 conduite, depuis la voie 9 (chantier de transbordement B.A. -P.O.)  
 jusqu'à leur embranchement particulier à Selbris, des bois  
 en provenance de la ligne du Blanc à Argent, transbordés dans  
 des wagons à voie normale, moyennant la perception d'une redevance  
 de 2 Frs.50 par tonne, <sup>non majorable, ni imposable.</sup> (comprenant la taxe locative pour  
 l'envoi de nos wagons sur l'embranchement), étant entendu que ces  
 négociants devront assurer à leurs frais le transbordement des  
 bois, des wagons B.A. dans ceux de notre Compagnie.

De plus les wagons séjournant au-delà du délai imparti, soit sur les voies de la gare, soit sur les voies de l'embranchement, seront passibles, suivant le cas, des frais de stationnement ou des frais d'excédents de séjour.

Vous voudrez bien nous faire savoir si M<sup>s</sup>. Charlot Frères sont d'accord et dans l'affirmative, donner les instructions utiles à la gare de Selbris.

P. LE CHEF DE L'EXPLOITATION,  
L'Inspecteur Général des  
Services Commerciaux,

26 Août 1932

## BUREAU DES AFFAIRES COMMERCIALES

A. V.E. 45/113

Monsieur l'Inspecteur Principal,  
Chef d'Arrondissement de l'Exploitation  
à ORLEANS,

Par votre communication S.C. 6702, du 4 août courant vous nous avez transmis avec un rapport de la gare de Selbris, une lettre par laquelle MM. Cherlot Frères nous demandent de leur faire connaître si les expéditions de bois pour défibrage qu'ils seraient susceptibles d'effectuer au départ de Velencay (ligne du Blanc à Argent) pourraient être livrées sur leur embranchement particulier à Selbris sans augmentation des frais de transbordement.

Après examen, vous voudrez bien faire connaître à MM. Cherlot Frères que nous serions disposés à effectuer la conduite, depuis la voie 9 (chantier de transbordement B.A. -P.O) jusqu'à leur embranchement particulier à Selbris, des bois en provenance de la ligne du Blanc à Argent, transbordés dans des wagons à voie normale, moyennant la perception d'une redevance de 2 Frs.50 par tonne<sup>very majorable et impayable</sup> (comprenant la taxe locative pour l'envoi de nos wagons sur l'embranchement) étant entendu que ces négociants devront assurer à leurs frais le transbordement des bois, des wagons B.A. dans ceux de notre Compagnie.

De plus les wagons séjournent au-delà du délai imparti, soit sur les voies de la gare, soit sur les voies de l'embranchement, seront possibles, suivant le cas, des frais de stationnement ou des frais d'excédents de séjour.

Vous voudrez bien nous faire savoir si M. Chérelot Frères sont d'accord et dans l'affirmative, donner les instructions utiles à la gare de Selbris.

P. LE CHEF DE L'EXPLOITATION,  
L'Inspecteur Général des Services Commerciaux,

Ligne : Escale

26 Août 1932

## BUREAU DES AFFAIRES COMMERCIALES

A. V.E. 45/113

Monsieur l'Inspecteur Principal,  
Chef d'Arrondissement de l'Exploitation  
à ORLEANS,

Par votre communication S.C. 6702, du 4 août courant,  
vous nous avez transmis avec un rapport de la gare de Selbris,  
une lettre par laquelle MM. Charlot Frères nous demandent  
de leur faire connaître si les expéditions de bois pour défibre-  
ge qu'ils seraient susceptibles d'effectuer au départ de  
Valençay (ligne du Blanc à Argent) pourraient être livrées  
sur leur embranchement particulier à Selbris sans augmentation  
des frais de transbordement .

Après examen, vous voudrez bien faire connaître à  
MM. Charlot Frères que nous serions disposés à effectuer la  
conduite, depuis la voie 9 (chantier de transbordement B.A. - P.O.)  
jusqu'à leur embranchement particulier à Selbris, des bois  
en provenance de la ligne du Blanc à Argent, transbordés dans  
des wagons à voie normale, moyennant la perception d'une redevan-  
ce de 2 Frs.50 par tonne, (<sup>non majorable ni imposable</sup> comprenant la taxe locative pour  
l'envoi de nos wagons sur l'embranchement) étant entendu que ces  
négociants devront assurer à leurs frais le transbordement des  
bois, des wagons B.A. dans ceux de notre Compagnie .

De plus les wagons séjournant au-delà du délai imparti , soit sur les voies de la gare, soit sur les voies de l'embranchement, seront possibles, suivant le cas, des frais de stationnement ou des frais d'excédents de séjour .

Vous voudrez bien nous faire savoir si M. Charlot Frères sont d'accord et dans l'affirmative, donner les instructions utiles à la gare de Selbris .

P. LE CHEF DE L'EXPLOITATION,  
L'Inspecteur Général des  
Services Commerciaux,

*Lyon 1<sup>e</sup> Etoile*

*front*

Aff Cels  
N'as pas fait partie de cette terre  
de l'go partours ne sont être ni meij ni  
ni immej. L'conomie j'le voisin il va  
en bien avance.

Eyg. 8

24 Août 1932

## BUREAU DES AFFAIRES COMMERCIALES

A. N° V.E. 45/113

## N O T E

Par lettre ci-jointe, A transmise par l'Arrondissement d'Orléans, MM. Chélot Frères demandent qu'on leur fasse connaître si les expéditions de bois pour défibrage, qu'ils seraient susceptibles d'effectuer au départ de Valencey (ligne du Blanc à Argent) pourraient être livrées sur leur embranchement particulier à Selbris, sans augmentation des frais de transbordement.

La gare de Selbris propose de faire bénéficier MM. Chélot Frères du même régime que celui qui a été accordé, en 1929, B à M. Couade, soit :

- 1º) Transbordement dans les wagons à voie normale à la charge du destinataire;
- 2º) Perception d'une redevance forfaitaire de 2 Frs.50 par tonne (comprenant la taxe locative) pour la conduite des wagons depuis la voie 9 (Chantier de transbordement B - A - P.O.) jusqu'à l'embranchement particulier.

Nous n'aurions pas d'objection à appliquer ce régime à MM. Chélot Frères.

Ci-joint un projet de lettre à l'Arrondissement d'Orléans.

D'accord  
L.V.P.

1026 E 01

14 Août 1932

## BUREAU DES RECETTES

C.C. 2e Section  
Dr. 1026, E 01

Monsieur GUILLET

Inspecteur Principal des Services Techniques

*affr*

Par lettre ci-jointe, transmise par l'Arrondissement d'Orléans, la Maison CHARLOT Frères, à Salbris, demande de lui faire connaître si les expéditions qu'elle serait susceptible d'effectuer au départ de Valençay (B.A.) pourraient être livrées sur son embranchement particulier à Salbris, sans augmentation des frais de transbordement.

-2 pièces.-

Ainsi que vous le remarquerez, la gare de Salbris propose de faire bénéficier la Maison Charlot Frères du même régime que celui qui a été accordé à M. COUADE suivant lettre E.1513 du 22 Février 1929 du Bureau des Affaires Commerciales.

Je pense que vous voudrez bien donner à cette demande la suite qu'elle comporte et m'adresser copie de

votre réponse à Monsieur GUILLET, l'Arrondissement d'Orléans.

*1026 E 01*  
*Transmis à Monsieur GUILLET*  
*Sous Chef de Division (Off. Couadé)*  
*En lui laissant le soin de donner la*  
*suite utile à la demande de M. Charlot Frères.*  
*Le présent objet du dossier ci-joint que vous pourrez*  
*conservé jusqu'à la fin de ce service.*  
*Paris, le 18 Août 1932.*  
*L'Inspecteur Principal des Services Techniques Nestor*  
*2/1 dossier*

## CHEMIN DE FER DE PARIS A ORLEANS

1026 E 01

Le Chef de Gare de SALBRIS P.O.à M. austier l'Inspecteur Principal  
OrléansN° 241  
Mod. 1043 (Août 1916).30.000 ex., in-4<sup>e</sup> carre bulle 8 k. Cahier, Couleur (212-2-31)

SALBRIS P.O. le 2 Novembre 1922

le

19

Enjoint je vous  
transmettre une lettre  
par laquelle N. N.  
Chatlot faire nous  
demander si les répidions  
de bois qui il fait  
susceptible de recevoir  
de l'affranchissement pourraient  
être libérés sur tout  
ébranchement particulier  
de Salbris.

Il m'a été avis il y a  
longtemps d'appliquer à ces  
transports les mêmes  
conditions que nous  
appliquons actuellement  
aux transports de sciure  
nature que reçoit M.  
Barde, fait sou emb.  
particulier, conformément  
aux lettres des 14 et 26  
février 1922 du Bureau

des Recettes. Lorsque  
1. Transbordement dans  
les wagons en voie normale  
à la charge ou estimation  
2. Conduite à wagons  
 depuis la voie 9 jusqu'à  
 l'emb. particulier de  
 M. M. Chatlot moyennant  
 une redevance de 2.50  
 par tonne -

Le Chef de Gare

M. S. 10. 6. 1922  
est à Monsieur le Chef de l'Exp.  
Bureau des Recettes.

Pour appréciation sur la suite  
qui il convient de réservé à cette  
demande.

4/8

L'Inspecteur Principal

1922

NOTA. — Ces feuilles doivent être renvoyées immédiatement avec la réponse signée et datée dans la seconde colonne.

**EXPLOITATIONS FORESTIÈRES**

CHARBONS DE BOIS,  
BALAIS DE BOULEAU & DE BRUYÈRE

**LIGOTS RÉSINÉS  
FIBRES DE BOIS**

USINES  
A  
LAMOTTE-BEUVRON  
NOUAN-LE-FUZELIER  
SALBRIS  
(Loir & Cher)

*Adresser la Correspondance  
destinée aux Usines  
à Nouan-le-Fuzelier  
TÉLÉPH. 5*

MAISON FONDÉE EN 1840  
R.C.Seine 31.227

**CHARLOT FRÈRES**

19, & 21, RUE CHARCOT, PARIS (13<sup>e</sup>)

Téléph. GOB. 11-28

NOUAN-LE-FUZELIER, le 29 JUILLET 1932

Monsieur le CHEF DE GARE  
de

S A L B R I S.

Nous vous serions obligés de vouloir bien nous faire connaître le prix de transport pour un wagon 7 tonnes, billets résineux de moins de 3 mètres pour défibrage expédié de Valençay à destination de Salbris.

Vous voudrez bien nous faire connaître si les expéditions que nous serions susceptibles de faire dans cette gare pourront être mises à notre disposition sur notre embranchement particulier sans augmentation de frais de transbordement.

Veuillez agréer, Monsieur, nos sincères salutations.

Jalbris

Embl-Lucien Comade

—

Emanbordement des march<sup>es</sup>  
BA.

(Voir aussi V.E. 45/113)

20 Mars 1929

E. 1523

NOTE

pour Monsieur le Chef du Service des Réclamations

Par note Bureau des Taxes Public N°44.798 E/28  
du 26 Février dernier, vous nous avez demandé si, pour les  
expéditions des bois en provenance de la ligne du Blanc  
à Argent et transbordés à Salbris pour être conduits à  
l'embranchement particulier de M.COUDAUD, il fallait perce-  
voir à l'arrivée des frais de gare réduits pour les mar-  
chandises à destination d'un embranchement particulier  
ou les frais de gare normaux .

La différence de largeur des voies ne permettant  
pas que les marchandises soient conduites directement à l'  
embranchement sans transbordement, les expéditions ne peu-  
vent être faites à destination de Salbris-embranchement , et  
il y a lieu , en conséquence ,de percevoir les frais de gare  
normaux .

Ci-joint, le dossier communiqué .

Le Chef du Service  
des Affaires Commerciales ,

16 Février 1929.

Bureau des Taxes  
Public

N° 44798 E/28

aff. Com

NOTE

pour Monsieur le Chef du Service des  
Affaires Commerciales.

Taux des frais de gare à l'arrivée à Salbris pour  
les wagons bois en provenance de la ligne du  
Blanc à Argent conduits sur l'embranchement  
Couade.

9 pièces

Par note "Affaires Commerciales" du 15 courant,  
vous nous avez retourné le dossier ci-joint en y joignant  
une copie des instructions données à l'Arrondissement  
d'Orléans au sujet de la perception par notre Réseau des  
frais de conduite jusqu'à l'embranchement de M. COUADE  
à Salbris des bois en provenance de la ligne du Blanc à  
Argent.

Le wagon de la voie étroite n'étant pas, en fait,  
livré sur l'embranchement, je vous prie de nous faire  
connaître si les frais accessoires à l'arrivée à Salbris  
doivent néanmoins être décomptés au taux fixé pour les  
envois à destination d'un embranchement (0,40 , 0,35 ou  
0,30) ou portés à 0,80.

LE CHEF DU SERVICE DES RECLAMATIONS,

Cauy

87



## CHEMIN DE FER

18

## PARIS A ORLÉANS

## COMMUNICATION ÉCHANGÉE

## *L'Inspecteur Principal*

Entre Chef d'App. de l'Exploitation à Orléans

Et pourvoir le long de l'exploitation.

## Oeuvres commerciales.

100.00 ex. in-4' carré bulle 10 k. — Cahors, Coueslant (846-6-27)

le 25 Février 1929.

le \_\_\_\_\_ 18 \_\_\_\_\_

peciale à votre C<sup>in</sup> E 1523  
du C<sup>r</sup> courant relatif à la conduite  
en gare de Salbris, depuis la voie  
du chantier de transbordements  
BA - P.O.) jusqu'à son embranche-  
ment particulier, des bois en  
provenance de la ligne de  
Blanc à Orgentz transbordeés  
dans les wagons à voie normale  
destinés à M<sup>r</sup> Gouade.

J' ai l'honneur de vous faire savoir que les termes de votre ci-jointe ont été reportés à M<sup>r</sup> Courade et que les instructions utiles ont été données à la gare de Solibris pour l'exécution de ces transports dans les conditions indiquées dans votre lettre du 14 ~~xbre~~ 1928.

## L'Inspecteur principal

## Chief d'Arr. de l'Exploitation

BUREAU DES AFFAIRES COMMERCIALES

E.1523

22

Février 1929.

A. Rémond

N O T E

pour Monsieur le Chef du Bureau des Recettes

Nous avons accepté d'effectuer la conduite depuis la voie 9 (chantier de transbordement B.A - P.O.) jusqu'à l'embranchement particulier de M. Couade à Salbris des bois en provenance de la ligne du Blanc à Argent transbordés dans des wagons à voie normale, moyennant la perception d'une redevance de 2f 50 par tonne (comportant la taxe locative pour l'envoi de nos wagons sur l'embranchement) étant entendu que ce négociant devra assurer à ses frais le transbordement des bois des wagons B.A. dans ceux de notre Compagnie.

De plus, les wagons séjournant au delà du délai impartiti, soit sur les voies de la gare, soit sur les voies de l'embranchement seront passible suivant le cas, des frais de stationnement (art 36 des tarifs de petite vitesse) ou des frais d'excédents de séjour (art 3 du tarif P.V.29 chap.II).

M. Couade ayant accepté ces conditions, l'Arrondissement a été invité à donner les instructions utiles à la gare de Salbris pour leur application.

LE CHEF DU SERVICE DES AFFAIRES

COMMERCIALES ,

15

Février 1920.

Bureau des  
Affaires Commerciales

S: Comilleau

Monsieur,

Par lettre du 23 Octobre dernier vous nous  
E. 1523 avez demandé de substituer à la taxe équivalente au prix du cahier des charges sur 6 Klms, une redevance forfaitaire pour la conduite des wagons depuis la voie 9 (chantier de transbordement B.A.-P.O.) jusqu'à l'embranchement particulier de M. COUADE à Salbris, des bois en provenance de la ligne du Blanc à Argent transbordés dans des wagons à voie normale.

J'ai l'honneur de vous informer que dans l'intérêt du trafic de votre Compagnie nous avons décidé d'effectuer cette conduite moyennant la seule perception d'une redevance de 2 Rs,50 par tonne (comprenant la taxe locative pour l'envoi de nos wagons sur l'embranchement), étant entendu toutefois que M. COUADE devra assurer, à ses frais, le transbordement des bois des wagons B.A. dans ceux de notre Compagnie.

J'ajoute que M. COUADE nous a donné son accord

Monsieur ANDRIEVEAU,  
Administrateur-Directeur de la Compagnie du Chemin de fer du Blanc à Argent,  
13, rue Auber à PARIS (IX<sup>e</sup>).-

sur ces conditions et que la gare de Salbris a reçue  
les instructions nécessaires pour l'exécution de ces  
transports.

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

Pr. LE CHEF DE L'EXPLOITATION,  
LE CHEF DU SERVICE  
DES AFFAIRES COMMERCIALES,

BUREAU DES AFFAIRES  
COMMERCIALES

15

FEVRIER 1929.

S: Cornilleau

N O T E

POUR MONSIEUR LE CHEF DU SERVICE DES RECLAMATIONS

Comme suite à votre communication Bureau des Taxes N° 44798 E/28 du 13 Novembre dernier, je vous adresse ci-joint copie des instructions données le 14 décembre 1928 à l'Arrondissement d'Orléans et fixant les conditions auxquelles sera effectuée la conduite depuis la voie 9 (chantier de transbordement B.A. - P.O.) jusqu'à l'embranchement particulier de M. Couade à Salbris des bois en provenance de la ligne du Blanc à Argent transbordés dans des wagons à voie normale.

Je vous joins également le dossier que vous m'avez communiqué

Pour ce qui concerne les surtaxes relatives à trois wagons de bois transbordés avant la mise en application de nos instructions nous serions d'avis, si vous n'avez pas d'objection, à abandonner ces surtaxes et à percevoir seulement la redevance de 2 frs 50 fixée par les dites instructions.

LE CHEF DU SERVICE DES AFFAIRES  
COMMERCIALES ,

6

Février 1929

S. Gomilleau

## BUREAU DES AFFAIRES COMMERCIALES

Monsieur l'Inspecteur Principal,  
 Chef d'Arrondissement de l'Exploitation  
 à ORLEANS,

E.1523

Par votre communication S.T.2322, vous m'avez fait connaître que M.Couade acceptait la redevance de 2 fr.50 par tonne, fixée par ma lettre du 14 Décembre dernier, pour la conduite en gare de Salbris, depuis la voie 9 (chantier de transbordement B.A.-P.O.) jusqu'à son embranchement particulier, des bois en provenance de la ligne du Blanc à Argent transbordés dans des wagons à voie normale, mais demandait la suppression du minimum de 30 fr. par manœuvre.

Etant donné qu'en fait, la conduite des wagons de M.Couade s'effectue en même temps que les manœuvres de gare, nous consentons à ne pas percevoir ce minimum de 30 francs; je vous prie d'en faire aviser M.Couade.

D'autre part, vous voudrez bien donner les instructions utiles à la gare de Salbris pour l'exécution de ces transports dans les conditions indiquées dans ma lettre précitée du 14 Décembre 1928.

Vous m'aviserez du nécessaire fait.

P. LE CHEF DE L'EXPLOITATION,  
 Le Chef du Service  
 des Affaires Commerciales

Janvier 1929.

Bureau des  
Affaires Commerciales

N° E.1523

NOTE

8

\*\*\*\*\*

Nous avions fait connaitre à M.Couade que pour la conduite en gare de Salbris de la voie 9 (Chantier de transbordement, B A - P.O.) à son embranchement particulier, des bois en provenance de la ligne du Blanc à Argent transbordés dans des wagons à voie normale, nous percevrions une redevance de 2 Fr 50 par tonne avec minimum de 30 Fr par manoeuvre.

M.Couade accepte d'acquitter la redevance de 2 Fr 50 par tonne, mais demande la suppression du minimum de 30 Fr par manoeuvre en exposant que :

1°- la Compagnie du B.A. ne pourra pas toujours lui assurer la fourniture du matériel demandé, *il a fait une demande de plusieurs wagons*.  
2°- lorsqu'une demande de plusieurs wagons recevra satisfaction, ceux-ci ne pourront pas toujours être acheminés sur Salbris, en raison de la faible puissance des machines;

3°- en gare de Salbris, la priorité du matériel étant accordée aux marchandises en transit, il ne recevra des wagons que dans la mesure où ce transit aura pu être assuré.

L'Arrondissement d'Orléans estime que ce

dernier argument n'est pas à retenir, car la gare de Salbris P.O. dispose, en général, d'un matériel suffisant pour assurer le transit et les transbordements en cause.

Enfin, M.Couade craint d'avoir à acquitter chaque fois le minimum ,car le tonnage transporté à chaque manœuvre restera inférieur à 12 tonnes, poids correspondant à la perception de ce minimum .

M.Couade ajoute que les bois ainsi transbor- dés devant servir à la fabrication d'allume - feux ou ligots résinés à expédier sur Paris, nous avons tout intérêt à favoriser le développement de son trafic.

Etant donné que la conduite des wagons de M.Couade s'effectue en même temps que les manœuvres de gare (rapport de M.Salé du 23 Novembre), nous proposons de donner satisfaction en supprimant la perception du minimum de 30 Fr par manœuvre.

Demande  
31/11/21  
Couade

## CHEMIN DE FER DE PARIS A ORLÉANS

## EXPLOITATION

*Mod*  
RAPPORT DE M. Sole

Journée du 16 Janvier 1929

Mod. 1162 S. (Août 1916).

30,000 ex., in-4° carré bulle 10 k. — Cahors, Coueslant (655-5-26)

S.T 2322 OBSERVATIONS ET PROPOSITIONS  
12.1.29

## SUITE DONNÉE

S.T 2322

Vis à l'heure le Chef de l'Exploitation  
affaires commerciales

Monsieur l'Inspecteur Principal  
d'Orléans

Votre communication S.T. 2322 du

12-1-1929

que j'ai fait ce jour la demande  
prescrite auprès de M. Couade.

Bien que je me sois attaché  
à lui proposer que le minimum  
de perception de 30<sup>f</sup> par manœuvre  
soit dans les conditions qui on se  
propose de lui imposer, n'aura  
à lui être appliquée très probablement,  
que très rarement et que faire  
examiner avec lui les divers  
cas qui pourraient se présenter,  
je n'ai pu arriver à la convaincre  
qu'il ne soit pas possible d'accepter cette clause.

L'Inspecteur

*Ja*

Comme suite à sa C<sup>m</sup>  
S. 1523 du 14<sup>me</sup> dernier relative  
à la conduite depuis la station (chaudier  
et transbordement BA - Bo)  
jusqu'à son embranchement  
particulier, les bois reçus au BA  
par M<sup>r</sup> Couade, négociant  
à Salbris.

Les conditions contenues  
dans votre C<sup>m</sup> précitée ont été  
reportées à M<sup>r</sup> Couade. Ce  
négociant par cette ci-jointe  
fait connaître son acceptation,  
sauf ce qui concerne la  
taxe minimum de 30 f per  
manœuvre et expose les...  
— mots —

## OBSERVATIONS ET PROPOSITIONS

## SUITE DONNÉE

justifiant à son point de vue l'objection formulée.

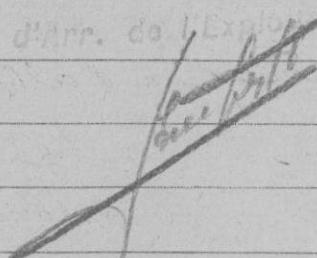
Outre que l'indigence de Salé suscite l'explm, les craintes formulées par le Comte ne sont pas fondées, la gare de Salé reçoivent, dans la généralité des cas, la totalité du matériel qui lui est nécessaire.

Ces dernières considérations ont été reportées à M. Couade au cours d'une démarche spéciale, mais ce négociant maintient la position prise.

Je vous demanderai de vouloir bien apprécier.

L'Inspecteur Principal

Chief d'Arr. de l'Explmation



## CHEMIN DE FER DE PARIS A ORLÉANS

## NOTE

No. 133-23481-1

ST. 232

142

Cousine Sale  
à Pierrot

Voulez vous bien venir à l'Compte  
qui habite Vierzon et lui fournir les  
renseignements que vous m'exposez.  
L'Compte ayant tous  
apaisements acceptera sans doute  
les conditions proposées.

Orlans, le 12 juillet 1929

## L'Inspecteur Principal

## Chef d'Arr. de l'Exploitation

*Jane*

CHEMIN DE FER DE PARIS A ORLÉANS

17 N° 2322  
g. 1. 29

NOTE  
Vernon le 10 janvier 1929

Monsieur l'Inspecteur Principal  
d'Orléans

Votre Communication S.T. 2322 du 9/1 1929

Dans la partie X de sa lettre et - jointe M. Conade expose que recevraient par exemple, simultanément, du B.A plusieurs Wagons de bois il pourra arriver que la gare de Salbris, à défaut d'un nombre suffisant de Wagons P.O pour son transit et le commerce, ne puisse mettre à sa disposition qu'une partie du matériel qui lui sera nécessaire et qu'il en résultera de ce fait un nombre plus grand de manœuvres pour la conduite de ses wagons de la gare à son embranchement et, par suite des dépenses supplémentaires du fait de l'application du minima de trente francs par manœuvre.

Le cas pourrait évidemment se produire, mais il sera plutôt rare, la gare de Salbris recevra à peu près également la totalité du matériel qu'elle demande. Elle fera d'ailleurs tous ses efforts pour éviter que la crainte exprimée par M. Conade ne se réalise.

Il faut que le matériel nécessaire à cet industriel pour son transbordement est mis généralement à sa disposition.

B. J. V.C

dès l'arrivée de les bots du B.A, lesquels  
paraissent sans être annoncés, alors que  
normalement il devrait faire une demande  
de matériel qui ne ~~paraîtrait~~<sup>serait</sup> en principe  
livré au plus tôt, que le lendemain.

L'inspecteur

Jal

CHEMIN DE FER  
DE  
PARIS à ORLÉANS



Communiqué à Monsieur Antoine

à Vierzon

Je vous prie de me permettre toutes précisions utiles sur ce qui concerne la partie x de la lettre de Mr le Gouverneur des difficultés pour le trafic de ce négociant sont-elles à redouter du fait de l'état de choses existé.

Réponse par courrier

Orléans, le 9 juillet 1929.

L'Inspecteur Principal

Chef d'Arr. de l'Exploitation

Jouanny

# EXPLOITATION FORESTIÈRE BOIS DE MINES

## BOIS DE MINES

#### BOIS DE BOULANGE & DE CHAUFFAGE

## LIGOTS RÉSINÉS

#### USINE A SALBRIS

*Adresse Télégraphique:  
LUCIEN COUADE - VIERZON*

36, RUE DE LA GAUCHERIE VIERZON (CHER)

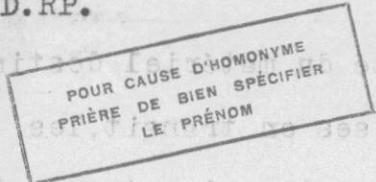
Janvier 1929

## TÉLÉPHONE 54

Compte Chèque Postal n° 454-62  
Bureau de Paris

Monsieur le Chef de Gare

AD. RP.



- SALBRIS -

Monsieur .

Nous avons l'avantage de vous faire connaître

qu'après avoir pris connaissance de la note que vous avez reçue de votre Cie et relative à la conduite sur notre embranchement particulier à Salbris des wagons transbordés en provenance de la ligne du Blanc Argent Cie P.O. , nous nous informons :

I° Que nous consentons à assurer ce transbordement

2° A acquitter la perception que vous demandez

d'une redevance de 2 Frs,50 par tonne pour chaque wagon ,  
comprenant toutes les taxes dues pour l'envoi de ces wagons  
sur notre embranchement, mais sans taxe minima, pour les  
raisons suivantes :

A/ Nous pouvons demander dans une gare de la

T.S.V.P.

**Condition** - Les marchandises voyageant sous forme acquise et placée des destinataires qui doivent verser les échangeements avant l'envoi grande favorisent. Ces ventes de les acheteurs faites par nos agents ou les commissaires ne sont valables qu'après avoir apposé leurs timbres. Les marchandises qu'ils vendent de la poste font de deux sortes celles qui sont déclarées à l'expéditeur, mais ces dernières sont responsables de tout retard, au moins de deux semaines, à moins que les expéditions formelles à spécifier. Le montant de mes factures est toujours payable à l'expéditeur. Le Tribunal de l'arrondissement de Tangerie donne aussi congéntient pour juger des difficultés qui peuvent éventuellement survenir au cours de l'expédition ou de la réception d'un marchandise, tant que celle-ci n'a pas été payable au Chef Lyonnais, à l'exception des ventes de marchandise faites aux officiers, soldats et marins, tant que ces derniers sont payables au Chef Lyonnais.

Cie B.A. plusieurs wagons, que cette Cie ne pourra nous fournir qu'exceptionnellement .

B/ En admettant que cette Cie puisse fournir, les wagons demandés et que nous aurons fait charger , très souvent cette Cie ne pourra les prendre , en raison du maximum de tonnage que peuvent remorquer leurs machines .

C/ En Gare de Salbris, la priorité du matériel, destiné au transbordement, étant acquise aux marchandises en transit, les wagons chargés des bois destinés à notre Usine et arrivant ensemble ne seront transbordés que lorsque les marchandises en transit auront eu le matériel nécessaire .

Nous ajoutons que tous les bois que nous faisons expédier à notre Usine de Salbris, sont la matière première, indispensable, destinée à la fabrication des allume feux ou ligots résinés, expédiés pour la presque totalité, à Paris et la Banlieue .

En conséquence plus nous recevrons de bois à notre Usine plus nous élèverons la production et par suite le trafic sur votre réseau, sans compter que cette production augmente également l'emploi du brai que nous faisons venir par wagon de Bordeaux ou de Paris .

Nous espérons que vous voudrez bien faire ressortir à votre Cie, nos différentes observations, qui représentent un intérêt commun, et nous faire donner satisfaction devant la légitimité de notre demande .

Veuillez agréer, Monsieur, nos salutations distinguées.

*Coquard*

2236

CHEMIN DE FER DE PARIS A ORLÉANS

S.T N° 2822

17.-12.-28

NOTE

Vierzon le 8 Janvier 1929

Monsieur l'Inspecteur Principal  
à Orléans

Votre communication S.T. 2822 du 17. 12. 28  
je vous adresse ci-joint la lettre de M. Couade  
par laquelle il nous fait connaître à accepter  
les conditions qu'il lui sont faites, sous  
sous forme minimum, pour les raisons qu'il y  
expose.

Le service destiné à M. Couade représentant  
un tonnage de 7 à 9<sup>t</sup> par wagon, en moyenne  
8<sup>t</sup>. En le basant sur cette dernière, M. Couade  
aura à payer le minimum <sup>80%</sup> de ~~2<sup>t</sup>/0~~ 8<sup>t</sup> = 20<sup>t</sup> euros  
par voyage et par wagon.

L'Inspecteur

Jay

Janvier 1929,

J. Jafair

BUREAU DES AFFAIRES  
COMMERCIALES

5

Monsieur l'Inspecteur Principal  
Chef d'Arrondissement de l'Exploitation  
à OLEANS,

E 1528

Je vous prie de vous reporter à ma communication du 14 décembre dernier, fixant les conditions auxquelles doit s'effectuer la conduite depuis la voie 9 (chantier de transbordement B.A.-P.O.) jusqu'à l'embranchement particulier de M. Couade, à Salbris, des bois en provenance de la ligne du Blanc à Argent transbordés dans des wagons à voie normale.

Vous voudrez bien m'indiquer, par un prochain courrier, si ces conditions ont été acceptées par M. Couade et si des instructions conformes ont été données à la gare de Salbris.

P. LE CHEF DE L'EXPLOITATION  
LE CHEF DU SERVICE DES AFFAIRES COMMERCIALES

~~Perronne~~ Paris 45<sup>e</sup> rue Guerant (17<sup>e</sup>)  
Chaline en folie  
761 avens de l'Orme  
envoi à  
2 Janvier 29

Cher Moullier,  
Vous avez été si obligeant avec moi  
que je me permets de vous mettre  
encore à contribution.

Voudrez-vous me faire communiquer  
si M<sup>r</sup> Forestier, inspecteur général à  
Orléans, chargé de négocier avec M<sup>r</sup> Conach.  
les propositions de la C<sup>e</sup> P. O., a envoyé  
à votre service le résultat de son entretien  
avec lui.

Dans ce cas j'irai vous voir, afin, si l'

Etant nécessaire, je vous prie M<sup>r</sup> Jacquot,  
avant qu'il quitte près sa dernière direction.

Car le Comité qui m'a été donné  
à la Direction.

M<sup>r</sup> Conach demande l'abaissement du  
chiffre proposé pour la Taxe d'entretien  
à 20<sup>fr</sup> au lieu de 30<sup>fr</sup>, les wagons n'ont  
toujours inférieur à 8<sup>T</sup>, soit  $2.50 \times 8 = 20^{fr}$ ,  
il propose même une Taxe forfaitaire de 20<sup>fr</sup>.

Vous - vous êtes amicallement pour me  
parler mot, afin que j'aille vous voir  
que vous en seraient également  
réconforté.

J. compte sur votre compréhension pour

m'indiquer à prendre ou refuser ce que me  
semble équitable.

Veuillez agréer, cher M<sup>r</sup> Conach, l'expression  
de mes sentiments le plus distingué et  
devoué

Pat<sup>t</sup> de Bouthillier

Monsieur Bonhomme,

Nous avons écrit le  
14 et à l'Arrondissement pour faire  
présenter nos conditions à la Courade.  
Dès que nous aurons l'accord  
de ce dernier, ce qui paraît  
probable, nous vous renseignerons  
M. Ambroiseau. La réponse de  
l'Arrondissement ne saurait tarder.

Y. Lemoine

24/12 28

Y. Lemoine

Nous vous prions de faire le  
rapport à l'Arrondissement de  
Bonneval. Nous avions  
envie à M. Ambroiseau.

24.12.28

Lemoine

BUREAU DES TAXES.

Public.

Dr. 44792 E/28.

Paris, le 29 Décembre 1928.

18.

N O T E

pour Monsieur le Chef du Service des  
Affaires Commerciales.

~~aff. Com.  
Tom Guérin?  
M. Ruyer  
Rép. au  
Ruyer~~  
~~Couadez  
2/1/29~~  
Je vous rappelle ma lettre du 13 Novembre dernier,  
vous communiquant une réclamation de Mr. Lucien COUADE  
à Vierzon au sujet de redressements de taxes opérés sur des  
expéditions de bois de chauffage en provenance de Souesmes  
et à destination de Salbris-Embranchement.

Je vous serais obligé de nous mettre à même de  
régler cette affaire le plus tôt possible.

Votre dévoué Collègue,  
LE CHEF DU SERVICE DES RECLAMATIONS,

*Couadez*

COMPAGNIE

OU  
CHEMIN DE FER DU BLANC A ARGENT

Société Anonyme au Capital de 500.000 frs

SIÈGE SOCIAL ET DIRECTION

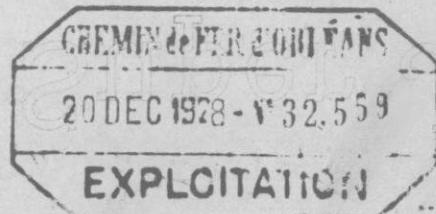
13.Rue Auber

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

TELEPHONE CENTRAL 1526

Registre du Commerce  
de la Seine N° 53473

PARIS, le 17 Décembre 1928



Monsieur LE CHEF DE L'EXPLOITATION,

Nous nous permettons de vous rappeler notre lettre du 28 Octobre dernier, par laquelle nous vous faisions part d'une réclamation de M. COUADE, négociant en bois à Vierzon, relative à la taxation des wagons de rebuts d'étais en provenance de notre ligne, expédiés à son usine d'allume-feux de Salbris.

Nous vous serions très obligés de vouloir bien nous faire connaître la décision que vous aurez cru devoir prendre dans le but d'éviter la disparition ou le détournement de trafic signalés.

Veuillez agréer, Monsieur LE CHEF DE L'EXPLOITATION, l'assurance de nos sentiments dévoués.

L'ADMINISTRATEUR DIRECTEUR :

Monsieur LE CHEF DE L'EXPLOITATION de la Compagnie d'ORLEANS.-

PARIS, le 17 Decembre 1928

Monseigneur LE CHEF DE L'EXPLOITATION  
de la Compagnie d'ORLEANS -

**Monseigneur LE CHEF DE L'EXPLOITATION**

Monseigneur LE CHEF DE L'EXPLOITATION

Octobre dernier, sur demande monseigneur le chef de l'exploitation de la compagnie d'Orléans, M. COUDÉ, déposant au pôle de Mirson, rédaction de la section des mesures de sécurité, un rapport d'état de fonctionnement de la ligne Paris-Saint-Lazare à Saint-Germain-en-Laye.

Monseigneur LE CHEF DE L'EXPLOITATION

Monseigneur LE CHEF DE L'EXPLOITATION

Monseigneur LE CHEF DE L'EXPLOITATION

L'ADMINISTRATION RÉGULIÈRE :

Monseigneur LE CHEF DE L'EXPLOITATION de la Compagnie d'ORLEANS -

14 Décembre 1928

BUREAU DES AFFAIRES COMMERCIALES

I4 Monsieur l'Inspecteur Principal  
Chef d'Arrondissement de l'Exploitation  
E. 1523 à O R L E A N S

Suite à votre communication ST N° 2322 du 26 No-  
vembre dernier relative à la conduite depuis la Voie 9(chantier  
de transbordement B.A-P.O.) jusqu'à l'embranchement particulier  
de M. COUADE, à Salbris des en bois en provenance de la ligne  
du Blanc à Argent transbordés dans des wagons à voie normale.

Ces transports pourront être effectués tant qu'il  
n'en résultera pas d'inconvénients pour notre service, ce dont  
notre Compagnie sera seule juge, moyennant la perception  
d'une redevance de 2frs 50 par tonne( comprenant la taxe locati-  
ve pour l'envoi de nos wagons sur l'embranchement) étant enten-  
du que M. COUADE devra assurer à ses frais le transbordement  
des bois des wagons B.A. dans ceux de notre Compagnie. Toute-  
fois les frais calculés comme il est indiqué ci-dessus ne pour-  
ront être inférieurs à trente francs (30frs.) par manœuvre.

Bien entendu, en cas de séjours prolongés des  
wagons soit sur les voies de la gare, soit sur les voies  
l'embranchement il conviendra de percevoir suivant le ca-

frais de stationnement (art. 36 des Tarifs Généraux de petite  
vitesse) ou les frais d'excédents de séjour(art. 3 du tarif  
P.V. 29-chapitre II).

Je vous prie de faire reporter ces conditions à M.  
COUADE et de donner les instructions nécessaires à la gare  
de Salbris pour leur application.

Vous m'aviserez du nécessaire fait.

LE CHEF DE L'EXPLOITATION ET  
LE CHEF DU SERVICE DES AFFAIRES COMMERCIALES

MAR 30

1921 .3

~~Monique Tardieu~~

L'application du minimum de 25<sup>t</sup> par wagon, soit sur 10 tonnes risque, il me semble, se paraît excessive étant donné que les wagons du B.A. ne se prétendent aptes à cette limite de charge effectiue avec des bois.

Ainsi sur les 6 wagons reçus au B.A. possibles au départ, de nous pouvons voir que le poids de charge chargement varie de 6000 à 7200 kgs. seulement.

12/12

D

Monique Tardieu

N° 42 n'apprécie pas le minimum habituel par wagon, pour les raisons ci-dessous

13 déc 28

Eladwy

BUREAU DES AFFAIRES  
COMMERCIALES

E 1525

## N O T E

*D'accord  
sur la solution A  
7/12/28*

M. Couade a adressé une réclamation au sujet de deux rectifications faites par le Bureau des Taxes pour insuffisance de taxes relevées sur deux expéditions de bois en provenance de la ligne à voie étroite du Blanc à Argent, l'une de Brinon-sur-Sauldre, l'autre de Souesmes et livrées sur l'embranchement particulier à voie normale dont ce négociant est concessionnaire à Salbris.

Etant donné qu'il y a eu à la gare de Salbris transbordement de ces bois des wagons B.A. dans les wagons P.O., le Bureau des Taxes a établi pour la conduite des wagons depuis le chantier de transbordement jusqu'à l'origine de l'embranchement, une taxe calculée sur 6 kilomètres au prix maximum du tarif du cahier des charges. ~~Cette réception est régulière; mais~~  
*expose*  
M. Couade ~~la conteste en faisant observer~~ que cette conduite est plus onéreuse que si son embranchement était relié à une gare au-delà.

D'autre part, suivant lettre du 13 octobre dernier, M. Andriveau nous informe que M. Couade a l'intention :

- 1° - de faire diriger par camions sur son usine de Salbris les marchandises qu'il a en dépôt dans certaines gares B.A. des environs de Salbris;
- 2° - de revendiquer un itinéraire toute voie normale par les bois plus éloignés devant lui parvenir par rails.

Il est certain que si M. Couade met ses projets à exécution, il en résultera une diminution importante dans le trafic du B.A. Aussi M. Andriveau nous a demandé d'étudier s'il ne serait pas possible de substituer à la taxe au prix du cahier des charges sur 6 kilomètres, une redevance de manœuvre pour la conduite des wagons de bois entre le lieu de transbordement et l'embranchement. Si cette proposition était retenue, M. Couade effectuerait à ses frais le transbordement des bois des wagons du B.A. dans ceux de notre Compagnie.

Dans son rapport du 23 novembre dernier, auquel est joint un

croquis indiquant le trajet suivi par la manœuvre, M. Salé fait savoir que la conduite des wagons de la voie 9 (chantier de transbordement) à l'embranchement Couade aura une durée d'environ 20' et nécessitera la présence de 3 agents du Service de l'Exploitation.

Les dépenses afférentes à cette manœuvre s'établissent ainsi :

machine.....	<u>64 fr. x 20</u>	<u>f</u>	<u>=.....21.35</u>
	60		
3 agents.....	<u>3 x 6<sup>f</sup> x 20</u>		<u>= ..... 6.00</u>
	60		
soit au total..... <u>27.35</u>			

En raison du trafic important que nous procure M. Couade, nous proposons de considérer cette manœuvre comme un brouettement et de demander une redevance de 2 francs par tonne de chargement effectif avec minimum de 30 francs par manœuvre, étant entendu que M. Couade assurera à ses frais le transbordement en gare de Salbris et qu'il acquittera la taxe locative pour les wagons entrant sur son embranchement ainsi que les frais d'excédent de séjour s'il y a lieu. Plus simplement, il pourra être fixé un tarif de 2<sup>f</sup> 50 par tonne, y compris la taxe locative, comme nous avons déjà fait pour quelques transports dans nos gares.



Exposons la situation  
sous une note,

- la demande de M. Corode,
- elle n'a pas autorisées,
- le résultat de l'enquête de la Sûreté
- le coût de la monnaie officielle :

machine à 64 <sup>f</sup>	21. 3/
3 agents à 6 <sup>f</sup> 3 <sup>s</sup> - 18 <sup>f</sup>	<u>6</u> 3
	27. 35

et proposons de demander 2<sup>f</sup>  
par homme, avec minimum de  
perception de 30<sup>f</sup> par monnaie  
étant entendu que M. Corode  
reparera à ses frais le  
transportement des bois des wagons  
du B. A. dans les mînes, et qu'il  
veuillera, en nos, la taxe  
locative des wagons étant sur  
son embarquement et, le cas  
échéant, les frais s'excédent de  
nouveau.

20/11

✓ d

CHEMIN DE FER  
DE  
PARIS A ORLEANS

EXPLOITATION

BUREAU DES AFFAIRES  
COMMERCIALES.

R. C. SEINE 88-928

15

TELEPHONE

Gobelins N° 49-00  
— 49-01  
— 49-02

N° E. 1523

Rappeler en marge de la Réponse  
le Bureau d'où émane cette lettre.



Imp. P. Dubois - Paris - 3, Avenue de l'Opéra - 104

Paris le 29 NOVEMBRE 1928.

1, Place Valhubert (XIII<sup>e</sup>)

Monsieur l'Inspecteur Principal;  
Chef d'Arrondissement de l'Exploitation

à ORLEANS.

Je vous prie de vous reporter à ma communication du  
14 Novembre courant et de me fournir d'urgence les renseignements  
demandés touchant la manœuvre à effectuer pour la conduite, sur  
l'embranchement particulier de M. COUADE à Salbris, des bois  
parvenant à cette gare en wagons de la ligne du Blanc à Argent.

Votre dévoué,

P. LE CHEF DE L'EXPLOITATION.  
LE CHEF DU SERVICE DES AFFAIRES COMMERCIALES.

*Q.S.D.J.*

Le chef d'Affaires  
Affaires Commerciales  
vous a soumis à ma ci-jointe le 26 octobre  
les renseignements nécessaires à la manœuvre  
dans le sens de l'ordre ci-dessous :  
Orléans, le 30 octobre 1928.  
L'Inspecteur Principal  
Chef d'Aff. de l'Exploitation

1989

## CHEMIN DE FER DE PARIS A ORLÉANS

## EXPLOITATION

*Spal*  
RAPPORT DE M. Sale'

Journée du 23/11/1928

Mod. 1162 S. (Août 1916)

30.000 ex., in-folio, par 10 f. — Cahors, Coueslant (1521-12-27)

S. 7. 2322  
15. 11. 28

## OBSERVATIONS ET PROPOSITIONS

SERVICE TECHNIQUE

## SUITE DONNÉE

S. 7. 2322

*Envers l'Inspecteur Principal  
Bureau des Affaires Gén.**Monsieur l'Inspecteur Principal  
à Orléans**Votre communication S. 7. 2322 du  
15-11-1928 relative au transport sur  
l'embranchement particulier de M. Couade  
à Salbris, des bois parvenant à cette gare en  
wagon de la ligne de Blainvilliers à Argent.**Ces transports en provenance du B.A. seront, dès  
leur arrivée, passés sur voie B.A. Ils seront  
transbordés voie 9 dans des wagons P.O. La  
machinerie de manœuvres de la gare les prendra  
sur cette voie et les conduira à la barrière de  
l'embranchement de M. Couade.**Le parcours à effectuer par ces wagons a  
été indiqué en pointille à l'encre rouge  
sur le plan ci-joint.**Comme cette manœuvre s'effectuera à l'heure  
du passage des voies impaires de Salbris, les  
wagons en question seront sortis sur <sup>des</sup> voies  
impaires, où ils seront reçus par la machine**Comme suite à ce C'm  
E. 1523 du 14 courant relatif  
au transbordement en gare de  
Salbris des wagons bois en  
provenance de la ligne à voie  
étroite du B.A. sur wagons en  
la voie normale, pour leur  
conduite sur l'embranchement  
particulier de M. Couade**M. Sale' fait au  
rapport ci-dessous fournit les  
renseignements demandés.**Orléans, le 26 novembre 1928**L'Inspecteur Principal  
Chef d'Arr. de l'Exploitation**le 29/11/28**Spal*

## OBSERVATIONS ET PROPOSITIONS

## SUITE DONNÉE

de manœuvres pour être placés, suivant la circonstance, devant ou derrière la rame des wagons à remettre au train 5172, pour être passés du côté pair.

La durée de la manœuvre pour le conduite de ces wagons sera, au maximum, de 20'; étant donné qu'elle s'effectuera en même temps que les manœuvres de gare.

En principe ces manœuvres sont faites par un chef de manœuvres et 2 hommes d'équipe.

En plus de son usine d'allumure-fus, ce négociant, qui remet à la gare de Sablé un important tonnage annuel, est locataire d'un terrain en bordure de la route 6 où il charge et expédie des bûches de mélise -

S'il la redemande, dont il est question, est trop éloigné, M. Couade nous a laissé entendre qu'il fera conduire, par route, ses bois du B.A.

Du reste, à la suite de rectifications assez élevées concernant les transports sur routes, reçues à notre adres cat., l'Embranchement n'a plus reçu du B.A. de bois à délivrer -

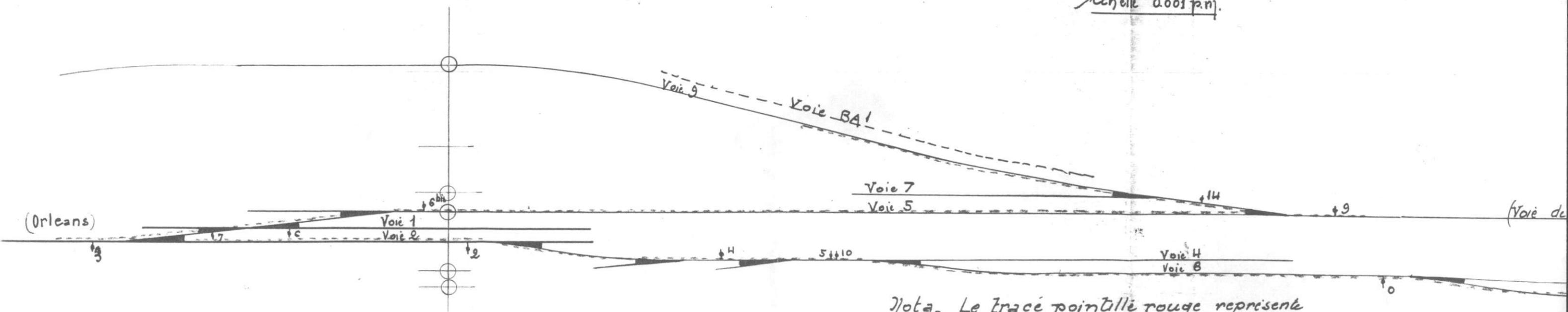
L'Yvespeller

Jd

## Gare de Salbris.

## Extrait du Plan Général

Echelle 0.001 p.m



*Nota.* Le tracé pointillé rouge représente le parcours effectué par les Wagons du Chantier du transb<sup>t</sup> se rendant à l'emb<sup>t</sup> Couade.

$$\text{Longr} = 980^m$$

Vore de Tinoïn)

(Vierzon)

Pt

X

Embt Couade.

Tom M. Eustis & Chayat nom  
nom effect

2012 l'application de nos critères en  
termes d'isométrie, nom linear une fois  
décrite

2012 le transfert des wagons en  
métal déformé

C'est dans cette dernière partie que nous  
avons également la question. Nous avons  
participé à la rédaction de la décision finale  
à Genève et demandé que dans la circula-  
tion, pour le public et pendant les meetings

14 Nov. 25

VS

CHEMIN DE FER

DE

PARIS A ORLÉANS

—  
EXPLOITATION

BUREAU DES TAXES.

Public.

R. C. SEINE 88-928

TELEPHONE:

Gobelins N° 49-00

— 49-01

— 49-02

N° 44798 E/28.

Rappeler en marge de la Réponse  
le Bureau d'où émane cette lettre.

Paris le 17 Novembre

1928

1. Place Valhubert (XIII<sup>e</sup>)

~~P. 12/11/28~~  
~~Mon Namur~~  
~~13/11/28~~

Mon Cher Collègue,

Je vous communique le dossier ci-joint concernant une réclamation de Mr. Lucien Couade à Vierzon au sujet d'insuffisances de taxes relevées sur des expéditions de bois de chauffage en provenance de Souesmes (ligne à voie étroite du Blanc à Argent) et à destination de Salbris.

Les envois ayant été livrés sur l'embranchement particulier de Mr. Lucien Couade relié à la gare de Salbris-P.O. la Section de Vérification du Bureau des Taxes a décompté une taxe complémentaire calculée aux prix du Cahier des Charges sur un parcours fictif de 6 kms.

Ainsi que vous le verrez, Mr. Couade conteste ces rectifications en faisant observer notamment qu'il se trouve payer des taxes plus élevées que si son embranchement était relié à une gare au-delà.

Etant donné qu'il y a transbordement obligatoire pour la livraison sur embranchement, nous considérons nos rectifications comme régulières.

Toutefois, en raison du trafic important que nous procure Mr. Couade, vous voudrez bien apprécier

Monsieur CORNILLEAU, Chef du Service des Affaires Commerciales.-

s'il ne conviendrait pas d'établir un régime de faveur, soit en  
considérant l'embranchement <sup>comme</sup> situé en pleine voie entre Salbris et  
Theillay ou Nouan-le-Fuzelier, soit en établissant une taxe de  
brouettagé.

Votre dévoué Collègue,  
LE CHEF DU SERVICE DES RECLAMATIONS,

*Dauz*

*9 piés*

A. Théâtre

Nous sommes disposés à autoriser le transport sur l'ensemble particulier de M. Corradi à Tallis, des bois provenant à cette zone par en wagons en B.A., à condition :

- que M. Corradi assure le transport à ses frais des wagons et la voie établie dans cette à voie normale,
- que M. Corradi ne verse une rémunération représentant les frais de transport des wagons et la voie d'échange à son envoi.

La première condition étant déjà acceptée par M. Corradi, il nous reste à déterminer le montant de la rémunération de manœuvre à réclamer à M. Corradi.

Demandons à l'Amont de nous fixer sur les ~~à~~ conditions ~~qui~~ <sup>auquel</sup> s'effectuerait cette manœuvre, sa durée et le nombre d'agents qui y participent.

31/10

Q

14

Novembre 1928

BUREAU DES AFFAIRES COMMERCIALES

2

Monsieur l'Inspecteur Principal,  
Chef d'Arrondissement à ORLEANS

E.1523

Nous serions disposés à autoriser le transport  
sur l'embranchement particulier de M.Couade à Salbris, des  
bois provenant à cette gare en wagons de la ligne du Blanc à  
Argent.

M.Couade devant assurer à ses frais le trans-  
bordement des bois, des wagons de la voie étroite dans ceux de  
la voie normale, il nous reste à déterminer le montant de  
la redevance de manœuvre à réclamer à ce négociant.

Je vous prie, en conséquence, de me faire connaître :

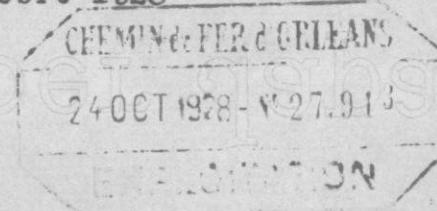
1° - quel sera exactement le parcours à effectuer, la  
durée et la consistance de la manœuvre, en précisant au  
moyen d'un croquis sommaire les voies à emprunter, ainsi que  
le lieu où les wagons seront pris et livrés par nos soins;

2° - le nombre et le grade des agents de l'Exploitation  
qui coopéreront à cette manœuvre.

P. LE CHEF DE L'EXPLOITATION,  
Le Chef du Service  
des Affaires Commerciales

COMPAGNIE  
DU  
**CHEMIN DE FER DU BLANC A ARGENT**  
— — —  
Société Anonyme au Capital de 500.000 frs  
SIÈGE SOCIAL ET DIRECTION  
13.Rue Auber  
PARIS (IX<sup>e</sup>)  
TÉLÉPHONE CENTRAL 15-26

PARIS, le 23 Octobre 1928



**Monsieur LE CHEF DE L'EXPLOITATION.**

Registre du Commerce  
de la Seine N° 53473

Nous sommes avisés par M. COUADE, marchand de bois à ..., qu'en raison des taxes supplémentaires réclamées par compagnie pour les transports de rebuts d'étais en provenance ligne et destinés à son Usine d'allume-feux de Salbris, t desquelles il vous a adressé une réclamation, il se pro-

1°.- de faire enlever par camions les marchandises à diriger sur son usine, en dépôt dans certaines gares B-A des environs de Salbris

2°.- de revendiquer un itinéraire toute voie normale pour les bois plus éloignés, devant lui parvenir par rails.

Jusqu'au mois de Juin dernier, les bois reçus par M. COUADE, sur wagons B-A étaient livrés en gare de Salbris puis repris et conduits par voiture à l'Usine.

Les longues attentes au P-N de la gare de Salbris, souvent fermé, font que cette méthode lui était fort onéreuse. C'est pour cette raison que M. COUADE prit, en Juillet, la décision de faire transborder à ses frais, sur wagons P.O. les bois en provenance du B-A, et de créer ensuite une expédition de Salbris gare à

Monsieur LE CHEF DE L'EXPLOITATION de la Compagnie d'Orléans à PARIS --

Salbris embranchement.

Considérant qu'il n'y avait pas en fait de transport sur la grande ligne, la gare de Salbris n'appliquait qu'une taxe de location de matériel calculée comme suit:

Taxe locative  $(0,12 \times 4,7) \times 10 + 5\% \text{ impôt}$ , soit 5,95 par wagon de 10 T. minimum.

Une quinzaine de wagons environ furent expédiés dans ces conditions.

Dernièrement cinq de ces wagons furent l'objet d'une surtaxe établie par le service du Contrôle P.O., d'après la classe la plus élevée du cahier des charges et pour un parcours minimum de 6 Kms sur voie principale, suivant le calcul ci-dessous:

par tonne: 6 Km à 0,14 )	
frais accessoires 0,65 )	1,49
pour 10 tonnes: 14,90	
majoration à 4,7	70,05
impôt 5 %	3,50
taxe locative	5,95
timbre & enregistrement	2,95
	<hr/>
	82,45

C'est cette nouvelle taxation, vraiment prohibitive, qui a motivé la réclamation de M. COUADE. Il estime en effet qu'il n'y a pas de parcours sur voie principale proprement dite, puisque la manœuvre a lieu à l'intérieur de la gare, entre les aiguilles extrêmes de celle-ci; il n'y a donc pas à son avis de motif à l'application du minimum de 6 K.

Il y a lieu de remarquer que M. COUADE accepte d'ailleurs d'assurer le transbordement à ses frais. La taxe locative de matériel paraît pour cette raison suffisante.

*Voir la page d'après  
une volonté de  
l'usine à magasin*

Dans le cas où vous ne partageriez pas cette manière de voir, ne serait-il pas possible d'envisager seulement une rétribution supplémentaire, assimilable à une taxe de manœuvre, plufot qu'à un prix de transport, la dite rétribution ne devant pas toutefois dépasser le coût du transport par voiture de la gare à l'Usine.

*SJ*

Nous vous serions très obligés de vouloir bien examiner cette question et de nous faire savoir ce que vous aurez décidé dans le but d'éviter la disparition ou le détournement d'un trafic important de la part d'un bon client qu'il y a intérêt à ne pas mécontenter.

Veuillez agréer, Monsieur LE CHEF DE L'EXPLOITATION,  
l'assurance de nos sentiments dévoués.

L'ADMINISTRATEUR DIRECTEUR :

*A Gendreau*

30

Mars 1926,

BUREAU DES AFFAIRES  
COMMERCIALES

L. Jaquier

Monsieur le Contrôleur Général,

Par bordereau EG 2495-26, du 5 mars courant, vous  
E. 1523 nous avez communiqué pour avoir nos observations, une lettre aux termes  
de laquelle M. Lucien Couade exprime le désir que soient transbordés  
par nos soins, en gare de Salbris, dans des wagons à voie normale, les  
bois lui parvenant de la ligne à voie d'un mètre, du Blanc à Argent,  
afin qu'ils puissent être conduits sur son embranchement particulier  
rélié à notre ligne d'Orléans à Vierzon, en gare de Salbris.

J'ai l'honneur de vous faire connaître, Monsieur  
le Contrôleur Général, que nous ne croyons pas pouvoir donner satis-  
faction à la demande de M. Couade.

En effet, les transports de cette nature, à destination  
de la gare de Salbris sont normalement livrés sur la voie de  
débord et déchargés par les destinataires.

D'autre part, l'Art.62 de notre Cahier des Charges  
stipule que la création d'un embranchement particulier ne doit entraîner  
aucuns frais particuliers pour la Compagnie.

Notre Compagnie ne saurait donc, comme M. Couade  
le lui demande, assumer les frais de la fourniture de wagons à voie  
normale, du transbordement des bois sur ces wagons et de la manœuvre

Monsieur MOTTEZ, Contrôleur Général de l'Exploitation Commerciale des Chemins de fer -  
Ministère des Travaux Publics - PARIS.

des wagons chargés e' vides entre la gare et l'embranchement.

Il est évident que ces dépenses rentrent bien  
parmi les frais particuliers visés par notre Cahier des Charges comme  
ne pouvant être imposés à la Compagnie par suite de la création d'un  
embranchement particulier.

Veuillez arrêter, Monsieur le Contrôleur Général,  
l'assurance de ma considération la plus distinguée.

LE CHEF ADJOINT DE L'EXPLOITATION

Reponde en main tout ou partie  
print de une boîte me l'Ord 62 du  
laboratoire des charges légères et pétrolières  
de l'armée de l'air à la direction des armées.  
en complément au rapport pour le Compteur  
Il ne faut donc rien dire pour noter  
l'origine de l'ordre de l'armée demandant  
la réception d'avoir à fournir un nouveau  
matériel de transport et d'équipement à  
l'armée de l'air de marchandise de trois, à  
l'effet de l'envoi de

17 mars 26

D.S.

*Copie*

Lucien COUADE - 36, rue de la Gaucherie à VIERZON

27 janvier 1926

Monsieur Lucien Couade, Négociant en bois,  
36, rue de la Gaucherie à Vierzon  
à

Monsieur le Ministre des Travaux Publics  
Direction Générale des Chemins de fer .

Monsieur le Ministre,

J'ai l'honneur de porter à votre connaissance  
que la Compagnie P.O. m'a accordé, le 8 décembre 1922 la concession  
d'un embranchement particulier pour relier ma fabrique d'allume-  
feux de Salbris (Loir-et-Cher) aux voies du Chemin de fer, à proxi-  
mité de la gare de Salbris .

Sur cet embranchement, je dois recevoir tous  
les wagons de bois nécessaires à l'approvisionnement de mon usine.

Or, les wagons expédiés d'une des stations de  
la Compagnie des Chemins de fer du Blanc à Argent, petite ligne  
dépendant de la Compagnie P.O., à destination de Salbris, au lieu  
d'être transbordés à Salbris et m'être livrés sur mon embranche-  
ment particulier, arrivent en gare de Salbris, Compagnie du Blanc  
à Argent où, je suis obligé d'en prendre livraison .

D'où pour moi, main-d'œuvre coûteuse qui  
me serait évitée si mes wagons étaient transbordés par les soins  
de la Compagnie P.O. et acheminés sur mon embranchement .

Pour éviter cette manœuvre supplémentaire

j'ai fait, jusqu'à présent, passer les wagons venant d'une des gares de cette petite ligne du Blanc à Argent, à destination de Salbris, soit par Romorantin ou par Argent, où mes wagons sont bien transbordés par les soins de la Compagnie P.O., mais alors ce trajet supplémentaire et inutile me fait payer des frais de transport très onéreux.

Considérant que le transbordement des wagons que je fais expédier d'une des gares de la Compagnie des Chemins de fer du Blanc à Argent doit obligatoirement être fait par la Compagnie P.O. pour que ces wagons puissent m'être livrés sur mon embranchement particulier, je ne vois pas pourquoi la Compagnie P.O. se refuse à faire ce transbordement en gare de Salbris, alors qu'elle est obligée de le faire en gare de Romorantin ou Argent .

Les frais, pour elle, sont les mêmes et pour moi cette façon de procéder serait beaucoup moins onéreuse .

En conséquence, j'ai l'honneur de vous demander de bien vouloir me faire connaître si la Compagnie P.O. n'est pas tenue d'effectuer le transbordement en gare de Salbris, des wagons destinés à mon embranchement particulier, et j'ai recours à votre bienveillance pour la bonne solution du cas que j'ai l'honneur de vous soumettre .

Avec mes remerciements anticipés, je vous prie d'agréer, Monsieur le Ministre, l'expression de mes sentiments distingués .

signé : COUADE .

*Copie*

Lucien COUADE - 36, rue de la Gaucherie à VIERZON

27 janvier 1926

Monsieur Lucien Couade, Négociant en bois  
36, rue de la Gaucherie à Vierzon  
à

Monsieur le Ministre des Travaux Publics  
Direction Générale des Chemins de fer .

Monsieur le Ministre,

J'ai l'honneur de porter à votre connaissance  
que la Compagnie P.O. m'a accordé, le 8 décembre 1922 la concession  
d'un embranchement particulier pour relier ma fabrique d'allume-  
feux de Salbris (Loir-et-Cher) aux voies du Chemin de fer, à proxi-  
mité de la gare de Salbris .

Sur cet embranchement, je dois recevoir tous  
les wagons de bois nécessaires à l'approvisionnement de mon usine.

Or, les wagons expédiés d'une des stations de  
la Compagnie des Chemins de fer du Blanc à Argent, petite ligne  
dépendant de la Compagnie P.O., à destination de Salbris, au lieu  
d'être transbordés à Salbris et m'être livrés sur mon embranche-  
ment particulier, arrivent en gare de Salbris, Compagnie du Blanc  
à Argent où, je suis obligé d'en prendre livraison .

D'où pour moi, main-d'œuvre coûteuse qui  
me serait évitée si mes wagons étaient transbordés par les soins  
de la Compagnie P.O. et acheminés sur mon embranchement .

Pour éviter cette manœuvre supplémentaire

j'ai fait, jusqu'à présent, passer les wagons venant d'une des gares de cette petite ligne du Blanc à Argent, à destination de Salbris, soit par Romorantin ou par Argent, où mes wagons sont bien transbordés par les soins de la Compagnie P.O., mais alors ce trajet supplémentaire et inutile me fait payer des frais de transport très onéreux.

Considérant que le transbordement des wagons que je fais à piedier d'une des gares de la Compagnie des Chemins de fer du Blanc à Argent doit obligatoirement être fait par la Compagnie P.O. pour que ces wagons puissent m'être livrés sur mon embranchement particulier, je ne vois pas pourquoi la Compagnie P.O. se refuse à faire ce transbordement en gare de Salbris, alors qu'elle est obligée de le faire en gare de Romorantin ou Argent .

Les frais, pour elle, sont les mêmes et pour moi cette façon de procéder serait beaucoup moins onéreuse .

En conséquence, j'ai l'honneur de vous demander de bien vouloir me faire connaître si la Compagnie P.O. n'est pas tenue d'effectuer le transbordement en gare de Salbris, des wagons destinés à mon embranchement particulier, et j'ai recours à votre bienveillance pour la bonne solution du cas que j'ai l'honneur de vous soumettre .

Avec mes remerciements anticipés, je vous prie d'agrérer, Monsieur le Ministre, l'expression de mes sentiments distingués .

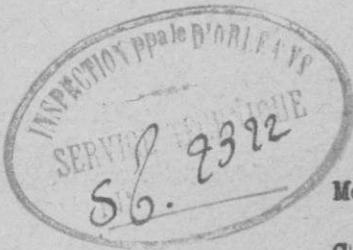
signé : COUADE .

CHEMIN DE FER  
DE  
**PARIS A ORLÉANS**  
—  
EXPLOITATION  
—  
BUREAU DES AFFAIRES  
COMMERCIALES

Paris, le 13

Septembre 1923

1, Place Valhubert



**TÉLÉPHONE:**

Gobelins N° 49-00  
— 49-01  
— 49-09

Nº E 1523

*Rappeler en marge de la Réponse  
le Bureau d'où émane cette lettre.*

Monsieur l'Inspecteur Principal

Chef d'Arrondissement à ORLEANS

Votre communication S.T. 2522, du 1<sup>er</sup> septembre courant.

La demande de M. Lucien COUADE tendant à être autorisé à

transborder en gare de Salbris sur les wagons à voie normale, les bois et autres marchandises qu'il reçoit par la ligne du Blanc à Argent afin que ces marchandises puissent être conduites sur son embranchement particulier situé à proximité, créerait à la gare de Salbris, notamment pour le camionnage de ces marchandises à l'embranchement, des sujétions susceptibles de gêner sérieusement son service.

Pour ce motif, nous sommes d'accord avec vous pour faire exprimer des regrets à M. Couade de ne pouvoir donner satisfaction à sa demande.

Vous me rendrez compte de la démarche.

## **P. LE CHEF DE L'EXPLOITATION**

W. H. DODGE

13

Septembre 1923

A Cornilleau

BUREAU DES AFFAIRES  
COMMERCIALES

Monsieur l'Inspecteur Principal

Chef d'Arrondissement à ORLEANS,

R 1528

Votre communication S.T. 2322, du 14<sup>e</sup> septembre courant.

La demande de M<sup>r</sup>. Lucien COUADE tendant à être autorisé à transborder en gare de Salbris sur les wagons à voie normale, les bois et autres marchandises qu'il reçoit par la ligne du Blanc à Argent afin que ces marchandises puissent être conduites sur son embranchement particulier situé à proximité, créerait à la gare de Salbris, notamment pour le camionnage de ces marchandises à l'embranchement, des sujétions susceptibles de gêner sérieusement son service.

Pour ce motif, nous sommes d'accord avec vous pour faire exprimer des regrets à M. Couade de ne pouvoir donner satisfaction à sa demande.

Vous me rendrez compte de la démarche.

P. LE CHEF DE L'EXPLOITATION  
Le Chef du Service des Affaires Commerciales

EXPLOITATION FORESTIÈRE  
BOIS DE MINES

BOIS DE BOULANGE & DE CHAUFFAGE

Adresse Télégraphique  
LUCIEN COUADE VIERZON

TÉLÉPHONE N° 54



36, RUE DE LA Boucherie VIERZON (CHER)

Compte Chèque Postal n°  
Bureau de Paris

L/P

L/R

POUR CAUSE D'HOMONYME  
PRIÈRE DE BIEN SPÉCIFIER  
LE PRÉNOM

*S. 2322*

Lucien Couade

Objet à Monsieur le Chef de l'Affaires Commerciales

du 6 Août 1923, suite à la lettre E. 1523<sup>e</sup> I. Septembre 1923

à l'inférence, dont Monsieur Jeunis, out été rapporté

l'opérations entrepris, qui envoie déjà

aujhor à la gare de Orléans

peniblement à la gare Loiret

des marchandises.

Je vous fais gré au M<sup>r</sup> Lucien Couade

Orléans le 14 Septembre 1923

L'Inspecteur Principal

Chef d'Arr. de l'Exploitation

jeunis

Conditions : - Les marchandises voyageant avec frais, voix et pâle des débarquements qui devront visiter les chargements avant d'avoir pris place. - Si certaines sont vendues de bonnes foires dans aucun cas, le vendeur ne sera responsable des vices cachés qui soit le débarquement fait aucune indemnité sera due en cas de retour, à moins de stipulations particulières et spéciales l'acquittant de tout recours contre le Tribunal de Commerce de Bourges ou l'intermédiaire ou de l'acheteur d'un marchandise toutes mes affaires étant couverte.

J'ai l'honneur de vous accuser réception de votre lettre du 8 courant à laquelle une saison d'eau que je viens d'effectuer m'a empêché de répondre plus tôt.

Quand je vous ai demandé le 26 Juillet dernier dans quelles conditions seraient reçus sur mon embranchement particulier établi en gare de SALBRIS les wagons de bois ou autres marchandises en provenance de la ligne du BLANC à ARGENT, j'envisageais que les wagons à voie de 1 m<sup>o</sup> pourraient être transbordés dans ceux à voie normale par les soins de votre Cie et désirais par ma demande connaitre le montant de la redevance qui me serait réclamée de ce fait.

S'il n'est pas possible à la Cie de se charger de ce travail, je vous propose de le faire faire par mes propres moyens et à mes frais à la condition que vous mettiez simplement à ma disposition sur ma demande le matériel nécessaire au transbordement de mes marchandises dans vos wagons qui seraient ensuite refoulés sur mon embranchement.

En cas d'acceptation de votre part de cette façon de voir vous voudrez bien me dire à quelles conditions ce transport de SALBRIS transit à mon embranchement serait effectué.

A vous lire; Veuillez agréer, Monsieur, mes empressées salutations.

*Couade*

Wagons à voie d'un mètre

6

Août 1923

J. Cornuillair

BUREAU DES AFFAIRES COMMERCIALES

Monsieur l'Inspecteur Principal  
Chef d'Arrondissement à ORLEANS,

E. 1523

Vous nous avez transmis par votre communication S.T. 2322 du 26 juillet dernier, une lettre de M. Lucien Couade demandant dans quelles conditions il pourrait recevoir sur son embranchement particulier le Salbris les wagons de bois ou autres marchandises en provenance de la ligne du Blanc à Argent.

Puisque les wagons à voie d'un mètre de cette ligne ne peuvent être conduits sur l'embranchement leur livraison doit être effectuée en gare dans les conditions ordinaires.

Je vous prie de répondre dans ce sens à M. Lucien Couade et de donner des instructions en conséquence.

P. LE CHEF DE L'EXPLOITATION,  
LE CHEF DU SERVICE  
DES AFFAIRES COMMERCIALES,

EXPLOITATION FORESTIÈRE  
BOIS DE MINES

BOIS DE BOULANGE & DE CHAUFFAGE

Adresse Télégraphique:  
LUCIEN COUADE - VIERZON

TÉLÉPHONE N° 54

36, RUE DE LA GAUCHERIE VIERZON (CHER)

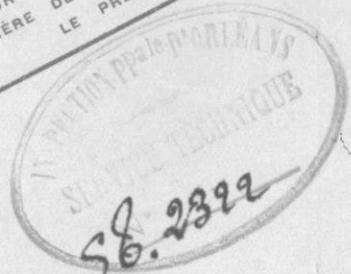
le 26 Juillet 1923

Compte Chèque Postal n° 151-62  
Bureau de Paris

L/P

L/R

POUR CAUSE D'HOMONYME  
PRIÈRE DE BIEN SPÉCIFIER  
LE PRÉNOM



Monsieur l'Inspecteur Principal

Cie P.O

à ORLEANS (Loiret)

J'ai l'honneur de vous demander de me faire savoir dans quelles conditions seront reçus par moi sur mon embranchement particulier en gare de SALBRIS, les wagons de bois ou autres marchandises en provenance de la ligne du Blanc à Argent.

A vous lire.

Veuillez agréer, Monsieur, mes salutations bien empressées

Conditions - Les marchandises envoient aux fûts, usques et pâlets des destinataires qui doivent verser les chargements avant d'en prendre livraison. Les ventes et les achats faites pour mes agents ou les commis de commerce ne sont pas libres que cela mon exploitation soit. Mes marchandises sont vendues au bon marché et dans aucun cas, le vendeur ne sera responsable des erreurs qu'il peut faire, aucune indemnité n'est due en cas de retard à moins de stipulations formelles et spéciales. L'envoi de mes factures est toujours payé. Bourges sera assuré contre dégâts et pertes dans toute la juridiction du Tribunal d'Instruction ou de l'Instruction. Je ne marche toutes mes affaires dont concerne

Tribunal de Commerce de Bourges. - N° 1.023 d'immatriculation

Le cas n'est pas pour au droit de l'exploitation  
de Concours de cet instant (vote letter Couade)  
E. 1523 du 27 Juin 1923.  
Il peut sans t.t. il est assimilé,  
à lui qui écrit à la gare à Argent  
(expédition de cailloux & l'emb. ferat)  
sur le Ch. de fer du Blanc à Argent,  
vote letter E. 1514 du 10 Août 1923.  
Orléans le 28 Juillet 1923  
V'Inspecteur Principal  
Chef d'Arr. de l'Exploitation  
ébéniste

CHEMIN DE FER DE PARIS A ORLÉANS

## BUREAU DES AFFAIRES COMMERCIALES

Transports de bois de chauffage en provenance  
de la ligne du BA,  
à destination de Salbris sur l'emb<sup>t</sup> de M. Couade  
relié à la ligne à VN.

Mod. 1631

Raisin bulle parcheminé 30 k. — 2.000 ex. in-4° double. — Paul Gruot, Paris (8624127)

DATES	ANALYSE DES PIÈCES
	<p>9/15 fevrier 13 E 1514 (Endo) E 1523 (Couté) B 5-3-30</p>

Copie

30 Mars 1926

SUREAU DES AFFAIRES COMMERCIALES

Monsieur le Contrôleur Général

E. 1523

Par bordereau EG 2493-26, du 5 mars courant,

vous nous avez communiqué pour avoir nos observations, une lettre aux termes de laquelle M. Lucien Couade exprime le désir que soient transbordés par nos soins, en gare de Salbris, dans des wagons à voie normale, les bois lui parvenant de la ligne à voie d'un mètre, du Blanc à Argent, afin qu'ils puissent être conduits sur son embranchement particulier relié à notre ligne d'Orléans à Vierzon, en gare de Salbris .

J'ai l'honneur de vous faire connaître, Monsieur le Contrôleur Général, que nous ne croyons pas pouvoir donner satisfaction à la demande de M. Couade .

En effet, les transports de cette nature à destination de la gare de Salbris, sont normalement livrés sur la voie de débord et déchargés par les destinataires.

D'autre part, l'art. 62 de notre Cahier des Charges stipule que la création d'un embranchement particulier ne doit entraîner aucun frais particuliers pour la

Monsieur OTTET, Contrôleur Général de l'Exploitation Commerciale des Chemins de fer - Ministère des Travaux Publics (PARIS).

Compagnie .

Notre Compagnie ne saurait donc, comme M. Couade le lui demande, assumer les frais de la fourniture de wagons à voie normale, du transbordement des bois sur ces wagons et de la manœuvre des wagons chargés et vides entre la gare et l'embranchement .

Il est évident que ces dépenses rentrent bien parmi les frais particuliers visés par notre Cahier des Charges comme ne pouvant être imposés à la Compagnie par suite de la création d'un embranchement particulier .

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

P. LE CHEF ADJOINT DE L'EXPLOITATION  
LE SOUS-CHEF DE L'EXPLOITATION,  
signé : JACQUIOT .

*Refus de transbordement dans les wagons à voie normale de bois en provenance du B.A. destinés à un concessionnaire d'entre particulier relié en gare.*

CHEMIN DE FER

DE

PARIS A ORLÉANS

*Copie*

Paris le 30 Mars 1926

92

1. Place Valhubert (XIII<sup>e</sup>)

EXPLOITATION

BUREAU DES AFFAIRES COMMERCIALES

R. C. SEINE 68-928

TÉLÉPHONE:

Gobelins N° 49-00

— 49-01

— 49-02

Monsieur le Contrôleur Général

N° E. 1523

Par bordereau EG 2493-26, du 5 mars courant,

*Rappeler en marge de la Réponse  
le Bureau d'où émane cette lettre.*

vous nous avez communiqué pour avoir nos observations, une lettre aux termes de laquelle M. Lucien Couade exprime le désir que soient transbordés par nos soins, en gare de Salbris, dans des wagons à voie normale, les bois lui parvenant de la ligne à voie d'un mètre, du Blanc à Argent, afin qu'ils puissent être conduits sur son embranchement particulier relié à notre ligne d'Orléans à Vierzon, en gare de Salbris .

J'ai l'honneur de vous faire connaître, Monsieur le Contrôleur Général, que nous ne croyons pas pouvoir donner satisfaction à la demande de M. Couade .

En effet, les transports de cette nature à destination de la gare de Salbris, sont normalement livrés sur la voie de débord et déchargés par les destinataires.

D'autre part, l'art. 62 de notre Cahier des Charges stipule que la création d'un embranchement particulier ne doit entraîner aucun frais particuliers pour la

Monsieur MOTTET, Contrôleur Général de l'Exploitation Commerciale des Chemins de fer - Ministère des Travaux Publics (PARIS).

Compagnie .

Notre Compagnie ne saurait donc, comme M. Couade le lui demande, assumer les frais de la fourniture de wagons à voie normale, du transbordement des bois sur ces wagons et de la manœuvre des wagons chargés et vides entre la gare et l'embranchement .

Il est évident que ces dépenses rentrent bien parmi les frais particuliers visés par notre Cahier des Charges comme ne pouvant être imposés à la Compagnie par suite de la création d'un embranchement particulier .  
Veuillez agréer, Monsieur le Contrôleur Général, l'assurance de ma considération la plus distinguée.

P. LE CHEF ADJOINT DE L'EXPLOITATION  
LE SOUS-CHEF DE L'EXPLOITATION,  
signé : JACQUIOT .

25 Avril 1929,

## BUREAU DES AFFAIRES

## COMMERCIALES

Tous les documents sont en français sauf

V.E. 45-118

à l'exception des

et à l'exception des documents émis par le Ministère des

## N O T E

à l'exception des documents émis par le Ministère des

l'envoi de l'ordre de service pour Monsieur le Chef du Service  
(11 pièces) des Réclamations

Par note du 2 mars dernier, vous nous avez adressé 9 rectifications concernant les 9 rectifications établies par le Bureau des Taxes au sujet de transports de bois de chauffage effectués de diverses gares de notre Réseau sur Salbris,

dont l'itinéraire court s'établit par voie mixte normale et étroite en  
empruntant la ligne du Blanc à Argent et aboutit à Salbris-B.A.

Vous indiquez que l'expéditeur ayant revendiqué la livraison des marchandises à Salbris sur l'embranchement particulier à voie normale de M. Couade, le Bureau des Taxes a fait les rectifications précitées en taxant toute voie normale conformément aux indications de notre communication du 9 juillet dernier.

Si théoriquement, le point de vue exposé dans notre communication précitée est justifié, nous devons reconnaître la bonne foi de M. Couade, dans ses protestations puisqu'il constate que ses transports arrivent à Salbris dans nos wagons à voie normale et que rien ne s'est opposé en fait à leur livraison sans frais ni difficultés pour nous sur son embranchement particulier.

En effet, conformément au 2<sup>e</sup> de l'Instruction 671 (2<sup>e</sup> tirage) l'acheminement toute voie normale est pratiqué pour les transports faits au départ de nos gares à voie normale et à destination de Salbris, la

recette résultant de ces transports étant attribuée intégralement à notre Compagnie.

Nous sommes donc finalement d'avis de maintenir la taxation de ces transports par l'itinéraire le plus court empruntant la ligne du Blanc à Argent.

Je vous retourne ci-joint le dossier communiqué en vous laissant le soin de faire, dans le sens précité, les modifications utiles aux rectifications qui ont fait l'objet de la présente affaire.

Le cas des transports faits au départ d'une gare propre à la Compagnie du Blanc à Argent a été réglé par notre communication du 6 février dernier à l'arrondissement d'Orléans, dont copie vous a été adressée le 15 même mois.

*Classé au verso  
Selon le Comptable  
E 1523*

LE CHEF DU SERVICE DES AFFAIRES COMMERCIALES

Monsieur le Commissaire,

Note lettre de 6 Février 1929 à sujet  
de cas de transports de bois en provenance de  
Molenbeek et à destination de Tamboek.  
Ensuite à Uelzen.

La question qui se pose, concerne la façon  
en provenance de nos gars à voie normale et à  
destination de cet embranchement; lorsque le train  
est contenté par la voie étroite à l'arrivée  
à Uelzen.

Dès lors l'instruction 671, les transports  
sont effectués de bout en bout par la voie  
normale. Ensuite de Uelzen, les transports de  
ce genre sont livré dans la région à voie  
normale.

Si en théorie, le point de vue indiqué  
par notre lettre de 9 Juillet 1928 est

Justifié, on comprend que M. Gossé proteste devant que les transports arrivent à Deltin dans nos grands wagons et que rien ne s'est opposé à leur livraison sans plan, ni difficultés sur son embarquement.

J'crois que mes discussions devant la commission du 9 Juillet 1928

10 Avril 29

R. d. J.

C est humiliant.  
mon avis.  
Non répondant au  
honor M. Gossé que mal  
que le transport soit fait  
qu'il n'y ait aucun problème  
de Sable. 1911. 29  
Ottawa

H. Hennet  
Objet d'une enquête  
référée aux Réclamations  
1911. 29

12 Juin 1896

T R A I T E

POUR LA CONSTRUCTION & L'EXPLOITATION  
DE LA LIGNE DU BLANC A ARGENT

Entre la Compagnie du Chemin de fer de Paris à Orléans, représentée par M. HEURTEAU, son Directeur, élisant domicile au siège de la dite Société à Paris, autorisé par décision du Conseil d'Administration de la dite Compagnie, en date du 12 Juin 1896,

d'une part;

Et la Société FAUGERE & CHATELIN, dont le siège est provisoirement établi à Bordeaux, 44, rue Vital-Carle,

d'autre part;

Vu la Convention entre le Ministre des Travaux Publics et la Compagnie d'Orléans, en date du 17 Juin 1892 et par application des articles 7 & 9 de la dite Convention,

IL A ETE CONVENU CE QUI SUIT :

- ARTICLE 1er -

La Compagnie donne à bail à la Société Faugère & Chatelin qui l'accepte, l'exploitation de la ligne d'intérêt général du Blanc à Argent et charge la dite Société de la construction de cette ligne aux lieu et place de la Compagnie, le tout par application des articles 7 & 9 de la Convention du 17 Juin 1892.

- ARTICLE 2 -

Pour la construction et l'exploitation de cette ligne, la Société Faugère & Chatelin se conformera aux conditions fixées par la dite Convention et satisfera complètement à ces conditions, comme devrait le faire la Compagnie d'Orléans elle-même.

- ARTICLE 3 -

Tous les projets et toutes les dispositions, tant pour la construction que pour l'exploitation, seront dressés par la Société Faugère & Chatelin, mais devront être arrêtés avec la Compagnie d'Orléans avant d'être soumis par la dite Compagnie, s'il y a lieu, à l'approbation ministérielle.

Les règlements d'exploitation à soumettre par la Compagnie d'Orléans à l'approbation ministérielle, pour être appliqués sur la ligne du Blanc à Argent, seront, autant que possible, analogues à ceux en vigueur sur les réseaux des chemins de fer d'intérêt local.

La construction et l'exploitation seront faites sous le contrôle de l'Etat, conformément aux conventions et Cahier des Charges de la Compagnie d'Orléans.

La voie, les bâtiments, le matériel fixe et roulant et toutes leurs dépendances, seront constamment maintenus en aussi bon état d'entretien que les parties correspondantes des lignes secondaires entretenues par la Compagnie d'Orléans elle-même.

Cette Compagnie aura la faculté de faire toutes inspections qu'elle jugera utiles pour s'assurer de l'exécution de la clause ci-dessus.

## CONSTRUCTION

---

### - ARTICLE 4 -

La Société Faugère & Chatelin pourvoira à toutes les dépenses d'établissement, infrastructure et superstructure.

Elles seront échelonnées par exercice, suivant les indications qui seront données par la Compagnie à la dite Société, en tenant compte des autorisations que la Compagnie recevra de l'Administration des Travaux Publics.

Ces dépenses seront évaluées à une somme maximum globale qui sera déterminée ainsi qu'il suit. Elle se composera de la somme allouée par l'Etat à la Compagnie ainsi qu'il est dit à l'art. 7 de la Convention du 17 Juin 1892 après qu'on en aura déduit :

1° - Les dépenses représentant les travaux que la Compagnie et la Société Faugère & Chatelin en distrairont d'un commun accord.

2° - Une fraction égale à deux pour cent (2 %) du dit forfait représentant les dépenses que la Compagnie aura à faire pour avances de fonds à ladite Société et pour frais de surveillance que la Compagnie aura à exercer pendant la construction.

### - ARTICLE 5 -

Le remboursement des dépenses d'établissement prévues à l'art. 4 ci-dessus sera fait mensuellement par la Compagnie à la Société Faugère & Chatelin. A cet effet, celle-ci remettra à la fin de chaque mois ses comptes mensuels comprenant :

1° - Toutes les sommes qu'elle aura dépensées dans le but d'utilité pour les études, les frais de contrôle, la construction & la mise en exploitation de la ligne et de ses dépendances;

2° - Quinze pour cent (15 %) du montant des dépenses portées en compte en vertu du paragraphe précédent, pour frais généraux, frais d'Administration et avances de capitaux.

ressant les relations de la ligne du Blanc à Argent avec d'autres lignes de chemin de fer, d'embranchements ou de prolongements.

Dans le délai d'un an à dater de l'approbation du présent traité, elle devra substituer une Société Anonyme au capital de cinq cent mille francs (500.000 Fr.) à ses lieu et place dans les droits et obligations qui résultent du présent traité.

- ARTICLE 18 -

Avant la signature du décret approubatif visé à l'article 20 ci-après, la Société Faugère & Chatelin déposera en obligations de la Compagnie d'Orléans, dans les caisses de celle-ci, une somme de mille francs (1.000 Fr.) pour chaque kilomètre de la ligne du Blanc à Argent. Cette somme jointe aux retenues visées à l'art. 5, constituera le cautionnement de la Société, les arrérages de ces obligations seront payés à la Société.

Les quatre cinquièmes du cautionnement seront remboursés à la Société Faugère & Chatelin à partir de la deuxième année d'exploitation de la ligne totale du Blanc à Argent annuellement et par cinquième, le dernier cinquième ne sera remboursé qu'à l'expiration du présent traité.

- ARTICLE 19 -

Les frais de timbre et d'enregistrement du présent traité seront acquittés par la Société Faugère & Chatelin, assimilés à des frais d'études, et, à ce titre, ajoutés aux dépenses d'établissement prévues à l'article 5.

- ARTICLE 20 -

Le présent traité sera considéré comme nul et non avenu dans toutes ses parties si la construction de la ligne du Blanc à Argent ne s'exécute pas dans les conditions prévues à l'art. 7 de la Convention du 17 Juin 1892.

- ARTICLE 21 -

Le présent traité ne sera définitif qu'après approbation des présentes par décret délibéré en Conseil d'Etat, conformément à l'art. 4 de la loi du 20 Mars 1893.

Fait double à Paris, le douze Juin mil huit cent quatre vingt-seize.

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

Signé : HEURTEAU

Approuvé par Décret du 13 Avril 1897

LES PRENEURS :

Lu et approuvé Lu et approuvé

Signé : FAUGERE Signé : GHATELIN

L'ensemble de ces dépenses remboursables, y compris les 15 %, ne pourra, bien entendu, être supérieur à la somme maximum globale fixée ainsi qu'il est dit à l'article précédent.

S'il est réalisé une économie sur cette dépense maximum, elle sera payée par moitié à la Société Faugère & Chatelin à titre de prime d'économie, l'autre moitié restant acquise à la Compagnie.

Sur les paiements mensuels définis ci-dessus, il sera retenu une somme de deux pour cent (2 %) à titre de garantie pour la qualité de la bonne exécution des travaux. Cette somme sera placée en obligations de la Compagnie au nom de la Société Faugère & Chatelin; les obligations resteront dans les caisses de la Compagnie; les arrérages seront payés à la dite Société; cette somme jointe à celle stipulée à l'art. 18 ci-après constituera le cautionnement de la Société et lui sera remboursée comme il est spécifié au dit article 18.

Le compte des dépenses de premier établissement sera clos le 31 Décembre de l'année qui suivra la mise en exploitation.

- ARTICLE 6 -

La Compagnie d'Orléans pourvoira directement aux travaux d'appropriation des gares de jonction avec son réseau à voie normale. Elle fournira à la Société Faugère & Chatelin le matériel roulant, le mobilier et l'outillage; les effectifs et les types de ces fournitures seront arrêtés d'un commun accord sur des bases analogues à celles qui sont adoptées sur les lignes à voie étroite de même importance.

- ARTICLE 7 -

Les horaires des trains et les tarifs seront soumis par la Compagnie d'Orléans à l'approbation du Ministre des Travaux Publics après avoir été arrêtés d'un commun accord entre la Compagnie et la Société Faugère & Chatelin, dans les conditions fixées par les articles 5 et 8 de la Convention du 17 Juin 1892.

La Compagnie d'Orléans se réserve, d'ailleurs, le droit d'effectuer de bout en bout par ses lignes à voie normale, sans les faire transiter effectivement par la ligne à voie étroite du Blanc à Argent, les transports pour lesquels la plus courte distance servant au calcul de la taxe s'établirait en empruntant en transit cette ligne à voie étroite; et, dans ce cas, la taxe totale du transport restera intégralement acquise à la Compagnie. Il est stipulé, en outre, que le trafic local des gares communes entre elles sera attribué à la ligne la plus courte.

Le reste du service de l'exploitation sera réglé par la Société Faugère & Chatelin suivant ses propres convenances.

- ARTICLE 8 -

La Société Faugère & Chatelin supportera toutes les dépenses relatives à l'exploitation, à l'entretien et au renouvellement de la voie, des bâtiments, du matériel fixe ou roulant, de l'outillage, du mobilier, etc..., aux impôts, patentnes et frais de contrôle, aux assurances, aux accidents quelle qu'en soit la cause, aux incendies, indemnités pour pertes, retards, avaries, etc..., et, en général, à toutes les dépenses qui incombent au compte d'Exploitation.

- ARTICLE 9 -

GARES COMMUNES & TRONCS COMMUNS

**GARES COMMUNES** - Les gares communes avec le Réseau à voie normale devant être appropriées au service commun, il ne sera perçu aucun loyer pour l'usage de ces gares communes. La Société Faugère & Chatelin, dans ces gares, pourra se servir de l'eau disponible dans le réservoir alimenté par la Compagnie d'Orléans, moyennant un prix au mètre cube qui sera établi d'un commun accord d'après le prix de revient, sans tenir compte du loyer des installations.

Le service des voyageurs de la grande vitesse, des marchandises, du transbordement et du télégraphe dans les gares communes, sera fait par les soins de la Compagnie d'Orléans. Les agents de cette gare opéreront aux risques de la Société Faugère & Chatelin pour tout ce qui concerne le trafic intéressant la ligne du Blanc à Argent. Cette Société fournira, à ses frais, les billets, registres et imprimés nécessaires à son service.

Les dépenses d'exploitation de ces gares seront réparties entre la ligne du Blanc à Argent et les lignes à voie normale aboutissant à la même gare, suivant la formule suivante:

On considérera séparément :

- Le nombre des unités de trafic/local expédiées ou reçues par la gare commune pour le compte de la ligne du Blanc à Argent;
- Le nombre des unités de trafic local expédiées ou reçues pour le compte des lignes à voie normale;
- Le nombre des unités de trafic ayant transité des sections à voie normale sur les sections du Blanc à Argent dans la gare commune ou vice-versa.
- d) étant le total des dépenses communes, la part de la ligne du Blanc à Argent sera donnée par la formule

$$\frac{ad}{a + b + c}$$

et celle des lignes à voie normale, par la formule :

$$\frac{(b + c) d}{a + b + c}$$

Pour le décompte du nombre des unités de trafic on comptera chaque tonne de marchandises expédiée ou reçue en grande ou en petite vitesse, comme équivalent à dix (10) voyageurs; chaque tête de gros bétail comme équivalent à dix (10) voyageurs; chaque tête de bétail de moyenne ou de petite taille comme équivalent à cinq (5) voyageurs. Il ne sera pas tenu

La voie, les bâtiments, le matériel fixe et roulant, l'outillage et le mobilier devront être remis à la Compagnie gratuitement et en bon état d'entretien.

A cet égard, la Société Faugère & Chatelin aura satisfait à ces obligations en entretenant le matériel roulant, les bâtiments, la voie et ses accessoires, jusqu'à la fin du traité absolument de la même manière que dans les années antérieures, c'est-à-dire comme il est prescrit à l'article 3 ci-dessus.

Les approvisionnements seront remboursés par la Compagnie d'Orléans à la Société Faugère & Chatelin après que la valeur en aura été fixée d'un commun accord.:

Six mois avant la cessation du traité, il sera fait un examen contradictoire de l'état des diverses parties précitées et, si l'une ou plusieurs d'entre elles sont reconnues ne pas être en état normal d'entretien, leur remise en état sera exécutée par la Société Faugère & Chatelin par prélèvement sur le fonds de réserve prévu à l'art. 11. Le reste de ce fonds sera ensuite partagé par moitié entre cette Société et la Compagnie. Dans le cas où le fonds de réserve ne serait pas suffisant pour la remise du chemin en état d'entretien, la Société Faugère & Chatelin devrait compléter de ses deniers la somme suffisante, laquelle sera déterminée soit amiablement, soit par arbitres.

- ARTICLE 16 -

La Compagnie d'Orléans se réserve le droit de résilier le présent traité à toute époque, après l'expiration des quinze (15) premières années en prévenant la Société Faugère & Chatelin un an à l'avance.

Il sera, dans ce cas, alloué à cette Société, une indemnité égale à cinq fois la part du bénéfice annuel moyen réalisé par elle pendant les trois dernières années de son exploitation, telle qu'elle est établie au dernier alinéa de l'art. 11 ci-dessus.

Réciproquement, la Société Faugère & Chatelin se réserve de résilier le présent traité dans les mêmes conditions, sans indemnité, mais elle abandonnera à la Compagnie la moitié du fonds de réserve qui lui est attribuée par l'article 15.

Dans l'une ou l'autre hypothèse, la partie du cautionnement restant à rembourser sera rendue à la Société Faugère & Chatelin.

Dans tous les cas de résiliation, la remise de la ligne du Blanc à Argent aura lieu comme il est dit à l'article 15.

- ARTICLE 17 -

La Société Faugère & Chatelin ne pourra rétrocéder le présent traité à des tiers qu'avec l'acquiescement de la Compagnie. Elle ne pourra conclure sans l'assentiment de la Compagnie et l'approbation du Ministre des Travaux Publics aucun traité d'exploitation ou arrangement d'aucune sorte inté-

Tous les transports, sur le Réseau d'Orléans, du matériel ou de matières nécessaires à la construction, à l'entretien et à l'exploitation de la ligne du Blanc à Argent, auront lieu au prix des transports en service de la Compagnie et suivant les mêmes règles.

Les transports en service effectués sur la ligne du Blanc à Argent, pour la Compagnie d'Orléans, donneront lieu aux mêmes perceptions.

Les transports en service faits par la Société Faugère et Chatelin sur la ligne du Blanc à Argent, pour les besoins de son exploitation, seront effectués librement et sans aucune taxation.

- ARTICLE 13 -

Les travaux de premier établissement de toute nature, reconnus nécessaires d'un commun accord, après la mise en exploitation, tels qu'agrandissements et installations nouvelles dans les stations, établissement de voies de garage, raccordements d'usines, travaux de consolidation, augmentation de l'effectif du matériel roulant ou petit matériel, du mobilier et de l'outillage, feront l'objet de projets présentés par la Compagnie d'Orléans à l'approbation ministérielle. Après cette approbation, les travaux seront exécutés par la Société Faugère & Chatelin aux frais de la Compagnie et remboursés mensuellement avec une majoration de cinq pour cent (5 %) pour frais généraux. Toutefois, cette majoration ne frappera que les dépenses de travaux, à l'exclusion des dépenses de fournitures diverses, telles que matériel roulant, petit matériel, mobilier, outillage, etc... - Les augmentations de matériel roulant, de mobilier et d'outillage seront fournies par la Compagnie d'Orléans après accord avec la Société exploitante, afin de mettre l'effectif du matériel en harmonie avec l'importance du trafic à desservir.

- ARTICLE 14 -

Le présent traité d'exploitation est fait pour une durée de trente années qui commencera à courir à partir du premier Janvier qui suivra la mise en exploitation du dernier tronçon de la ligne du Blanc à Argent.

- ARTICLE 15 -

Des inventaires contradictoires seront établis pour constater l'existence et la remise de tous les meubles et immeubles livrés par la Compagnie d'Orléans à la Société Faugère & Chatelin, ainsi que des extensions et additions successivement opérées aux frais de la Compagnie d'Orléans.

Les inventaires seront tenus à jour et revisés contradictoirement à la fin de chaque exercice.

A l'expiration du présent traité, la Compagnie d'Orléans reprendra la ligne du Blanc à Argent avec le matériel fixe et roulant, l'outillage, le mobilier et les approvisionnements qui existeront à ce moment, sans que ces approvisionnements puissent excéder la consommation à faire pendant six mois.

compte des bagages, marchandises diverses, finances, valeurs, objets d'art, chiens, voitures, pompes funèbres, etc..., non taxés au poids.

Le trafic local ne comprend que les voyageurs et les marchandises en provenance ou à destination de la gare commune à l'exclusion de tout ce qui continue ou est réexpédié par voie de fer.

La ligne du Blanc à Argent remboursant au réseau à voie normale une part de toutes les dépenses d'exploitation des gares communes, participera, dans la même proportion, aux recettes accessoires des gares telles que : location de buffets, vente de livres, redevances pour affichage, locations faites à divers, etc... -

Les perceptions de magasinage effectuées dans les gares communes en exécution des tarifs généraux des deux Réseaux seront attribuées exclusivement à l'Administration qui aura effectué le dernier transport de la marchandise donnant lieu à ces perceptions.

Les propositions ayant pour objet la fixation des tarifs à percevoir pour le transbordement des marchandises, voitures, animaux, etc..., seront concertées entre la Compagnie d'Orléans et la Société Faugère & Chatelin. Les taxes perçues à l'occasion de ces opérations seront partagées par moitié entre la Compagnie et la Société Faugère & Chatelin.

Resteront en dehors de la communauté toutes les installations de traction et d'alimentation d'eau.

- TRONCS COMMUNS. - S'il y a lieu d'établir aux abords des gares communes des troncs communs en voies mixtes à trois ou quatre rails, le mode d'exploitation et les redevances seront fixés de la manière suivante :

L'entretien de la voie mixte sera assuré par la Compagnie d'Orléans et la moitié des dépenses de cet entretien lui sera remboursée par la Société Faugère & Chatelin. Les frais d'entretien des bifurcations, des traversées de voie à niveau, des pénétrations de la voie étroite dans la voie normale, les frais relatifs au gardiennage et à la manœuvre des aiguilles, signaux et appareils de sécurité établis en ces points, seront partagés par moitié entre les deux Administrations. Les conséquences des accidents qui pourraient survenir sur le tronc commun, aux bifurcations et traversées, seront à la charge de celle des deux Administrations dont le personnel ou le matériel aura causé l'accident. Ces conséquences seront partagées par moitié si l'accident est causé par du matériel commun ou par un agent opérant pour le service commun.

- ARTICLE 16 -

Les recettes de l'exploitation et toutes celles qui seront faites par la Société Faugère & Chatelin sur la ligne du Blanc à Argent, seront versées dans les caisses de la Compagnie d'Orléans.

Les dépenses de cette Société pour l'exploitation de la ligne seront prélevées sur les sommes ainsi encaissées au moyen de mandats établis sur demande, émanant de la Direction payables à la résidence du Chef d'Exploitation et acquittés par lui.

Le mouvement de fonds qui sera le résultat de ces encaissements et de ces prélevements sera constaté par un compte courant sans intérêts, ouvert à cet effet sur les livres des deux parties contractantes.

Chaque semaine, la Société Faugère & Chatelin remettra à la Compagnie d'Orléans l'état des recettes à l'expédition de ses gares pendant la semaine précédente, lesquelles seront comprises dans les recettes générales du Réseau d'Orléans à publier dans le Journal Officiel.

Les indemnités pour pertes et avaries, retards, etc..., intéressant les relations de trafic, seront réglées d'office par l'une ou l'autre partie et réparties entre elles au prorata kilométrique des parcours sur la ligne du Blanc à Argent et sur les lignes à voie normale du Réseau d'Orléans.

- ARTICLE 11 -

La Compagnie d'Orléans aura le droit de contrôler la gestion de la Société Faugère & Chatelin et, notamment, toutes les opérations comptables en recettes et en dépenses et de prendre connaissance de toutes les pièces. Pour la couvrir de ce contrôle, il lui sera attribué mensuellement une somme égale à un franc pour cent (1 %) des recettes brutes.

La Société Faugère & Chatelin tiendra un compte exact de toutes les recettes et de toutes les dépenses.

Le compte des recettes comprendra non seulement les recettes directes dues au trafic, impôts déduits, mais aussi les péages et les produits indirects et, notamment, les locations de terrains, de buffets, de bibliothèques, taxe d'affichage, etc... Le compte des dépenses comprendra les dépenses réelles d'exploitation locale, les frais de contrôle à verser à l'Etat, ceux attribués à la Compagnie par le premier paragraphe du présent article et aussi les frais de l'Administration Centrale de la Société Faugère & Chatelin à Paris, lesquels seront fixés, à forfait, à cinq pour cent (5 %) des dépenses locales, telles qu'elles sont définies à l'article 8, sans que cette allocation puisse descendre au-dessous de cent francs (100 Fr.) par kilomètre exploité et au-dessous d'un minimum total de cinq mille francs (5.000 Fr.) quel que soit le nombre de kilomètres exploités. Enfin, on comprendra dans les dépenses une somme de cent cinquante francs (150 Fr.) par kilomètre et par an qui sera prélevée sur les recettes pour constituer un fonds de réserve destiné à assurer le renouvellement de la voie et du matériel roulant et à parer d'un commun accord à des dépenses imprévues.

Ce fonds qui ne donnera pas lieu au prélevement de 5 % pour dépenses d'Administration Centrale sera placé en obligations de la Compagnie d'Orléans qui resteront en dépôt dans les caisses de la Compagnie. Il s'augmentera, chaque année, des arrérages de ces obligations et cessera de croître lorsqu'il aura atteint une valeur de deux mille francs (2.000 Fr.) par kilomètre. Dès que cette somme sera atteinte, les arrérages consti-

tueront une recette d'exploitation et seront, à ce titre, portés en compte comme s'ils étaient versés par la Société Faugère & Chatelin dans les conditions du premier paragraphe de l'article 10.

Quand il aura été fait, sur le fonds de réserve des prélevements pour assurer le renouvellement ou d'autres travaux urgents, ce fonds sera reconstitué par de nouvelles allocations annuelles de cent cinquante francs (150 Fr.) par kilomètre.

Le compte des recettes et des dépenses ayant été ainsi établi, la différence constituera le produit net qui pourra se solder soit en bénéfice soit en perte.

S'IL Y A PERTE : elle sera intégralement à la charge de la Compagnie d'Orléans, si les recettes, telles qu'elles sont définies au 3<sup>e</sup> alinéa du présent article, sont inférieures à deux mille francs (2.000 Fr.) par kilomètre, sans que, dans ce cas, les dépenses dont il y a lieu de tenir compte à la Société exploitante puissent être supérieures à deux mille francs (2.000 Fr.). A partir d'une recette de deux mille francs (2.000 Fr.), la perte sera intégralement supportée par la Société exploitante.

S'IL Y A BÉNÉFICE : il sera intégralement acquis à la Société exploitante si les recettes sont inférieures à deux mille francs (2.000 Fr.) par kilomètre. Si les recettes sont comprises entre deux mille francs (2.000 Fr.) et deux mille quatre cents francs (2.400 Fr.) par kilomètre, le bénéfice sera partagé entre la Société exploitante et la Compagnie d'Orléans suivant les coefficients suivants :

$$0.33 + (0.67 \frac{2.400 - R}{400}) \text{ pour la Société exploitante}$$

et  $0.67 \frac{R - 2000}{400}$  pour la Compagnie d'Orléans.

Si les recettes sont supérieures à deux mille quatre cents francs (2.400 Fr.) par kilomètre, la Société exploitante gardera le tiers du produit net et la Compagnie d'Orléans les deux tiers. On calculera, en outre, l'intérêt à quatre pour cent (4 %) de la somme dépensée par la Compagnie d'Orléans pour la fourniture du matériel roulant, du mobilier et de l'outillage; si le produit net total est supérieur à une fois et demie cet intérêt, on fera une première répartition allouant à la Compagnie une somme égale à cet intérêt et à la Société exploitante une somme égale à la moitié de cet intérêt et le reste du produit net sera partagé par moitié entre la Compagnie d'Orléans et la Société exploitante.

- ARTICLE 12 -

La Compagnie d'Orléans s'engage à faire profiter la Société Faugère & Chatelin, pour l'exploitation qui fait l'objet du présent traité, des marchés de charbon qui assurent le service du grand Réseau d'Orléans, à condition que la dite Société lui indique ses besoins dans les délais qui seront déterminés d'un commun accord. Les charbons, le cas échéant, seront payés à la Compagnie d'Orléans au prix résultant de ses marchés, en y ajoutant les frais de transport calculés comme il est dit au paragraphe suivant. Ces charbons seront livrés par la Compagnie d'Orléans sur ses propres wagons dans l'une des gares communes au choix de la Société.

BUREAU DES AFFAIRES  
COMMERCIALES

V.E 45-113.

Paris, le

Mars 1929

N O T E

pour Monsieur le Chef du Service des Réclamations

1 Dossier  
— 11 —

Par note du 2 Mars courant vous nous avez adressé 9 rectifications établies par le Bureau des Taxes au sujet de transports de bois de chauffage effectués de diverses gares de notre Réseau sur Salbris, dont l'itinéraire court s'établit par voie mixte PO - BA et aboutit à Salbris B.A.

Vous indiquez que l'expéditeur ayant revendiqué la livraison des marchandises sur embranchement, le Bureau des Taxes a fait les rectifications précitées en taxant toute voie PO conformément aux indications de notre communication du 9 Juillet 1928.

Nous maintenons le point de vue exposé dans notre communication précitée: toute expédition portant la mention Salbris-Embranchement doit être acheminée et taxée suivant l'itinéraire toute voie PO de façon que les marchandises soient conduites directement à l'embranchement sans transbordement.

Au contraire, pour toute déclaration d'expédition portant la mention "Salbris-gare" la taxe doit être calculée et l'acheminement fait sur la distance la plus

entière et directe  
621 - 2<sup>e</sup> page.

courte résultant de l'itinéraire toute voie BA lorsque les transports sont faits au départ d'une gare commune ou de l'itinéraire mixte PO - BA lorsque les transports sont en provenance d'une gare de notre Réseau.

Je vous retourne ci-joint le dossier communiqué en vous laissant le soin de faire renseigner les expéditeurs sur la façon dont ils doivent opérer s'ils veulent s'éviter à l'avenir des rectifications à leurs expéditions.

LE CHEF DU SERVICE DES AFFAIRES COMMERCIALES

Paris, le 8 Mars 1929. 101.9-316.

## NOTE

pour Monsieur le Chef du Service des Affaires Commerciales.

J'ai l'honneur de vous communiquer 9 rectifications établies par le Bureau des Taxes au débit de la gare de Salbris.

Ces rectifications portent sur des transports de bois de chauffage effectués de diverses gares de notre Réseau sur Salbris dont l'itinéraire court s'établit par voie mixte P.O. - B.A. et aboutit à Salbris B.A.

La livraison ayant été demandée par l'expéditeur sur embranchement particulier relié à la gare de Salbris (voie normale), nous avons redressé la taxe par toute voie P.O. conformément aux indications de votre note E. Bureau des Affaires Commerciales du 9 Juillet 1928.

Or, par rapport ci-joint, qui nous est transmis par l'Arrondissement d'Orléans, Mr. Ménard, Contrôleur Commercial à Vierzon, conteste le bien fondé de ces redressements.

Nous ne sommes pas d'accord avec lui notamment en ce qui concerne la perception des frais de transbordement qui n'ont pas à être décomptés, la voie étroite n'étant pas empruntée en transit.

*voulou bien*  
Je vous prie de nous faire savoir si vous êtes d'accord sur les rectifications établies par le Bureau des Taxes et, dans le cas contraire, nous indiquer la taxe qu'il convient d'appliquer à ces envois.

*Caro*

L'embarquement tout il s'agit  
n'est pas acceptable qu'il y ait chargements  
effectués en wagons à voie normale  
il ne peut, en conséquence que  
recevoir ou expédier ses transports  
acheminés et <sup>les</sup> ~~les~~ soit à l'ancien  
<sup>selles</sup>  
~~soit au départ~~ <sup>au débarquement</sup> pour la voie  
normale.

26/6

DR

M. Nouvel  
Prenez une réponse  
quant ce sujet  
Cordial 27/6/67

CHEMIN DE FER  
DE  
PARIS A ORLÉANS

EXPLOITATION

BUREAU DES TAXES.

Vérification.

R. C. SEINE 88-928

TÉLÉPHONE:

Gobelins N° 49-00

49-01

49-02

N° .....

*Rappeler en marge de la Réponse  
le Bureau d'où émane cette lettre.*

Paris, le 27 Mai 1928

1, Place Valhubert (XIII<sup>e</sup>)

*Mon Cher Collègue,*

J'ai l'honneur de vous rappeler ma lettre  
du 21 Mars dernier par laquelle je vous demandais  
de bien vouloir me faire connaître si, pour un envoi  
livré sur embranchement particulier (voie normale)  
rélié à la gare de Salbris, la taxe devait être établie  
sur la distance toute voie P.O. ou bien par la voie  
courte avec ou sans frais de transbordement.

Votre dévoué Collègue,  
LE CHEF DU SERVICE DES RECLAMATIONS,

*Cauz*

Monsieur CORNILLEAU, Chef du Service des Affaires Commerciales.-

CHEMIN DE FER DE PARIS A ORLÉANS

N°

NOTE

Le Bureau des Taxe~~s~~  
ne peut préciser pour quel embran-  
gement était destiné le wagon de  
Louis.

5 - 7 - 1928

F. Marceau

Taup March. 20 g. 316 27/3. 28

aff. cat.

27/3. 28

M. Rousset.

D'après les renseignements complémentaires que j'ai pu recueillir, la lettre de M. Calot  
qui avait été remise, vers le 27/3/24 dans l'après-midi, par M. Marçais,  
attaché au Bureau à Taup H<sup>e</sup>.  
En tout cas, ce dernier bureau  
est actuellement desservi par M.  
Robineau que j'en évidemment  
consulté en le déclarant par PL.

21 Mars 1928

BUREAU DES TAXES.

Vérification.

Mon Cher Collègue,

J'ai l'honneur de vous transmettre  
ci-jointe la déclaration d'expédition P.V. 63 du 24 - 1 - 28  
se rapportant à un wagon bois de chauffage expédié de Reignac  
à destination de Salbris, embranchement particulier.

L'itinéraire court de Reignac à Salbris  
s'établit via Veretz et Pruniers et aboutit à Salbris  
(considérée comme gare de voie étroite).

La livraison étant demandée sur embranchement  
particulier (voie normale) relié à la Gare de Salbris, je vous  
serais obligé de bien vouloir nous faire connaître si la taxe  
de transport doit être établie sur la distance toute voie P.C.  
ou bien par la voie courte avec ou sans frais de transbordement.

Votre dévoué Collègue,  
LE CHEF DU SERVICE DES RECLAMATIONS.

GALOT

A Juillet

Monsieur CORNILLEAU, Chef du Service des Affaires Commerciales.-

18 Mars 1929

P.V. 9/316

N O T E

pour M. le Chef du Bureau des Affaires Commerciales .

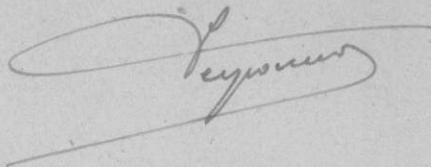
Je vous tranmets le dossier ci-joint, relatif à la contestation , par le destinataire, du bien fondé de rectifications afférentes à des transports de Bois de chauffage de diverses provenances à destination de Salbris, embranchement particulier .

Ces rectifications ont été établies par le Bureau des Taxes en conformité des indications contenues dans votre lettre E du 9 Juillet 1928.

Il semble, qu'en la circonstance , on ne peut refuser au destinataire le bénéfice de la taxe la plus réduite obtenue par comparaison des prix établis, d'une part, par l'itinéraire court empruntant la ligne à voie étroite avec perception du double droit de transbordement, et, d'autre part, par la toute voie normale , conformément à la Note du 31 Décembre 1927 du Bureau des Tarifs marchandises .

Je vous laisse le soin de donner à cette affaire la suite que vous jugerez utile .

Le Chef de Bureau Principal  
des Tarifs Marchandises ,



Le Chef de Bureau Principal  
des Tarifs Marchandises ,  
Mars 1929

9 Juillet 1928

J. Comteau.

BUREAU DES AFFAIRES COMMERCIALES

Mon Cher Collègue,

E. Par lettre "Bureau des Taxes-Vérifications" du 21 mars dernier, vous m'avez demandé si des bois de chauffage expédiés par wagon complet de Reignac à Salbris, à destination des embranchements particuliers à voie normale reliés à cette gare, doivent être taxés sur la distance toute voie normale ou bien sur l'itinéraire court, via Véretz et Pruniers en empruntant la voie étroite.

J'ai l'honneur de vous faire connaître que les embranchements particuliers dont il s'agit n'étant accessibles qu'aux chargements effectués sur wagons à voie normale; ils ne peuvent en conséquence recevoir ou expédier que des transports taxés, soit à l'arrivée à Salbris, soit au départ de Salbris, exclusivement par la voie normale. Ce mode de taxation devrait, pour la relation Reignac-Salbris, être revendiqué par l'expéditeur sur sa déclaration d'expédition.

votre dévoué Collègue,

LE CHEF DU SERVICE  
DESAFFAIRES COMMERCIALES,

SOUS-DOSSIER

N° \_\_\_\_\_

CHEMIN DE FER D'ORLÉANS

DOSSIER

N°

T.E. 45

113.

## BUREAU DES AFFAIRES COMMERCIALES

Section

*(en provenance de gares B.A. et, transports à destination d'embranchements particuliers (voie normale) reliés à une gare de contact avec le B.A.)*

*- (Transbordement - Taxation -)*

Raisin vert parcheminé 20 k. In-4<sup>e</sup> double. 2000 ex. — Hemmerlé et Cie. 868 (688-9-1915).

DATES	ANALYSE DES PIÈCES
	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Argent</li> <li>- Talbris</li> </ul>

1922

Argent

Voir l'affaire au dessus

E. 1514

---

CHEMIN DE FER

DE

PARIS A ORLÉANS

— EXPLOITATION —

SERVICE COMMERCIAL

R. C. SEINE 88-928

TELEPHONE

Gobelins N° 49-00

— 49-01

— 49-02

Paris le 30 août 1922 92

1, Place Valhubert (XIII<sup>e</sup>)

*Copie*

Monsieur,

N° R.E. 1514

Par lettre en date du 4 courant, vous avez bien

*Rappeler en marge de la Réponse  
le Bureau d'où emane cette lettre*

cailloux au départ d'Argent et, notamment, à destination de Romorantin, avaient été dirigées par voie P.O.; vous ajoutez que vous veniez d'être avisé par le Service des Ponts et Chausées que des wagons à destination de votre gare de Pruniers seraient dirigés par Gièvres.

En conséquence, vous nous demandez de donner des ordres pour que ces errements ne se continuent pas et pour faire attribuer à votre Réseau la part qui lui revient dans les transports effectués en dérogation avec nos accords.

J'ai l'honneur de vous faire connaître que des renseignements recueillis à ce sujet, il résulte que les transports en question proviennent d'un embranchement particulier situé entre Argent et Aubigny et non de la gare d'Argent elle-même. Ils ne constituent donc pas un trafic local d'Argent et il n'est pas contraire à notre traité de les diriger par les

Monsieur ANDRIVEAU, Administrateur-Directeur de la Compagnie du Chemin de fer du Blanc à Argent - 13, rue Auber à PARIS -

rails de notre Réseau à voie normale lorsqu'ils sont à destination d'une gare commune, telle que Romorantin.

En ce qui concerne les transports à destination de Pruniers, nous ne pouvons nous opposer à la revendication par l'expéditeur d'un itinéraire autre que l'itinéraire court à charge, bien entendu, d'acquitter la taxe par cet itinéraire et nous demeurons dans les termes de notre traité en vous remettant, en ce cas, le transport au point de transit correspondant à l'itinéraire de taxe revendiqué.

Il est peu probable, d'ailleurs, que le cas se présente dans l'avenir. Nous venons, en effet, d'être informés que les remises de ces cailloux nous seront faites dorénavant en gare même d'Argent sur matériel B.A. -

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

LE CHEF DE L'EXPLOITATION,

signé : HENRI-GREARD.

30 août 1922

Instruction sur les demandes que nous avons  
reçues à ce sujet de nos clients

pour délivrer à TORONTO des voitures de marchandise et  
**SERVICE COMMERCIAL**

Monsieur,

R.E. 1514                    Par lettre en date du 4 courant, vous avez bien  
voulu nous faire connaître que des quantités importantes de  
cailloux au départ d'Argent et, notamment, à destination de  
Romorantin, avaient été dirigées par voie P.O.; vous ajoutez  
que vous veniez d'être avisé par le Service des Ponts et Chaus-  
sées que des wagons à destination de votre gare de Pruniers se-  
raient dirigés par Gièvres.

En conséquence, vous nous demandez de donner des  
ordres pour que ces errements ne se continuent pas et pour  
faire attribuer à votre Réseau la part qui lui revient dans  
les transports effectués en dérogation avec nos accords.

J'ai l'honneur de vous faire connaître que des  
renseignements recueillis à ce sujet, il résulte que les  
transports en question proviennent d'un embranchement particu-  
lier situé entre Argent et Aubigny et non de la gare d'Argent  
elle-même. Ils ne constituent donc pas un trafic local d'Argent  
et il n'est pas contraire à notre traité de les diriger par les

Monsieur ANDRIVEAU, Administrateur-Directeur de la Compagnie du Chemin de fer  
du Blanc à Argent - 13, rue Auber à PARIS -

S rails de notre Réseau à voie normale lorsqu'ils sont à destination d'une gare commune, telle que Romorantin.

En ce qui concerne les transports à destination de Pruniers, nous ne pouvons nous opposer à la revendication par l'expéditeur d'un itinéraire autre que l'itinéraire court à charge, bien entendu, d'acquitter la taxe par cet itinéraire et nous demeurons dans les termes de notre traité en vous remettant, en ce cas, le transport au point de transit correspondant à l'itinéraire de taxe revendiqué.

Il est peu probable, d'ailleurs, que le cas se présente dans l'avenir. Nous venons, en effet, d'être informés que les remises de ces cailloux nous seront faites dorénavant en gare même d'Argent sur matériel B.A. -

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

LE CHEF DE L'EXPLOITATION,

signé : HENRI-GREARD.