

N° 17
19

CHEMIN DE FER D'ORLÉANS

BUREAU DES AFFAIRES COMMERCIALES

1^{re} Section

Série A 45

Chemin de fer départementaux

Convention spéciale pour l'usage commun de la Gare
du Grand - L'gressigny.

In-4° mis en 30 k. — 500 ex. — Hemmerlé et C^{ie} (1011-8-99).

Mod. 1631.

DATES	ANALYSE DES PIÈCES
11 Avril 1892	Traité et plan.

N° _____

CHEMIN DE FER D'ORLÉANS

Série A 45

BUREAU DES AFFAIRES COMMERCIALES

1^{re} Section

Le Grand-Gressigny

*Transbordement des bois de longues charges sur
wagons jumelets*

Mod. 1631.

In-f° raisin 20 k. — 500 ex. — V° Éthion et Fils (867-8-93).

DATES	ANALYSE DES PIÈCES

879

CHEMIN DE FER

PARIS A ORLEANS

1, Place Valhubert

EXPLOITATION

BUREAU DES AFFAIRES COMMERCIALES

N°

Rappeler en marge de la Réponse les indications et le numéro ci-dessus

~~Mr. Clément~~
D'accord je ne crois pas que ce soit
bon à faire à Antoine je le ferai à Dodium l'exécution du
transbordement de bois de grande
dimension au Grand Brûlé - sans
le prétexte que cette gare n'est pas
convenable pour cette opération.

Dans le cas où une flèche d'angle ou déroulent
joignant les lignes que font l'objet de la
présentation n'auraient pas de la faculté de
circuler sur ces lignes, comme aussi dans le
cas où la C^e tension ou pente de ce chemin
lignes n'aurait pas la faculté de circuler sur le
m^e fl^e de la ligne.

prolongement et embranchements, les C^{ie} seraient tenus de s'arranger entre eux, de manière que le service de transport ne soit jamais interrompu au point de jonction de diverses lignes.

Evidemment, lors de la rédaction de ce cert., les parties contractantes se seraient point en voie de prolongement comportant un système de voie différent - mais je ne crois pas que l'impossibilité de l'application de la faute décerclée d'une ligne sur l'autre - prévue au paragraphe du d^{it} art., entraîne la nullité, dans l'avenir, de l'adéquation fiscale prévue, en somme, cette impossibilité peut être rangée dans le cas, également prévu par le d^{it} art., dans l'usage de la faute qu'il édicta.

D'ailleurs, l'arrêt ministériel du 26 avril 1892, portant fixation du

tarif de frais annexés prévoit une discrimination spéciale pour le transport d'une ligne normale à une ligne à voie étroite & réciproquement.

On peut ajouter qu'en admettant l'application du petit chemin dans la gare du Grand Rennemuy - la C^{ie} a dû envisager l'obligation ~~de~~ ^{de atteindre} de installer ^{à un niveau} son bessoin à deuxi^e -

Z

La taxe des bois en grume, de poids exceptionnels, du Grand Rennemuy 8^{me} à Pont-de-Piles, en provenance des chemins de fer économiques est la suivante:

I. - Bois de plus de 5^T sans excéder 10^T

Par tonne 3.⁹⁰

II. - Bois de plus de 10^T sans excéder 20^T

Par tonne 3.⁹⁰

11 juillet 93.

M. Clapaud.

Veuillez - vous prendre connaissance
des deux rapports ci-joint
de M. Antoine et examinez
si, en droit, nous pourrons
tenir l'exécution le
transbordement au Grand-Saffrey
des marchés de dimensions
exceptionnelles dont il
s'agit.

Quelle est la taxe
nous revenant pour
le parcours du Grand-Saffrey
à Port-de-Pig?

Bureau central.

Paris, le 29 mai 1793.

Note pour Mr. Autainne. (Grange du
Blanc)

Vous m'avez signalé le trafic courant
~~l'affranchissement~~ de ~~install~~ l'utilité d'une
~~grue au grand bassin~~ grue de
transbordement au grand bassin
pour la manutention des pièces de
bois courtes.

Je vous prie de me faire
connaître ~~le tonnage affranchisé~~
approximativement le tonnage annuel
de ces bois.

Vous voudrez bien me renseigner
également sur l'importance approximative
du trafic des bois de longueur qui
occupent plusieurs plateformes et
ne peuvent, d'après vos indications,
être transbordés que sur les deux
voies principales P.O. et Déjart.^x

V —

Le Chef de l'Egl. ^{Egl.} aff.

CHEMIN DE FER D'ORLEANS

EXPLOITATION

BUREAU DU MOUVEMENT

N°

Communication échangée

INQÉDITION DU GROUPE DU BLANC
Enregistré le 28 JUIN 93
N° 793

Entre le Chef de l'Exploitation,

Et l'Inspecteur Chef de Groupe au Blanc..-

Coquille bulle 10 k. — 4000 ex. — V^e Éthiou et Fils (5-1 93).

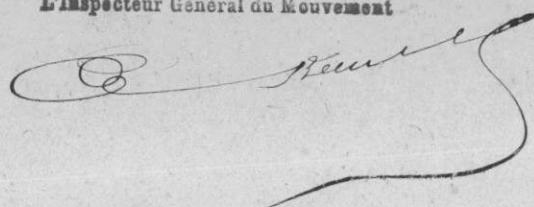
G

Paris, le 26 Juin 1893.

J'ai reçu votre lettre du 8 courant, concernant le transbordement des grosses marchandises à la gare du Grand-Pressigny.

Je vous prie de nous adresser une copie de votre communication du 25 Mai, et de notre réponse du 30, en indiquant de quel bureau émane cette lettre.

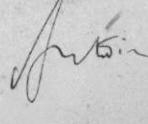
Le Chef de l'Exploitation,
Pour le Chef de l'Exploitation
L'Inspecteur Général du Mouvement



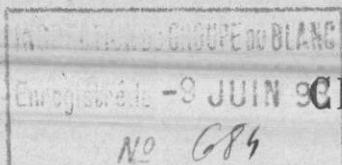
Paris le 28 Juin 1893

Pour le chef de l'explo.
Je vous envoie ci-joint
les copies demandées.

L. INSPECTEUR CHEF DE GROUPE



INSPECTION
DE
L'EXPLOITATION.



CHEMIN DE FER D'ORLÉANS.

INSPECTION ET CONTROLE.

Gruppe du Blanc

RAPPORT de M. Robin chef de section adjoint Journée du 9 Juin 1893.

Application des Règlements, Ordres généraux et Instructions concernant la sécurité et la régularité des trains, l'ordre intérieur, la police et la tenue des gares et stations.

Marche et composition des trains. — Surveillance de la voie pour la circulation (*double voie et voies uniques*). — Signaux. — Aiguilles. — Réparation du matériel. — Chargement et déchargement. — Reconnaissance et expédition des marchandises et des bagages. — Etiquetage. — Classement dans les wagons. — Manutention. — Réception. — Livraison. — Recherches. — Manquants. — Avaries des marchandises et du matériel. — Service aux stations. — Feuilles de marche et de mouvement. — Bordereaux des feuilles et plis. — Machinés de secours. — Entretien et propreté intérieure des voitures et wagons. — Horloges. — Eclairage et chauffage des gares et stations et des trains. — Etat des appareils. — Consommation — Ordre intérieur et police des gares et stations. — Discipline et tenue uniforme des employés. — Contrôle de route, des permis, des demi-places et billets de voyageurs. — Circulation et stationnement des voitures dans les cours de départ et d'arrivée. — Tenue intérieure et extérieure des gares et stations. — Entretien du mobilier. — Approvisionnement et consommation des matières ou objets demandés à l'Economat. — Inventaires. — Affichage. — Tarifs des buffets et des bibliothèques. — Installation des employés. — Aptitude du personnel. — Remplacements (Ordre général n° 3). — Instruction pour l'usage du télégraphe, visite et entretien des appareils (Ordre général n° 17).

Mod. 1162 nouv.

In- 4° carré bulle 8 k. — Paris et Limoges, CHARLES-LAVAUZELLE. (10-30)

OBSERVATIONS ET PROPOSITIONS.

SUITE DONNÉE.

Monsieur Antoine Inspecteur
Chef du Groupe.

Le 24 Mai dernier, à la station du Grand-Plessis, en procédant au chargement d'une bille de noyer de un mètre de diamètre et de quatre mètres de longueur environ, le levier de l'aiguille 11° 5 a été laissé et deux planches de la portière du wagon H. n° 24482 ont été brisées.

Le fait s'est passé ainsi :

La bille de noyer avait été reçue des C.F.D. et déchargée sur le quai découvert. Pour en opérer le chargement dans une plateforme Orléans une rampe en charpente avait été

transmis à M. le chef
de l'exploitation.

11/6/93
Par ma communication
du 27 mai je déclare
si vous me permettez mon
avis que la charge
est très
onéreuse et dangereuse.

C. S. Y. P.

OBSERVATIONS ET PROPOSITIONS.

SUITE DONNÉE.

établie entre le quai et le wagon. Huit hommes poussaient la pièce en arrière et trois chevaux la tirait en avant, à l'aide d'un câble passant au-dessus de la plateforme, perpendiculairement aux voies qu'ils traversaient un peu au-dessus de l'aiguille N° 5.

Dans un effort, un cheval fut renversé sur le levier de l'aiguille N° 5. Ce levier a été cassé. En plus, la direction de la bille en tombant dans le wagon, fut gênée par une pièce déjà chargée ; Un contre-coup la renvoya brusquement sur la partie du wagon qui était deux planches brisées.

La responsabilité des agents qui procédaient au chargement ne peut être engagée, attendu que les moyens d'action, dont ils disposaient, étaient des plus sommaires. Il ne pouvaient réellement rien faire.

Les avanies sont de peu d'importance.

On Blane, le 9 Juin 1893
de chef de section adjoint

Holm

CHEMIN DE FER

PARIS A ORLÉANS

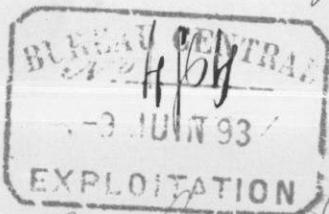
EXPLOITATION

LIGNES SECONDAIRES

GROUPE DU BLANC

Mourot

Le Blanc, le 8 Juin 1893



Monsieur le Chef de l'Exploitation,

J'ai l'honneur de répondre aux questions posées dans votre lettre du 25 Mai dernier, à la suite de ma communication du 27, relative au transbordement des grosses marchandises à la gare du Grand Pressigny communiquée avec les Départementaux.

En 1892 le tonnage des bois transbordés a été de —————— 470 tonnes
Celui des pierres (grosses) de —————— 90 tonnes
Fait en tout 520 tonnes

En 1893, le tonnage de ces mêmes bois (portant sur un seul wagon) est à la fin de Mai de 250 tonnes. Celui des longues pièces est de 62 tonnes et pourra atteindre une centaine de tonnes pour l'année.

L'ensemble pour 1893 sera d'environ 5 à 600 tonnes.

Le transbordement des pièces courtes nous a coûté en moyenne 3 fr. 85 par tonne, celui des pièces longues 3 fr. 95. Il ne s'agit là que des sommes demandées à un entrepreneur qui opère avec un ou deux charaus, sans compter le temps qui a été passé par le personnel de la Nation et quelquefois par l'équipage de la voie.

B. S. V. P.

Paris

Dernièrement l'opération a occasionné des
avaries à un navire ainsi qu'à une aiguille.
De plus le tâcheron a été blessé (fait prisonnier)
et ne se soucie plus d'entreprendre à nouveau
ces transbordements, de sorte que nous serons
plus embarrassés que jamais.

Votre respectueux et Devoué serviteur.

5. INSPECTEUR CHEF DE GROUPE

Chris:

CHEMIN DE FER

DE

PARIS A ORLÉANS

EXPLOITATION

LIGNES SECONDAIRES

GROUPES DU BLANC

Bureau Central de l'Exploitation

Copie

Le Blanc, le 20 Mai 1893
Paris

Monsieur,

Vous m'avez signalé le 25 Courant,
l'utilité d'une grue de transbordement au
Grand Riomny, pour la manutention des
pieces de bois courts.

Je vous prie de me faire connaître
approximativement le tonnage annuel des bois
que vous voudrez bien me renseigner
également sur l'importance approximative
du trafic des bois de longueur qui occupent
plusieurs plateformes et que peuvent, d'après
vos indications, être transbordées que sur les
deux voies principales P.O. et Départementales.

Votre dévoué
Le chef de l'exploitation adjoint
signé: Mignon

M. le Chef de l'Exploitation adj^t

30 Mai

90.

Monsieur,

Pour m'avoir signalé, le 25 courant,
l'utilité d'une grue de transbordement
au Grand. Prenez pour la manutention
des pièces de bois courtes.

Si vous prie de me faire connaître
approximativement le tonnage annuel de
ces bois.

Vous voudrez bien me renseigner
également sur l'importance approximative
du trafic des bois de longueur qui occupent
plusieurs plateformes et ne peuvent, d'après
vos indications, être transbordés que sur
les deux voies principales P.O. et D'part^g

Votre dévoué,
Le Chef de l'Exploitation adj^t



Monsieur Dubois,
Inspecteur Chef du Génie du Blanç.

CHEMIN DE FER D'ORLEANS

EXPLOITATION

Inspection

No

Mod. 1170.

Communication échangée

Entre l'Inspecteur Principal

et Neustadt le chef de l'exploitation

~~EXPLORATION~~

Avril 92. — In-4° s. carré bulle 10 k. — 16,000 ex. — Niort, imp. Th. Mercier.

Le Blanc, le 27 mai 1893

La station du g. Passigny
gare commune avec les Départements
vient d'avoir, à plusieurs reprises
à transborder des chargements
de bois occupant plusieurs
plateformes, bien qu'elles ne
soit nullement utilisée pour
cela.

Cette station ne possède pas de grue.

Le transbordement des wagons isolés se fait sur notre voie de marchandise longeant la halle, la manœuvre des wagons, défaillante, se faisant par plaques.

Une gue de transbordeur
serait assurément utile pour
la manutention des pièces de
bois courtes, que l'on a à
faire fréquemment ; mais
elle ne servirait pas dans le
cas que je signale aujourd'hui
à propos d'une modification
importante dans le tracé des
voies.

Aujourd'hui le transbordement

189

le 11. 9. 1915 , le

~~Le m. 11. 9. 15~~

Prise de faire un examen à la
point de vue de nos amis
au point de vue de la dispersion,
avec le dip + N de la ligne,
d'après celle-ci une 27 mai 93

Etat dans une fin

8/22

des pièces longues ne peut se faire que sur les deux principales compagnies P.O (27°1) et Départementale.

L'opération est très difficile et coûte très cher (environ 1^{er} par tonne).

Il s'agit de bois venant de la ligne de Loches à Montreuil, qui n'enjoignent notre réseau que sur les 21 kilomètres du grand Pressigny à Port de Biles et sont dirigés ensuite sur le réseau d'Etat. Le passage se fait à Port de Biles.

Le transbordement pourrait bien se faire à la gare de Loches, qui est aménagée à cet effet. Mais la Compagnie départementale jugerait le transport entre Loches et Pressigny et l'expédition faisait lui-même une taxe un peu plus élevée peut-être. Quoiqu'il en soit, voilà une marchandise qui, au terme du tarif D.33 doit être chargée et déchargée par le Commerce à ses frais, risques et périls, et que nous transbordons nous-mêmes, dans une gare non fournie d'appareils à cet effet, et dans des conditions absolument inacceptables, tant au point de vue de l'opération elle-même que du stationnement prolongé qu'elle occasionne à nos wagons.

N'y a-t-il pas lieu de refuser doravant cette opération?

Antoine

Copie

Le Blanc, le 28 Mai 1893
 La station du Grand Pressigny
 Commune avec les départements
 vient d'avoir à plusieurs reprises
 à transborder des chargements de
 bois occupant plusieurs plateformes
 bien qu'elle ne soit nullement
 entillée pour cela.

Cette station ne possède pas de
 grue.

Le transbordement des wagons isolés
 se fait sur notre voie de marchandise
 longeant la halte, la manœuvre
 des wagons départementaux se
 faisant par plaques.

Une grue de transbordement
 serait assurément utile pour
 la manutention des pièces de bois
 courtes, quel'on a à faire
 fréquemment, mais elle ne
 servirait pas dans le cas que je
 signalle aujourd'hui à moins
 d'une modification importante
 dans le tracé des rails.

Actuellement le transbordement
 de pièces longues ne peut se
 faire que sur les deux principaux
 respectives P.O N° 1 et départementaux

L'opération est très difficile
 et coûte très cher (environ 1 franc par tonne).
 Il s'agit de bois venant de la
 ligne de Loches à Montlouis
 qui n'emprunte notre réseau
 que sur les 21 kilomètres du
 Grand Pressigny à Port de Pois.

Le transbordement pourrait bien
 se faire à la gare de Loches qui
 est entillée à cet effet. Mais la
 Compagnie Départementale
 perdrait le transport entre Loches
 et Pressigny et l'exploiteur
 paierait lui-même une fine
 un peu plus élevée qu'autre.

Quiconc il en soit, voilà une
 marchandise qui, au sens du
 tarif D 33 doit être chargé et déchargé
 par le Commandant à ses frais, risques et
 périls, à qui nous transbordeons
 nous mêmes. Pour me faire non
 fourni d'appareils à cet effet, et
 pour ces conditions absolument
 inacceptables, tout au point de vue
 de l'exploitation elle même que du station-
 ment prolongé qu'elle occasionne
 à nos wagons.

Il y a-t-il pas lieu de refuser
 doléances cette injonction?

L'Inspecteur chef du groupe
 signé : Antoine

CHEMIN DE FER DE PARIS A ORLÉANS

178

INSPECTION de LE BLANC

Extrait du rapport de la Gare de Gravé-Semigny en date du 26 Mai 1893

Mod. 1164.

Jany. 23 — 20,000 ex. Carré bulle. 10 k. — Niort, imp. Th. Mercier.

TEXTE DU RAPPORT

On ayant le transbordement des wagons chargés de noyers de l'expédition P.T. 293 du 14 Mai de l'œil sur Châtellerault, transbordement qui se fait avec des chevaux en montant une pièce de bois de 3^m.50 de tour cuivron sur le wagon H.X. 24482, dont il y avait 3 chevaux et 8 hommes pour manter cette pièce, entrant, un cheval s'est laissé tomber sur le levier droit de l'aiguille 9^e.5 et a fausse le levier.

Cette même pièce en tombant dans le wagon se trouvant gênée par une pièce d'égale grosseur, a cassé les 2 planches formant la porte du wagon et par ce même transbordement, nous avons cassé en 3 morceaux un coupon rail de 14 mètres.

C. D. O.
• INSPECTEUR CHEF DE GROUPE

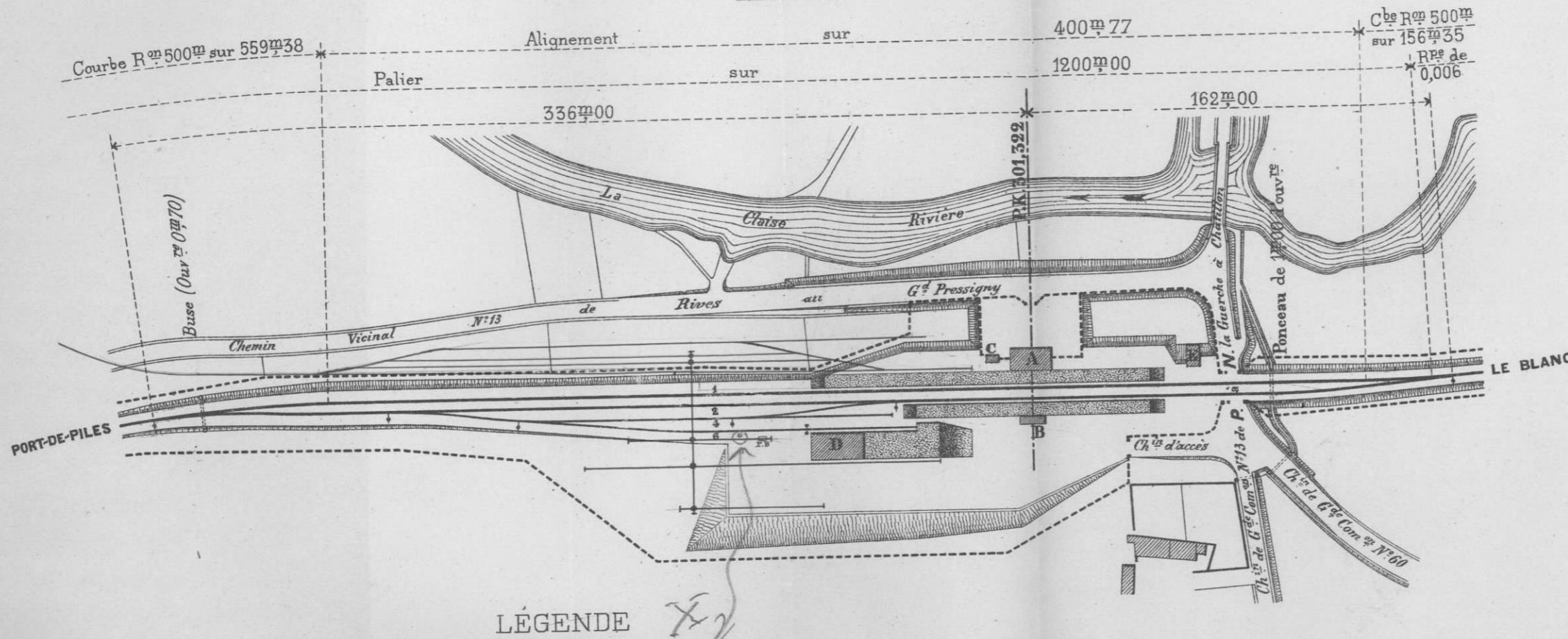
ORDRE OU RÉPONSE

*M. Robin
Pour enquête*

Monsieur Robin, Chef de Section Ajout, au Plan

STATION DU GRAND-PRESSIGNY N° 763

Echelle de 0,0005 pour mètre ($\frac{1}{2000}$)

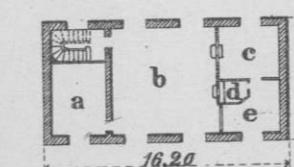


LEGENDE

PLAN GÉNÉRAL		BÂTIMENT DES VOYAGEURS
A	Bâtiment des Voyageurs	a Salle d'attente (1 ^{re} et 2 ^e Cl.)
B	Abri	b _____ (3 ^{me} Classe)
C	Lieux	c Chef de Station
D	Halle aux Marchandises	d Facteurs
E	Maison de Garde N°223	e Bagages

BÂTIMENT DES VOYAGEURS

Echelle de 0002 p 1m.



9^e Fevrier 1890

EXPLOITATION

CHEMIN DE FER D'ORLÉANS

BUREAU DU TRAFIC

AVIS 1879

Concernant les frais à percevoir pour la transmission des marchandises transportées à petite vitesse, passant du réseau d'Orléans sur une ligne de chemin de fer à voie étroite ou inversement.

L'arrêté pris le 8 Mars 1890 par M. le Ministre des Travaux Publics, concernant la transmission des marchandises échangées entre deux réseaux présentant des voies de largeurs inégales, est ainsi conçu :

ARTICLE PREMIER. — Il sera perçu aux gares de jonction des lignes de chemins de fer à voie étroite avec les lignes de chemins de fer à voie normale un droit de 0 fr. 70 c. par tonne, applicable par fraction indivisible de 10 kilogr., et à partager comme suit :

0 fr. 40 c. de frais de gare, à partager entre les deux Compagnies;

0 fr. 30 c. pour la Compagnie qui effectue les opérations de transbordement.

Moyennant la perception de ce droit de 0 fr. 70 c., les frais de manutention (chargement, déchargement et de gare) ne seront perçus qu'une fois à l'expédition primitive et à la destination définitive, étant entendu d'ailleurs que les frais de chargement et de déchargement ne seront pas perçus pour les marchandises transportées par wagon complet de 4,000 kilogr. et au-dessus, ou par expédition d'un poids équivalent lorsque ces opérations seront faites par les expéditeurs et les destinataires.

ART. 2. — Les dispositions qui précèdent ne font pas obstacle au maintien des taxes actuellement en vigueur en vertu des tarifs homologués qui seraient plus réduites que les taxes ci-dessus fixées.

ART. 3. — Le présent arrêté sera notifié aux Compagnies de chemins de fer à voie normale, ainsi qu'aux Compagnies de chemins de fer à voie étroite.

Il sera publié et affiché.

Les Préfets, les Fonctionnaires et Agents du Contrôle sont chargés d'en surveiller l'exécution.

Paris, le 8 Mars 1890.

Signé : YVES GUYOT.

Ces dispositions sont immédiatement applicables quant à la taxation des transports ci-dessus visés; elles annulent les dispositions contraires insérées dans les tarifs des Compagnies ci-après figurant au *Recueil Chaix*, savoir :

I. — *Chemins Départementaux*

Réseau Sud d'**Indre-et-Loire**;

Réseau Nord d'**Indre-et-Loire**;

Réseau **Charentais**.

II. — *Chemins de fer Économiques*.

Ligne de Bourges à **Dun-sur-Auron**.

III. — *Chemins de fer du Périgord*.

Ligne de **Périgueux** à **Brantôme** et à **Excideuil**.

Les dispositions dudit arrêté sont également applicables à la ligne de **Volvic** à **Riom** (Société de Construction des Batignolles), qui ne figure pas encore au *Chaix*.

A partir du 11 Septembre prochain, il ne sera plus fait de distinction entre les frais de gare et ceux de l'opération du transbordement proprement dit, quant à l'attribution à en faire à chacune des Compagnies intéressées au transport; — la taxe totale de 0 fr. 70 c. sera attribuée pour 1/2 à chacune de ces Compagnies, sur les pièces comptables, suivant la pratique déjà admise pour les frais de transmission entre deux lignes à voie normale.

L'Avis n° 1862 est abrogé.

Paris, le 9 Septembre 1890.

Le Chef de l'Exploitation,

R. PADER.

— 13 —

déchargement ne seront pas perçus pour les marchandises transportées par expédition de 4,000 kilogrammes et au-dessus ou par wagon complet, lorsque ces opérations seront faites par les expéditeurs et les destinataires.

Ce dernier droit n'est pas dû aux points de jonction des embranchements particuliers.

Dans le cas où les lignes entre lesquelles se fait l'échange des marchandises n'auraient pas la même largeur de voie, il sera perçu, au lieu du droit de 0 fr. 40 indiqué, un droit de 0 fr. 70 par tonne, applicable par fraction indivisible de 10 kilogrammes, à partager comme suit (1).

0 fr. 40 de frais de gare à partager entre les deux Compagnies;

0 fr. 30 pour la Compagnie qui effectue les opérations du transbordement.

Moyennant la perception de ce droit de 0 fr. 70, les frais de manutention (chargement, déchargement et gare) ne seront perçus qu'une fois à l'expédition primitive et à la destination définitive, étant bien entendu d'ailleurs que les frais de chargement et de déchargement ne seront pas perçus pour les marchandises transportées par expédition de 4,000 kilogrammes et au-dessus ou par wagon complet lorsque ces opérations seront faites par les expéditeurs et les destinataires.

Sont exemptes de tout droit de chargement, de déchargement et de gare, ainsi que des frais de transmission ou de transbordement, les expéditions pesant de 0 à 40 kilogrammes inclusivement.

ART. 13.

Pesage. — Il est perçu pour toute marchandise qui, sur la demande de l'expéditeur ou du destinataire, serait soumise à un pesage en dehors de celui que les Compagnies doivent faire à leurs frais au départ pour établir la taxe :

Un droit de 10 centimes par fraction indivisible de 100 kilogrammes et par chaque pesage supplémentaire.

Lorsque le pesage a lieu par camion ou voiture, ou par wagon complet passé à la bascule, ce droit est de :

0 fr. 30 par tonne indivisible, avec un minimum de 0 fr. 75 par voiture ou camion et de 1 fr. 50 par wagon.

Toutefois, les droits ci-dessus ne seront pas perçus si le pesage supplémentaire constate une erreur commise au préjudice de l'expéditeur ou du destinataire.

ART. 14.

Magasinage. — Il est perçu pour le magasinage des marchandises adressées en gare et qui ne sont pas enlevées, pour quelque cause que ce soit, dans les 48 heures de la mise à la poste de la lettre d'avis adressée par les Compagnies au destinataire, les droits suivants :

0 fr. 05 par fraction indivisible de 100 kilogrammes par 24 heures pour les trois premières périodes de 24 heures à partir de l'expiration du délai ci-dessus fixé;

0 fr. 10 par fraction indivisible de 100 kilogrammes et par 24 heures pour chaque période de 24 heures en sus.

Le minimum de perception est fixé à 0 fr. 10.

Les droits ci-dessus fixés sont également applicables aux marchandises adressées à domicile et dont le destinataire serait absent ou inconnu, ou refuserait de prendre livraison, à la condition qu'avis de ces circonstances sera adressé immédiatement par les Compagnies à l'expéditeur ou au cédant.

Dans ce cas, les frais de retour des colis à la gare sont à la charge de la marchandise.

Les mêmes droits de magasinage seront perçus au départ et dès l'expiration des 24 heures qui suivront la remise en gare, pour les marchandises que les Compagnies consentiraient, sur la demande de l'expéditeur, à conserver sur leurs quais, ou dans leurs magasins, au delà de ce délai, les Compagnies n'étant tenues, d'ailleurs, d'accepter que les marchandises prêtes à être expédiées.

ART. 15.

Stationnement des wagons. — Pour les marchandises désignées soit dans les tarifs généraux, soit dans les tarifs spéciaux, comme étant transportées par wagon complet, avec faculté ou obligation pour les expéditeurs et les destinataires de faire eux-mêmes le chargement et le déchargement, les droits de stationnement des wagons sont fixés ainsi qu'il suit :

AU DÉPART (1) :

Les wagons devront être complètement chargés dans les 24 heures qui suivront leur mise à la disposition des expéditeurs; passé ce délai, il sera perçu un droit de stationnement de 10 francs par wagon entamé ou non entamé et par 24 heures de retard, quelle que soit la contenance du wagon.

A L'ARRIVÉE :

Les Compagnies pourront à leur choix aviser les destinataires soit par la

(1) Arrêté du 27 Mai 1878.

poste, soit par un exprès, soit par le télégraphe; les frais de cet avis, qui sont à la charge des destinataires, ne devant, en aucun cas, dépasser le prix fixé pour la taxe d'une lettre. Toutefois, le destinataire qui aura demandé l'emploi du télégraphe en supportera les frais.

Les wagons devront être complètement déchargés dans la journée du lendemain de l'avis adressé par les Compagnies aux destinataires, conformément aux dispositions de l'alinéa précédent et dans des conditions telles que ledit avis puisse être parvenu aux destinataires avant 5 heures et demie du soir du jour où il est expédié.

Dans le cas où l'avis n'est pas adressé de façon à être reçu avant 5 heures et demie, le délai assigné aux destinataires pour le déchargement de leurs wagons est augmenté de 24 heures. Il en est de même lorsque les destinataires résident dans une commune qui ne possède pas de bureau de poste, ou qui n'est pas desservie par le même bureau que la gare qui a expédié l'avis.

Lorsque le nombre des wagons annoncés par les avis du même jour au destinataire est de plus de dix, celui-ci n'est tenu à opérer dans la journée du lendemain que le déchargement de dix wagons: il y a un jour de plus pour le déchargement du surplus des wagons quel que soit le nombre, à moins que l'expédition complète n'ait été faite à la demande même de l'expéditeur ou du destinataire.

Passé les délais ci-dessus, les Compagnies pourront ou faire le déchargement et percevoir pour cette opération 0 fr. 30 par tonne, sans préjudice des droits ordinaires de magasinage pour les marchandises déchargées, ou laisser les marchandises sur les wagons en percevant, à l'expiration des délais, un droit de stationnement de 10 francs par wagon et par 24 heures de retard, quelle que soit la contenance des wagons.

Dans tous les cas, il ne sera pas tenu compte des dimanches et jours fériés pour les délais de chargement et de déchargement des wagons et de réception de la lettre d'avis.

Il en sera de même, par réciprocité, pour les délais de livraison de ces mêmes wagons.

CHAPITRE II

Voitures. Animaux.

ART. 16.

Enregistrement. — Il est perçu pour l'enregistrement des voitures et des animaux :

Un droit fixe de 10 centimes par expédition.

Pour les voitures et les animaux empruntant plusieurs lignes concédées

à des Compagnies différentes, ce droit sera seulement perçu à la gare expéditrice.

ART. 17.

Manutention. — Il est perçu pour la manutention (chargement et déchargement) des voitures et animaux les droits ci-après :

Voitures	2 ^r »	par pièce.
Bœufs, vaches, taureaux, chevaux, mulets, ânes, poulains, bêtes de trait	1 " "	par tête.
Veaux et porcs	0 40	
Moutons, brebis, agneaux et chèvres	0 20	

Le chargement et le déchargement des animaux dangereux, pour lesquels des règlements de police prescriraient des précautions spéciales seront effectuées par les soins et aux frais des expéditeurs et des destinataires; il ne sera rien perçu pour cette double opération.

Les voitures et les animaux ne sont soumis à aucun droit de gare.

ART. 18.

Désinfection des wagons (1). — Il sera perçu, à titre de frais de désinfection, les taxes ci-après :

0 fr. 40 par cheval, poulain, âne, mulet;
0 fr. 30 par bœuf, taureau, vache, génisse;
0 fr. 15 par veau ou porc;
0 fr. 05 par mouton, agneau, brebis, chèvre.

Toutefois, pour les transports d'un même expéditeur, la taxe ne peut dépasser : 2 francs par wagon à un seul plancher et 3 francs par wagon à deux planchers.

La taxe de 2 francs par wagon à un seul plancher et de 3 francs par wagon à deux planchers est perçue, quel que soit le nombre des animaux occupant le wagon, lorsque sur la demande de l'expéditeur les animaux s'y trouvent placés en complète liberté.

Les taxes ci-dessus déterminées sont exigibles, quelle que soit l'étendue du parcours effectué pour le transport des animaux; elles sont portées au compte de la Compagnie à qui appartient la gare destinataire.

Quel que soit le nombre des Compagnies qui concourent au transport, la taxe

(1) Arrêté du 30 Avril 1883.

n'est perçue qu'une seule fois, à moins qu'il n'y ait transbordement; le transbordement ne peut être imposé aux expéditeurs qu'aux gares frontières et aux gares de jonction avec un chemin de fer d'intérêt local.

ART. 19.

Magasinage. — Il est perçu pour le stationnement des voitures qui ne sont pas enlevées, pour quelque cause que ce soit, dans les 48 heures de la mise à la poste de la lettre d'avis adressée par les Compagnies au destinataire :

Un droit de 1 franc par voiture et par 24 heures.

Les animaux dont il n'est pas pris livraison à l'arrivée sont mis en fourrière aux frais, risques et périls de qui de droit.

Les frais de fourrière sont acquittés sur justification de dépenses.

CHAPITRE III

ART. 20.

Les animaux de petite taille en cages ou paniers, transportés et taxés conformément aux dispositions des tarifs homologués, sont soumis, en ce qui concerne les frais accessoires, aux mêmes prix et conditions que les marchandises à petite vitesse.

CHAPITRE IV

Matériel roulant.

ART. 21.

Enregistrement. — Il est perçu pour l'enregistrement du matériel roulant : Un droit fixe de 10 centimes par expédition.

Pour le matériel roulant empruntant plusieurs lignes concédées à des compagnies différentes, ce droit sera perçu seulement à la gare expéditrice.

ART. 22.

Manutention. — Au départ le matériel roulant est déchargé des chariots qui l'ont apporté aux gares de chemins de fer et placé sur les rails; à l'arrivée, il est chargé sur les chariots qui doivent l'emporter, le tout aux frais, risques et périls des expéditeurs et des destinataires, et il n'est rien perçu pour cette double opération; ni pour les opérations de gare.

ART. 23.

Pesage. — Il est perçu pour le matériel roulant qui, sur la demande de l'expéditeur ou du destinataire, serait soumis à un pesage en dehors de celui que les compagnies doivent faire à leurs frais au départ, pour établir la taxe, les droits ci-après, par véhicule et par chaque pesage supplémentaire :

Pour les wagons et chariots	1 ^f 50
Pour les locomotives et tenders	3 "

Toutefois, ces droits ne seront pas perçus si le pesage supplémentaire constate une erreur commise au préjudice de l'expéditeur ou du destinataire.

ART. 24.

Magasinage. — Il est perçu pour le stationnement des wagons, chariots, locomotives et tenders qui ne sont pas enlevés, pour quelque cause que ce soit, dans les 48 heures de la mise à la poste de la lettre d'avis adressée par les compagnies au destinataire, un droit de 5 francs par véhicule et par 24 heures.

CHAPITRE V

Dispositions communes à tous les transports à petite vitesse.

ART. 25.

Les dispositions qui précèdent ne font pas obstacle à l'application de prix et conditions plus avantageux pour le public en vertu de tarifs homologués ou qui le seraient ultérieurement.

ART. 26.

Le présent arrêté sera notifié aux compagnies de chemins de fer.

Il sera publié et affiché.

Les préfets, les fonctionnaires et agents du contrôle sont chargés d'en surveiller l'exécution.

Paris, le 26 Avril 1892.

VIETTE.

2 Juillet 1892.

EXPLOITATION
CHEMIN DE FER D'ORLÉANS

BUREAU DES TARIFS

AVIS
2004

CONCERNANT LES

ARRÊTÉS MINISTÉRIELS DU 26 AVRIL 1892

PORTANT FIXATION :

- 1° Du Tarif exceptionnel de certains transports;
- 2° Des frais accessoires sur les Chemins de fer d'intérêt général.

M. le Ministre des Travaux Publics a pris, à la date du 26 Avril 1892, deux arrêtés qui fixent pour l'année 1892 :

- 1° Le tarif exceptionnel de certains transports sur les Chemins de fer;
- 2° Les frais accessoires sur les Chemins de fer d'intérêt général.
Ces arrêtés, dont le texte est ci-après reproduit *in extenso*, sont immédiatement applicables.

Paris, le 30 Juin 1892.

Le Chef de l'Exploitation,

R. PADER.

RÉPUBLIQUE FRANÇAISE

MINISTÈRE DES TRAVAUX PUBLICS

ARRÊTÉ

PORANT FIXATION DU TARIF EXCEPTIONNEL DE CERTAINS TRANSPORTS
SUR LES CHEMINS DE FER

LE MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS,

Vu les cahiers des charges qui régissent les concessions de chemins de fer et spécialement l'article desdits cahiers concernant la fixation du tarif exceptionnel applicable à certains transports, tels que marchandises de faible densité, matières inflammables ou explosibles, finances et valeurs, etc.

Vu l'article 47 de l'ordonnance réglementaire du 15 Novembre 1846, sur la police, la sûreté et l'exploitation des chemins de fer;

Vu les arrêtés ministériels des 30 Mai 1862, 31 Décembre 1872 et 7 Décembre 1876, relatifs au tarif exceptionnel;

Vu les propositions des Compagnies;

Vu les avis des fonctionnaires du contrôle;

Vu l'avis du Comité consultatif des chemins de fer en date du 30 Mars 1892;

Sur le rapport du Directeur des chemins de fer.

ARRÊTE :

ARTICLE PREMIER.

Le tarif exceptionnel prévu par le cahier des charges pour le transport des marchandises de faible densité, matières inflammables ou explosibles, animaux

et objets dangereux, animaux d'une valeur déclarée supérieure à 5,000 francs, finances et valeurs et petits colis pesant isolément 40 kilogrammes et au-dessous, est fixé ainsi qu'il suit, pour l'Exercice 1892, sur les chemins de fer d'intérêt général.

GRANDE VITESSE

Moitié en sus des prix fixés par le Tarif général sans que, dans aucun cas, la taxe à percevoir puisse être supérieure à celle qui résulterait de l'application du Tarif simple au poids fictif calculé à raison de 200 kilogrammes par mètre cube.

Dans le cas où ces denrées et objets sont dénommés dans un Tarif spécial, les prix de ce Tarif sont applicables sans surtaxe, à moins d'indication contraire expressément formulée.

La surtaxe n'est d'ailleurs pas applicable aux colis de 0 à 40 kilogrammes qui sont taxés aux prix du Tarif exceptionnel indiqué au paragraphe 5 ci-après.

§ 1^{er}.

Denrées et objets qui ne sont pas nommément énoncés dans le Tarif du Cahier des charges et qui ne pèseraient pas 200 kilogrammes sous le volume d'un mètre cube.

§ 2.

Matières inflammables ou explosibles classées dans la première catégorie par les arrêtés ministériels relatifs au transport des objets dangereux.

Animaux dangereux pour lesquels des règlements de police prescriraient des précautions spéciales.

Ces matières et animaux étant exclus des trains portant des voyageurs, le Tarif de la grande vitesse ne leur est pas applicable.

Ces matières sont exclues des trains portant des voyageurs sur les sections où circulent des trains réguliers de marchandises.

Sur les sections où ne circulent pas des trains réguliers de marchandises, elles peuvent être transportées par trains mixtes; dans ce cas, elles sont taxées aux prix ci-après fixés pour les mêmes transports en petite vitesse.

§ 3.

Animaux dont la valeur déclarée excéderait 5.000 francs.

Moitié en sus du prix fixé par le Tarif général pour les animaux de la même espèce.

Ad valorem 0,00252 par fraction indivisible de 1,000 francs et par kilomètre, impôt compris.

§ 4.

Or et argent, soit en lingots, soit monnayés ou travaillés. Plaquée d'or ou d'argent, mercure, platine, bijoux, broderies, dentelles, pierres précieuses, objets d'art et autres valeurs.

Quelle que soit la distance parcourue, le minimum de perception par 1,000 francs est fixé à 0 fr. 25 c. sans que la taxe par expédition puisse être inférieure à 0 fr. 40 c.

La taxe des divers articles compris dans l'énumération ci-contre ne sera, dans aucun cas inférieure à la plus forte des deux taxes qui pourrait être appliquée, soit d'après la valeur déclarée et en conformité du tarif ci-dessus, soit d'après le poids constaté et en conformité du Tarif général des articles de messagerie et marchandises à grande vitesse.

Ces paquets ou colis seront taxés aux prix du tarif ci-après :

Jusqu'à 200 kilomètres	0 ^r 35
Pour chaque 200 jusqu'à 300 kilom.	0 32
300 — 400 —	0 31
400 — 800 —	0 30
en excédent 800 — 1.000 —	0 28
au delà de 1.000 kilom.	0 25

Voir barème n°3

§ 5.

Paquets ou colis pesant isolément 40 kilogrammes et au-dessous.

En aucun cas, la taxe ne pourra être supérieure à celle d'une expédition de même nature pesant plus de 40 kilogrammes. En conséquence, quand les paquets ou colis seront composés de denrées, l'expéditeur ne paiera, en aucun cas, un prix supérieur à celui qui résulterait de l'application, à un colis de 41 à 51 kilogrammes, du tarif concernant les denrées par expédition de plus de 40 kilogrammes.

§ 6.

Excédents de bagages.

0 fr. 50 c. par tonne et par kilomètre (impôt compris) sans que la taxe puisse être, en aucun cas, supérieure à celle d'une expédition de même nature pesant plus de 40 kilogrammes.

PETITE VITESSE

Moitié en sus des prix fixés par le Tarif général, selon la série dudit tarif à laquelle ces objets appartiennent, sans que, dans aucun cas, la taxe à percevoir puisse être supérieure à celle qui résultera de l'application du tarif simple au poids fictif calculé à raison de 200 kilogrammes par mètre cube.

Dans le cas où ces denrées et objets sont dénommés dans un tarif spécial, les prix de ce tarif sont applicables, sans surtaxe, à moins d'indication contraire expressément formulée.

La surtaxe n'est d'ailleurs pas applicable aux colis de 0 à 40 kilogrammes qui sont taxés aux prix du Tarif exceptionnel indiqué au paragraphe 5 ci-après.

1^{re} Catégorie : 50 % en plus du Tarif général;

2^e Catégorie : 25 % en plus dudit Tarif général;

3^e Catégorie : 10 % en plus du Tarif général;

4^e Catégorie : prix, sans surtaxe, du Tarif général ou des Tarifs spéciaux dans lesquels ces matières sont dénommées.

§ 1^{er}.

Denrées et objets qui ne sont pas nommément énoncés dans le Tarif du Cahier des charges et qui ne pèseraient pas 200 kilogrammes sous le volume d'un mètre cube.

§ 2.

Matières inflammables ou explosives classées par les arrêtés ministériels relatifs au transport des objets dangereux.

Animaux dangereux* pour lesquels des règlements de police prescriraient des précautions spéciales.

§ 3.

Animaux dont la valeur déclarée excéderait 5,000 francs.

§ 4.

Or et argent, soit en lingots, soit monnayés ou travaillés, platine, bijoux, pierres précieuses et autres valeurs.

Ces divers articles ne sont transportés qu'à grande vitesse; en conséquence, le Tarif de la petite vitesse ne leur est pas applicable.

Moitié en sus du prix fixé par le Tarif applicable aux animaux de la même espèce.

Plaqué d'or et d'agent, mercure, dentelles, broderies, objets d'art (statues, tableaux, bronze d'art).

Moitié en sus du prix fixé par le Tarif applicable aux marchandises de la première série.

§ 5.

Paquets ou colis pesant isolément 40 kilogrammes et au-dessous.

0 fr. 25 c. par tonne et par kilomètre, quelle que soit la série à laquelle les paquets ou colis appartiennent, sans que la taxe puisse, en aucun cas, être supérieure à celle d'une expédition de même nature pesant plus de 40 kilogrammes.

ART. 2.

Les frais accessoires d'enregistrement, de manutention, de magasinage, etc., seront perçus conformément aux Tarifs généraux de la grande et de la petite vitesse.

Le chargement et le déchargement des animaux dangereux, pour lesquels les règlements de police prescriraient des précautions spéciales, seront effectués par les soins et aux frais des expéditeurs et des destinataires ; il ne sera rien perçu pour cette double opération.

ART. 3.

Les dispositions qui précèdent ne font pas obstacle à l'application de prix et conditions plus avantageux pour le public en vertu de tarifs homologués ou qui le seraient ultérieurement.

ART. 4.

Le présent arrêté sera notifié aux compagnies des chemins de fer.

Il sera publié et affiché.

Les Préfets, les fonctionnaires et agents du contrôle sont chargés d'en surveiller l'exécution.

Paris, le 26 Avril 1892.

VIETTE.

RÉPUBLIQUE FRANÇAISE

MINISTÈRE DES TRAVAUX PUBLICS

ARRÊTÉ

PORTANT FIXATION DES FRAIS ACCESSOIRES

SUR LES CHEMINS DE FER D'INTÉRÊT GÉNÉRAL

LE MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS,

Vu les cahiers des charges qui régissent les concessions de chemins de fer, et spécialement l'article desdits cahiers relatif à la fixation des frais accessoires ;

Vu l'article 47 de l'ordonnance réglementaire du 15 Novembre 1846 sur la police, la sûreté et l'exploitation des chemins de fer ;

Vu les arrêtés ministériels des 30 Avril 1862, 10 Octobre 1871, 12 Janvier, 31 Décembre 1872 et 30 Novembre 1876, concernant les frais accessoires ;

Vu les propositions des Compagnies ;

Vu les avis des fonctionnaires du contrôle ;

Vu l'avis du Comité consultatif des chemins de fer, en date du 30 Mars 1892 ;

Sur le rapport du Directeur des Chemins de fer.

ARRÊTE :

ARTICLE PREMIER.

Les frais accessoires d'enregistrement, de manutention, du pesage et de magasinage, tant pour la grande que pour la petite vitesse, sont fixés ainsi qu'il suit, pour l'année 1892, sur les chemins de fer d'intérêt général :

TITRE PREMIER
GRANDE VITESSE

CHAPITRE PREMIER

Bagages, articles de messagerie, marchandises, denrées, lait, finances, valeurs; objets d'art, chiens.

ART. 2.

Enregistrement. — Il est perçu pour l'enregistrement des bagages, articles de messagerie, marchandises, denrées, lait, finances, valeurs, objets d'art, chiens :

Un droit fixe de 0 fr. 10 c. par expédition.

Pour les expéditions empruntant plusieurs lignes concédées à des Compagnies différentes, ce droit est perçu seulement à la gare expéditrice.

ART. 3.

Manutention. — Il est perçu, pour la manutention (chargement et déchargement) des bagages, articles de messagerie, marchandises, denrées et lait :

Un droit de 1 fr. 50 c. par tonne.

La perception a lieu par fraction indivisible de 10 kilogrammes.

Sont exempts de tout droit de manutention :

- 1^o Les expéditions pesant de 0 à 40 kilogrammes inclusivement;
- 2^o Les articles taxés à la valeur;
- 3^o Les chiens.

ART. 4.

Pesage. — Il est perçu pour toute marchandise qui, sur la demande de l'expéditeur ou du destinataire, serait soumise à un pesage en dehors de celui que les Compagnies doivent faire à leurs frais, au départ, pour établir la taxe :

Un droit de 10 centimes par fraction indivisible de 100 kilogrammes et par chaque pesage supplémentaire.

Toutefois, ce droit ne sera pas perçu si le pesage supplémentaire constate une erreur commise au préjudice de l'expéditeur ou du destinataire.

ART. 5.

Magasinage. — Il est perçu pour le magasinage des articles de messagerie, marchandises, denrées et lait adressés en gare et qui ne sont pas enlevés, pour quelque cause que ce soit, dans les quarante-huit heures de la mise à la poste de la lettre d'avis adressée par les Compagnies au destinataire :

Un droit de 5 centimes par fraction indivisible de 100 kilogrammes et par vingt-quatre heures.

Le même droit de magasinage sera perçu par fraction indivisible de 1,000 francs et par vingt-quatre heures pour les articles à la valeur placés dans les mêmes conditions.

Dans les deux cas ci-dessus, le minimum de la perception est fixé à 10 centimes.

Les droits ci-dessus fixés sont également applicables aux articles de messagerie, marchandises, denrées, lait et articles à la valeur adressés à domicile et dont le destinataire serait absent ou inconnu, ou refuserait de prendre livraison, à la condition qu'avis de ces circonstances sera adressé immédiatement par les Compagnies à l'expéditeur ou au cédant.

Dans ce cas, les frais de retour des colis à la gare sont à la charge de la marchandise.

Les chiens dont il n'est pas pris livraison à l'arrivée sont mis en fourrière aux frais, risques et périls de qui de droit.

Les frais de fourrière sont acquittés sur justification des dépenses.

ART. 6.

Dépôt des bagages. — Il est perçu pour la garde des bagages déposés dans les gares, sous la responsabilité des Compagnies, soit avant le départ, soit après l'arrivée des trains :

Un droit de 5 centimes par article et par vingt-quatre heures.

Le minimum de la perception est fixé à 10 centimes.

Le dépôt est constaté, avant le départ, par la délivrance d'un bulletin; après l'arrivée, soit par la délivrance d'un bulletin, soit par la conservation, entre les mains du voyageur, du bulletin délivré au départ.

Les Compagnies pourront être autorisées, sur leur demande, à étendre la taxe et les dispositions ci-dessus à leurs bureaux d'omnibus placés dans l'intérieur des villes. Les autorisations précédemment accordées sont maintenues.

Sont exempts de droit de garde ou de dépôt, les bagages des voyageurs forcés de s'arrêter dans les gares de bifurcation pour attendre le départ du premier train qui doit les conduire à destination.

CHAPITRE II

Voitures, Pompes funèbres, Animaux

ART. 7.

Enregistrement. — Il est perçu pour l'enregistrement des voitures, des cercueils et des animaux :

Un droit fixe de 10 centimes par expédition.

Pour les voitures, cercueils et animaux empruntant plusieurs lignes concédées à des Compagnies différentes, ce droit sera perçu seulement à la gare expéditrice.

ART. 8.

Manutention. — Il est perçu pour la manutention (chargement et décharge-
ment) des voitures, des cercueils et des animaux, les droits ci-après :

Voitures	2 ^e " } par pièce.
Cercueils	2 " }
Bœufs, vaches, taureaux, chevaux, mulets, ânes, poulains, bêtes de trait	1 " } par tête.
Veaux et porcs	" 40 }
Moutons, brebis, agneaux et chèvres	" 20 }

ART. 9.

Magasinage. — Il est perçu pour le stationnement des voitures qui ne sont pas enlevées pour quelque cause que ce soit, dans les 48 heures de la mise à la poste de la lettre d'avis adressée par les compagnies au destinataire :

Un droit fixe de 1 franc par voiture et par 24 heures.

En cas de non enlèvement des cercueils, il sera perçu, à partir de l'arrivée :

Un droit de 5 francs par cercueil et par 24 heures.

Les animaux dont il n'est pas pris livraison à l'arrivée sont mis en fourrière, aux frais, risques et périls de qui de droit.

Les frais de fourrière sont acquittés sur justification de dépenses.

ART. 10.

Les animaux de petite taille en cage ou en panier, transportés et taxés conformément aux dispositions des tarifs homologués, sont soumis, en ce qui concerne les frais accessoires, aux mêmes prix et conditions que les articles de messagerie et marchandises à grande vitesse.

TITRE II

PETITE VITESSE

CHAPITRE PREMIER

Marchandises.

ART. 11.

Enregistrement. — Il est perçu pour l'enregistrement des marchandises :

Un droit fixe de 0 fr. 10 par expédition.

Pour les marchandises empruntant plusieurs lignes concédées à des compagnies différentes, ce droit sera perçu seulement à la gare expéditrice.

ART. 12.

Manutention. — Il est perçu, pour la manutention des marchandises de toute nature, les droits suivants :

1 fr. 50 par tonne pour les marchandises transportées sans condition de tonnage;

1 franc par tonne pour les marchandises désignées, soit dans les tarifs généraux, soit dans les tarifs spéciaux, comme étant transportées par expédition de 4,000 kilogrammes et au-dessus ou par wagon complet.

La perception a lieu par fraction indivisible de 10 kilogrammes.

Ces droits se décomposent ainsi :

BUREAU
DES
AFFAIRES COMMERCIALES

1^{re} Section

Le 9 Juin, 1916.

SOUS-DOSSIER
N° _____

CHEMIN DE FER D'ORLÉANS

DOSSIER
N° -V.E.45/17.

BUREAU DES AFFAIRES COMMERCIALES

1^{re} Section

" Communauté au Grand-Plessis

- Transbordement des bois en grume -

- Projet d'installation d'une grue -

Raisin vert parcheminé 20 k. In-4^e double, 2000 ex. — Hemmerlé et C^{ie}, 838 (688-9-1915).

DATES

ANALYSE DES PIÈCES

1916

22 Juin 1916

A. Braud

Le Section
V.E. 45/17

Monsieur BAILLARGUES, Sous-Chef de l'Exploitation,

J'ai l'honneur de répondre à votre Note du 6 Mai dernier relative à la dépense occasionnée au Grand-Pressigny par le mode actuel de transbordement des bois en grume à l'aide de crics et de pinces.

Le Bureau de la Comptabilité, estimant que ce mode de manutention est particulièrement onéreux pour notre Compagnie, suggère
--- 1 ---
l'emploi d'une grue.

Il convient de remarquer qu'en application de nos Arrangements avec la Compagnie de Chemins de fer Départementaux pour la communauté de la gare du Grand-Pressigny, les dépenses incombent à notre Compagnie dans une proportion telle que notre participation ^{des charges annuelles de} dans l'installation d'une grue ressortirait à 427 fr.

Or, d'après le rapport ci-joint de M. Desvaux que vous m'avez communiqué le 30 Mai, la dépense supplémentaire en personnel de la Voie résultant de la manutention des bois en grume a été de :

200 fr.50 en 1913
262 fr.40 en 1914
113 fr.40 en 1915

Vous voudrez bien apprécier si, étant donné, comme le signale M. Robin, que le mode actuel de manutention occasionne des manœuvres dangereuses pour le personnel, l'installation d'une grue doit être réalisée.

BUREAU
GEN

1^{re} Section
V. C. 45/17

Le 9 Juin 1916.

Note

Transbordement des bois en grume au Grand-Plessis.

M. Léon D.
M. Paul de Montrond
M. Jules D.
M. B.

M. Chatelet
M. T.

M. G.
M. L.
M. P.
M. R.
M. S.
M. T.
M. V.
M. W.
M. X.
M. Y.
M. Z.

Le Bureau de la Comptabilité appelle l'attention sur la dépense occasionnée au Grand-Plessis par le transbordement des bois en grume à l'aide de crics & de pinces & suggère l'emploi d'une grue pour les opérations de cette nature.

Aux termes de nos arrangements des 8 Septembre 1887 et 11 Avril 1892 avec la Compagnie de Chemins de fer Départementaux le service est effectué en communauté à ladite gare par notre Compagnie ; - tous les travaux d'agrandissement ou d'amélioration sont, pour les installations affectées au service commun, à la charge des deux Compagnies contractantes dans la même proportion que les dépenses d'exploitation.

D'après renseignements pris au Service de la Voie la valeur actuelle d'achat d'une grue à plateau de 6^t est d'environ 8000 francs plus les frais d'installation -- au taux de 6 %, l'amortissement ^{de cette grue} resterait à

$$\frac{8000 \times 6}{100} = \underline{\underline{480}} \text{ francs}$$

dans lequel la part de notre Compagnie serait, si nous prenons pour base le coefficient P.O.

d'exploitation, pour l'année 1914 au Grand-Gresigneu, soit 89,17 % ou 89% en chiffre rond :

$$\frac{480 \text{ f.} \times 89}{100} = \underline{\underline{427 \text{ f.}}}$$

Or, d'après le rapport ci-joint de M. Desvaux, Chef de Section, Adjoint, la dépense supplémentaire en personnel de la Voie résultant de la manutention des bois en grume a été de :

200,50 en 1913

262,40 " 1914

113,40 " 1915

On point de vue financier, l'emploi d'une grue ne serait donc pas avantageux pour notre Compagnie.

M. Robin fait, d'autre part, ressortir que le mode actuel de transbordement des bois en grume à ladite gare occasionne des manœuvres dangereuses pour le personnel y affecté.

CHEMIN DE FER
DE
PARIS A ORLÉANS

1, Place Valhubert, 1
(13^e Arrondissement)

EXPLOITATION

BUREAU DE LA COMPTABILITÉ

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

Paris, le 80 Mai 1916

Monsieur l'Inspecteur Général,

Par votre communication du 13 Mai, vous nous avez demandé de vous faire connaître ce que le mode de manutention actuel, du bois en grume, nous occasionne de dépense supplémentaire par an, à la station du Grand Pressigny.

Nous vous adressons ci-joint un rapport de M. Desvaux, Chef de section adjoint, donnant, pour les 3 dernières années, le renseignement demandé.

En nous transmettant ce rapport, M. Robin ajoute que les opérations de transbordement, telles que nous les pratiquons, sont dangereuses pour les agents qui les effectuent et que nous n'avons pas trouvé de tâcheron pour les effectuer à n'importe quel prix.

Votre bien dévoué,

Le Sous- Chef de l'Exploitation

Monsieur l'Inspecteur Général des Services Comerciaux.-

CHEMIN DE FER

DE

PARIS A ORLÉANS

4, Place Valhubert, 1
(13^e Arrondissement)

(43^e Arrondissement)

EXPLOITATION

BUREAU DE LA COMPTABILITÉ

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

Monsieur l'Inspecteur Général,

A la station de Grand Pressigny, le transbordement du bois en provenance de ligne à voie étroite est effectué, à défaut de grue, à l'aide de crics et de pinces.

Ce mode de manutention étant particulièrement onéreux, il semble désirable de prévoir des grues de transbordement dans ces gares de transit, s'il n'y a pas limitation sur la nature des marchandises acceptées au transport.

Je vous serai obligé de me donner votre avis.

Votre bien dévoué,

Le Sous-Chef de l'Exploitation

Au Grand Pressigny, la gare est commune avec les chemins de fer Départementaux.

Aux termes du xy traité général du 8 J^u 1887
avec lesdits Chemins, les travaux d'agrandissement
ou d'amélioration, sont, pour les installations effectuées
au service commun, à la charge des 2 Compagnies
(P.C. & Dijon-Dole) dans la même proportion que
les dépenses d'exploitation.

Chal

Monsieur l'Inspecteur Général des Services Commerciaux.

1 Mai

83.

Bureau des
Affaires Commerciales

V.C. 85/17.

Monsieur Le Miege, Chef de la Division du Contrôle
des Recettes et des Dépenses de l'Exploitation.

Par note "Bureau de la Comptabilité" du 6 courant,
M. Baillarguet, Sous-Chef de l'Exploitation, nous demande
d'examiner la question d'utilisation de gares pour le
transbordement des masses indivisibles aux gares de
travers avec les lignes à voie étroite, notamment au
Grand-Télegny.

Je vous prie de vouloir bien nous faire
connaître ce que le mode de manutention actuel
de ces masses nous occasionne de dépenses supplé-
mentaires par un au point de contact envisagé.

Votre bien dévoué,

L'INSPECTEUR GÉNÉRAL
DES SERVICES COMMERCIAUX

Compagnie d'Orléans
Compagnie de l'Chemin de fer Départementaux.

Gare du Grand-Plessis
commune aux deux Compagnies.

*Plan à joindre au Traité de Communauté
en date du 11 avril 1892.*

Echelle de 0,001 p.mètre ($\frac{1}{1000}$)

Légende :

- [Sombre rectangle] Aménagements affectés à l'usage exclusif de la Communauté.*
- [Sombre rectangle] D^e _____ D^e _____ de la C^{ie} d'Orléans*
- [Sombre rectangle] D^e _____ D^e _____ des C^hns de fer Départem^x*

*S_u :
Le Directeur de la Compagnie d'Orléans,*

Sigⁿé : Heurteau.

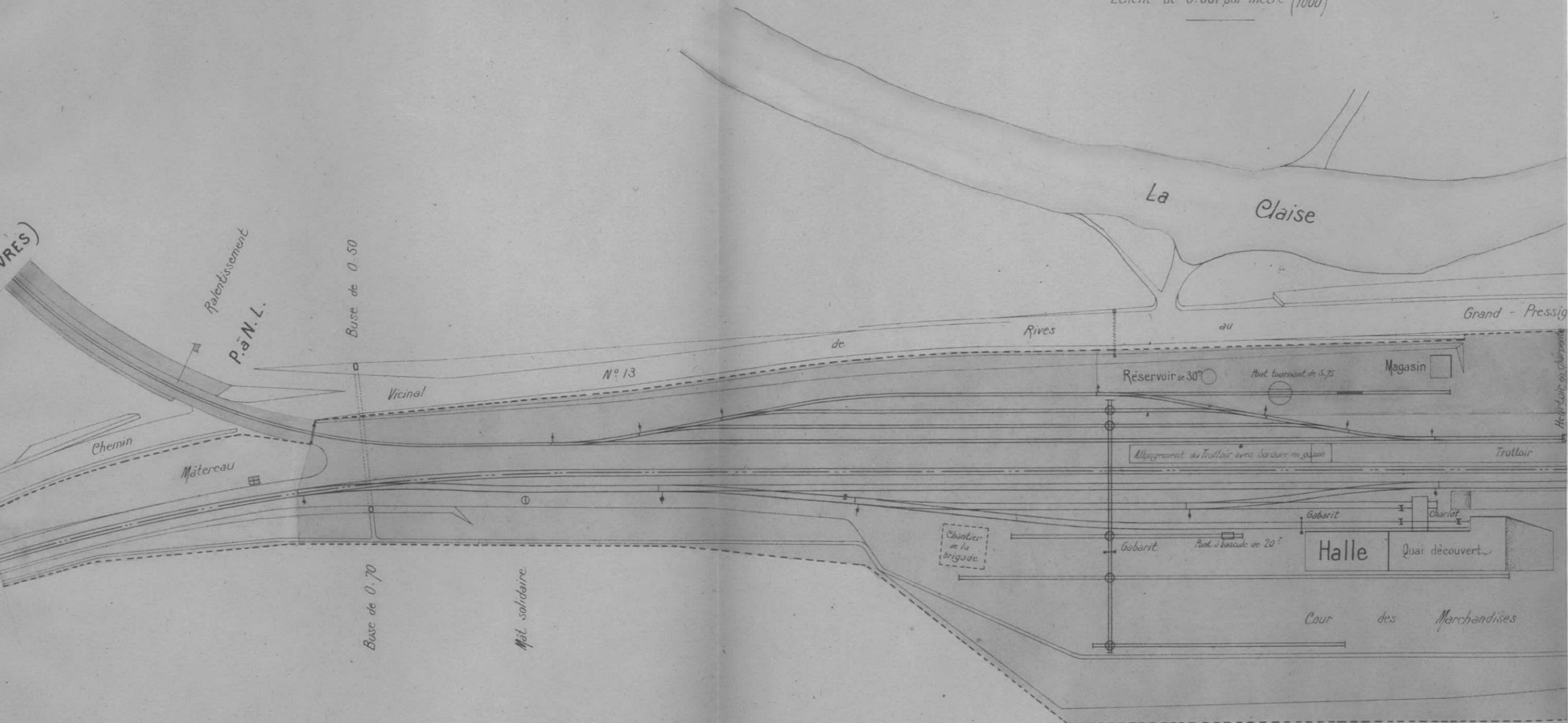
*S_u :
Le Directeur de la C^{ie} de l'Ch^{ns} de fer Départementaux,*

Sigⁿé : Zens.

STATION DU GRAND-PRESSIONY

commune avec la Cie des Chemins de fer Départementaux

Echelle de 0.001 par mètre ($\frac{1}{1000}$)



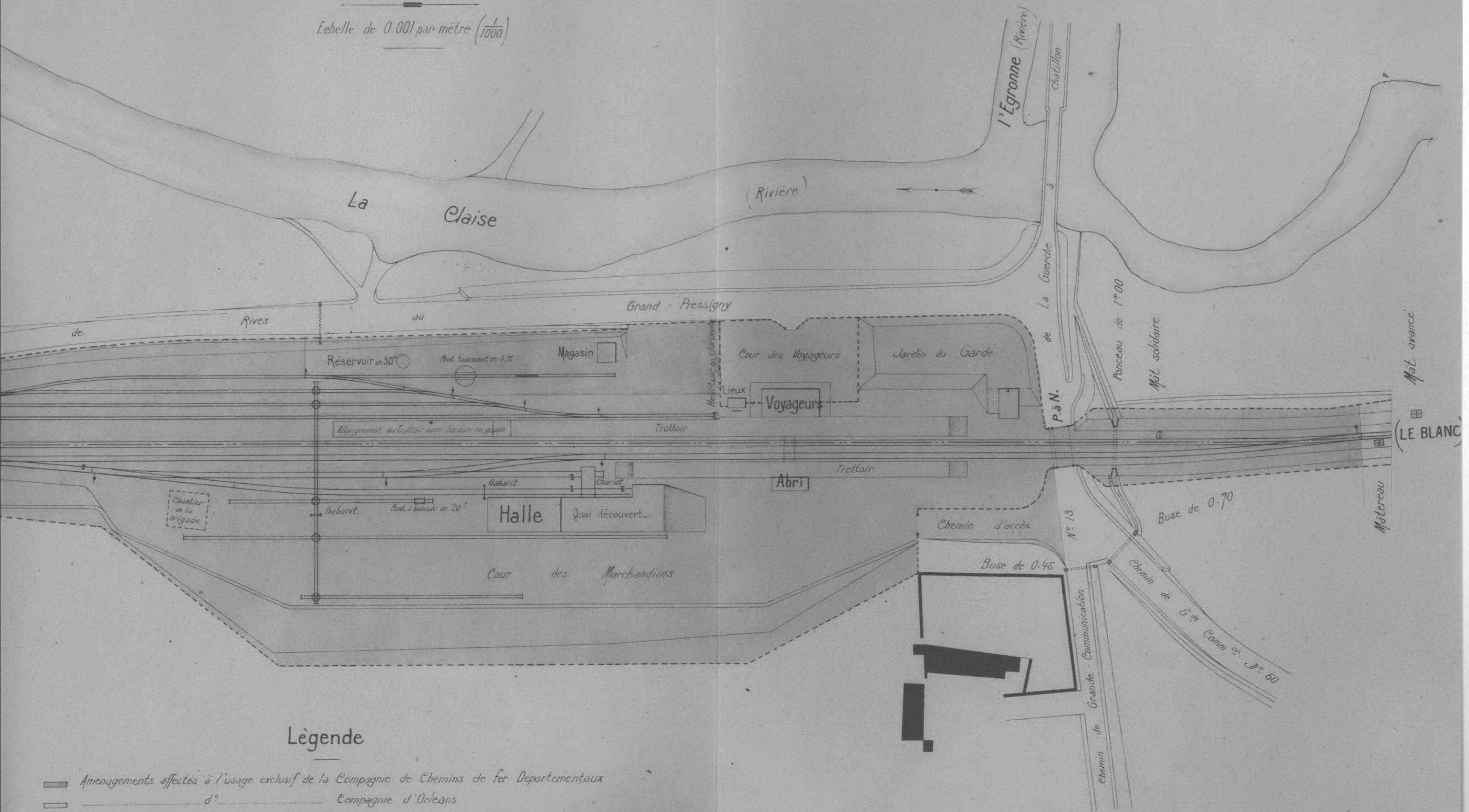
Légende

- Aménagements affectés à l'usage exclusif de la Compagnie de Chemins de fer Départementaux
- d° — Compagnie d'Orléans
- d° — à la communauté

STATION DU GRAND-PRESSIONY

commune avec la Cie des Chemins de fer Départementaux

Echelle de 0.001 par mètre ($\frac{1}{1000}$)



Légende

- Aménagements affectés à l'usage exclusif de la Compagnie de Chemins de fer Départementaux
- d° — Compagnie d'Orléans
- d° — à la communauté

20 Juin 1905

Le plan de la gare du Grand-Plessis
définissant la communauté avec les chemins de
fer départementaux a été remis ce jour au
Bureau des Réclamations.

(Instructions de M^r le Sous-Chef de l'Expl^{on})

- Références -

- Lettre du Service de la Voie du 25 Mai 1905 n° 5080.
- d. du Bur/ des Réclamations R. 70 698.



94

Février 1900

1

A. 45/27
19

Monsieur Robin, Inspecteur Chef de Groupe du Blanc,

Par votre communication du 18 Décembre dernier, vous me demandez si la fourniture de l'encre et de la ficelle nécessaires au service des Chemins de fer Départementaux à la gare commune du Grand-Pressigny doit être ou non comprise parmi les dépenses de communauté.

En réponse, j'ai l'honneur de vous informer que la fourniture dont il s'agit rentre dans la catégorie des menus frais à comprendre dans les dépenses communes de la gare du Grand-Pressigny (Art. 5 du traité du 8 Septembre 1887).

Je vous prie de vouloir bien donner des instructions conformes à la dite gare.

P. le Chef de l'Exploitation,

Le Secrétaire-Chef de l'Exploitation,



Le 10 Février 1900

CHEMIN DE FER D'ORLÉANS

A. 47-27¹¹

M. Robin
M. Journe
11/1/00

Périgueux. — Imp. de la Dordogne. — 12000 ex. in-4° couronne 8 kli. (98)

NOTE pour M^{me} Sous-Chef de l'Exploitation

N^o 1
Demanded
Si la fourniture de l'encre et de la ficelle nécessaire au service des chemins de fer départementaux à la gare commune du Grand Pressigny doit être ou non comprise parmi les dépenses de communauté.

La question paraît devoir être résolue par l'affirmative.

d'art. 5 du traité du 8 Septembre 1887 auquel il n'est pas dérogé par la convention du 11 Avril 1892 dit en effet que :

« Les dépenses communes se composent exclusivement des frais d'exploitation de toute nature, à l'exception de ceux qui, aux termes de l'art. 4, doivent rester à la charge exclusive de l'une ou l'autre administration (fournitures des billets, imprimés « registres de toute nature destinés au service « propre de l'une ou l'autre administration) »

Elles comprennent :

G. S.V.P

« H^o les menus frais de toutes sortes des gares
communes, à l'exception des fournitures de
billet régistres et imprimés destinés au service
exclusif de l'une des deux administrations et des
fournitures d'huile pour le service des trains. »

Emmatté

CHEMIN DE FER D'ORLÉANS

EXPLOITATION

Inspection

N°

Mod. 1170

Communication échangée

Entre l'Inspecteur ~~Principal~~ Chef de Groupeet Monsieur le Chef de l'Exploitation
(Maurice Bloch)

20,000 ex. in-4° carré 40 kil. — La Châtre, imp. L. Montu (7-97)

Le Blanc, le 18 X^{me} 1899

, le

189

A une observation que
je faisais à la station
du Grand-Plessis sur
sa consommation de
ficelle, cette station me
répond que la C^{ie} des
C.F.D. qui lui en fournit
tait autrefois, ainsi que
l'encre, a cessé de le faire
en 1898.

Cette fourniture est-elle à
comprendre dans les dépenses
communes prévues à
l'art. 5, 4^e, du traité du
8 Septembre 1887 ?

L'INSPECTEUR CHEF DE GROUPE

A. Bloch

Réponse
Avr 1900
19 X^{me} 99

CHIEMIN DE FER
DE
PARIS A ORLEANS

NOMBRE
DE PIÈCES COMMUNIQUÉES
()

EPOQUE
DU RENVOI A FAIRE

Le 17 X 1899

NOTA. — Ce bulletin doit être
renvoyé avec les pièces transmises

No

Mod. 144

In-8° Dr. Couronne, 12 k. 30,000 et
Imp. E. Plainpalais.

Communiqué à M^e Maurand L^e g^{te} Passy.

A quelle époque la C^{ie} des C. F. D. a-t-elle
cessé de faire le de la fille ?

Cette suppression a-t-elle fait l'objet
d'une communication écrite ? Si, oui, me
donnez le texte de la communication ?

Y a-t-il d'autres objets, qui, faillis
autrefois par les C. F. D. seraient laissés
entiièrement à notre charge ?

Blanc, le 16 X 1899

L^e INSPECTEUR CHIEF DE GROUPE

Je suis heureux de vous informer
que je ne puis preciser la date
qui le C. F. D. a cessé de

faire le de la fille tout ce que

je puis me rappeler cette suppression

est en communiqué se bornera à 1898

cette campagne mais pourrais dire que cela

et de l'autre cette suppression a été faite

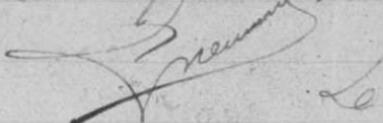
sur mon souvenir de décembre à mars

de l'autre suppression remonte à vers le printemps.

Y a-t-il une autre suppression remontant à vers le printemps.

Le 29 de Septembre 1899
Je vous prie d'insister au chef des Chemins de fer de France
pour l'obliger à faire informer que
ce qui forme une augmentation de
pièce fine en 1898 compare avec
la consommation de 1897, c'est que
les années précédentes la compagnie des
Chemins de fer déportementait moins
journaux de pièce fine pour faire
le charbon et autres résidus à la
sortie tant que cette année cette
fourchette n'a pas été supprimée.
Préalablement pour les questions des
2 balais de Boulogne demandées
j'avoue bien à Hendre au mois de
Janvier prochain pour que cela
puisse arriver la consommation de 1898
si moi demande au ministre de mes
je n'aurai devant moi que l'an 1899.
~~ceci~~
Réservez pour le service

Le 29 de Septembre



Le 29 de Septembre 1899

LETTRE-PRESSE

CHEMIN DE FER

PARIS A ORLÉANS

EXPLOITATION

GROUPE DU BLANC

Le Blanc, le 28 Novembre 1891

Monsieur Maurier
Le Grand Pressigny

Malgré mes recommandations l'emploi des fournitures faites par l'Economat n'est pas suivi avec toute l'économie voulue.

Alors que certaines stations dépendent relativement peu, il en est d'autres et vous êtes du nombre où la consommation est très exagérée; pas justifiée du tout.

Je vous invite formellement à mieux surveiller et à conserver les fournitures et matières qui vous sont confiées.

Veuillez justifier l'augmentation qui se produit par l'affet de votre dernière demande :
Paille fine - 6 en 1898 (1 Février - Avril - Mai - Juillet et 2 Octobre) - 7 en 1899 (2 en Janvier et Sept. 1er Mars Avril et Août) - Balais bauchois - 3 en Mai 1898 et 3 en Janvier 1899 -

Votre dévoué
L'Inspecteur Chef de Groupe
A. Oly

BUREAU
DE LA COMPAGNIE DE CHEMINS DE FER D'ORLÉANS

T.E. 45/11

Convention spéciale
entre la Compagnie du Chemin de fer d'Orléans
et la Compagnie de Chemins de fer Départementaux
pour l'usage commun
de la gare du Grand-Pressigny.

11 Avril 1892.

Entre la Compagnie du Chemin de fer de Paris à Orléans,
représentée par M. Heurteau, son Directeur,

d'une part;

et la Compagnie de Chemins de fer Départementaux, représentée
par M. Zens, Administrateur-Directeur de la dite Compagnie,

d'autre part,

Il a été dit et convenu ce qui suit :

Exposé.

Un Traité en date du 8 Septembre 1887, intervenu entre les deux Compagnies, a réglé d'une manière générale les conditions de service des gares communes au réseau d'Orléans et aux lignes à voie étroite concédées à la Compagnie de Chemins de fer Départementaux, dans la région desservie par la Compagnie d'Orléans.

L'Article 18 de ce traité stipule que les dispositions de détail relatives à chaque gare commune seront réglées ultérieurement par une convention spéciale.

La Compagnie de Chemins de fer Départementaux ayant ouvert à l'exploitation la ligne du Grand-Pressigny à Esvres dont elle est concessionnaire, les soussignés se sont mis d'accord sur les dispositions ci-après, en ce qui concerne spécialement la gare commune du Grand-Pressigny.

Article 1^{er}

Communauté de la gare.

La Compagnie d'Orléans admet la Compagnie de Chemins de fer Départementaux à participer à l'usage commun de la gare du Grand-Pressigny, mais il est entendu que cette communauté ne s'applique qu'au service de la ligne du Grand-Pressigny à Esvres et que si, plus tard, la Compagnie de Chemins de fer Départementaux mettait en exploitation des lignes nouvelles dont la gare du Grand-Pressigny aurait à faire le service, la communauté ne pourrait être étendue à ces lignes qu'en vertu de conventions nouvelles.

Article 2.

Plan annexé à la convention.

Les aménagements actuels de la gare sont figurés sur un plan qui demeurera annexé à la présente convention. Ce plan, tenu par les parties, indique par des teintes différentes les installations communes et celles qui sont particulières à chaque Compagnie.

Article 3.

Installations particulières exclues de la communauté toutes les installations affectées spécialement au service de la traction de la Compagnie de Chemins de fer Départementaux, notamment :

la voie de remisage de la machine (à partir de l'aiguille);
le pont tournant;
le réservoir d'eau;
le puits d'alimentation;
le pulsomètre;
le magasin.

Ces installations sont figurées par une teinte rose sur le plan annexé à la présente. Elles seront entretenues aux frais de la Compagnie de Chemins de fer Départementaux.

Article 4.

Durée du Contrat.

Le Traité général du 8 Septembre 1887, en ce qui concerne la gare du Grand-Plessis, et la présente convention, auront leur effet à dater du 1^{er} Janvier 1891.

Article 5.

Application du Traité général.

Les Compagnies contractantes seront d'ailleurs soumises, pour tout ce qui n'est pas défini dans la présente convention, aux conditions stipulées dans le Traité général passé entre elles le 8 Septembre 1887, pour les gares communes de leurs réseaux.

Fait double à Paris, le 11 Avril 1892.

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

Le Directeur de la Compagnie
de Chemins de fer Départementaux,
Signé: Zens.

C O P I E

BUREAU DES AFFAIRES
COMMERCIALES

VE 45/17

CONVENTION SPECIALE

ENTRE LA COMPAGNIE DU CHEMIN DE FER D'ORLEANS
ET LA COMPAGNIE DE CHEMINS DE FER DEPARTEMENTAUX
POUR L'USAGE COMMUN DE LA GARE DU

GRAND-PRESSIGNY.

11 avril 1892

Entre la Compagnie du Chemin de fer de Paris à Orléans, représentée par M. HEURTEAU, son Directeur,

d'une part;

et la Compagnie de Chemins de fer Départementaux représentée par M. ZENS, Administrateur-Directeur de la dite Compagnie

d'autre part;

Il a été dit et convenu ce qui suit:

Exposé

Un traité en date du 8 septembre 1887, intervenu entre les deux Compagnies, a réglé d'une manière générale les conditions de services des gares communes au réseau d'Orléans et aux lignes à voie étroite concédées à la Compagnie de Chemins de fer Départementaux, dans la région desservie par la Compagnie d'Orléans. L'article 18 de ce traité stipule que les dispositions de détail relatives à chaque gare commune seront réglées ultérieurement par une convention spéciale.

La Compagnie de Chemins de fer Départementaux ayant ouvert à l'exploitation la ligne du Grand-Pressigny à Esvres dont elle est concessionnaire, les soussignés se sont mis d'accord sur les dispositions ci-après en ce qui concerne spécialement la gare commune du Grand-Pressigny.

ARTICLE I

Communauté
de la
gare

La Compagnie d'Orléans admet la Compagnie de Chemins de fer Départementaux à participer à l'usage commun de la gare du Grand-Pressigny mais il est entendu que cette communauté ne s'applique qu'au service de la ligne du Grand-Pressigny à Esvres et que si, plus tard, la

Compagnie de Chemins de fer Départementaux mettait en exploitation des lignes nouvelles dont la gare du Grand-Pressigny aurait à faire le service, la communauté ne pourrait être étendue à ces lignes qu'en vertu de conventions nouvelles.

ARTICLE II

Plan annexé à la convention

Les aménagements actuels de la gare sont figurés sur un plan qui demeurera annexé à la présente convention. Ce plan, visé par les parties, indique par des teintes différentes les installations communes et celles qui sont particulières à chaque Compagnie.

ARTICLE III

Installations particulières exclues de la communauté

Sont exclues de la communauté toutes les installations affectées spécialement au service de la Tractrice de la Compagnie de Chemins Départementaux notamment:
la voie de remisage de la machine
(à partir de l'aiguille);
le pont tournant;
le réservoir d'eau;
le puits d'alimentation;
le pulsomètre;
le magasin.

Ces installations sont figurées par une teinte rose sur plan annexé à la présente. Elles seront entretenues aux frais de la Compagnie de Chemins de fer Départementaux.

ARTICLE IV

Durée du contrat

Le traité général du 8 septembre 1887, en ce qui concerne la gare du Grand-Pressigny, et la présente convention, auront leur effet à dater du 1^{er} janvier 1891.

ARTICLE V

Application du Traité Général

Les Compagnies contractantes seront d'ailleurs soumises, pour tout ce qui n'est pas défini dans la présente convention, aux conditions stipulées dans le Traité général passé entre elles le 8 septembre 1887, pour les gares communes de leurs réseaux.

FAIT DOUBLE A PARIS LE 11 AVRIL 1892.

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

signé: HEURTEAU

LE DIRECTEUR DE LA COMPAGNIE
DES CHEMINS DE FER DEPAR-
TEMENTAUX

signé: ZENS

C O P I E

BUREAU DES AFFAIRES
COMMERCIALES

VE 45/17

CONVENTION SPECIALE

ENTRE LA COMPAGNIE DU CHEMIN DE FER D'ORLEANS
ET LA COMPAGNIE DE CHEMINS DE FER DEPARTEMENTAUX
POUR L'USAGE COMMUN DE LA GARE DU

GRAND-PRESSIGNY.

11 avril 1892

Entre la Compagnie du Chemin de fer de Paris à Orléans, représentée par M. HEURTEAU, son Directeur,

d'une part;

et la Compagnie de Chemins de fer Départementaux représentée par M. ZENS, Administrateur-Directeur de la dite Compagnie

d'autre part;

Il a été dit et convenu ce qui suit:

Exposé

Un traité en date du 8 septembre 1887, intervenu entre les deux Compagnies, a réglé d'une manière générale les conditions de services des gares communes au réseau d'Orléans et aux lignes à voie étroite concédées à la Compagnie de Chemins de fer Départementaux, dans la région desservie par la Compagnie d'Orléans. L'article 18 de ce traité stipule que les dispositions de détail relatives à chaque gare commune seront réglées ultérieurement par une convention spéciale.

La Compagnie de Chemins de fer Départementaux ayant ouvert à l'exploitation la ligne du Grand-Pressigny à Esvres dont elle est concessionnaire, les soussignés se sont mis d'accord sur les dispositions ci-après en ce qui concerne spécialement la gare commune du Grand-Pressigny.

ARTICLE I

Communauté
de la
gare

La Compagnie d'Orléans admet la Compagnie de Chemins de fer Départementaux à participer à l'usage commun de la gare du Grand-Pressigny mais il est entendu que cette communauté ne s'applique qu'au service de la ligne du Grand-Pressigny à Esvres et que si, plus tard, la

Compagnie de Chemins de fer Départementaux mettait en exploitation des lignes nouvelles dont la gare du Grand-Pressigny aurait à faire le service, la communauté ne pourrait être étendue à ces lignes qu'en vertu de conventions nouvelles.

ARTICLE II

Plan annexé à la convention

Les aménagements actuels de la gare sont figurés sur un plan qui demeurera annexé à la présente convention. Ce plan, visé par les parties, indique par des teintes différentes les installations communes et celles qui sont particulières à chaque Compagnie.

ARTICLE III

Installations particulières exclues de la communauté

Sont exclues de la communauté toutes les installations affectées spécialement au service de la Traction de la Compagnie de Chemins Départementaux notamment: la voie de remisage de la machine (à partir de l'aiguille); le pont tournant; le réservoir d'eau; le puits d'alimentation; le pulsomètre; le magasin.

Ces installations sont figurées par une teinte rose sur plan annexé à la présente. Elles seront entretenuées aux frais de la Compagnie de Chemins de fer Départementaux.

ARTICLE IV

Durée du contrat

Le traité général du 8 septembre 1887, en ce qui concerne la gare du Grand-Pressigny, et la présente convention, auront leur effet à dater du 1^{er} janvier 1891.

ARTICLE V

Application du Traité Général

Les Compagnies contractantes seront d'ailleurs soumises, pour tout ce qui n'est pas défini dans la présente convention, aux conditions stipulées dans le Traité général passé entre elles le 8 septembre 1887, pour les gares communes de leurs réseaux.

FAIT DOUBLE A PARIS LE 11 AVRIL 1892.

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

signé: HEURTEAU

LE DIRECTEUR DE LA COMPAGNIE
DES CHEMINS DE FER DEPAR-
TEMENTAUX

signé: ZENS

C O P I E

BUREAU DES AFFAIRES
COMMERCIALES

VE 45/17

CONVENTION SPECIALE

ENTRE LA COMPAGNIE DU CHEMIN DE FER D'ORLEANS
ET LA COMPAGNIE DE CHEMINS DE FER DEPARTEMENTAUX
POUR L'USAGE COMMUN DE LA GARE DU

GRAND-PRESSIGNY.

11 avril 1892

Entre la Compagnie du Chemin de fer de Paris à Orléans, représentée par M. HEURTEAU, son Directeur,

d'une part;

et la Compagnie de Chemins de fer Départementaux représentée par M. ZENS, Administrateur-Directeur de la dite Compagnie

d'autre part;

Il a été dit et convenu ce qui suit:

Exposé

Un traité en date du 8 septembre 1887, intervenu entre les deux Compagnies, a réglé d'une manière générale les conditions de services des gares communes au réseau d'Orléans et aux lignes à voie étroite concédées à la Compagnie de Chemins de fer Départementaux, dans la région desservie par la Compagnie d'Orléans. L'article 18 de ce traité stipule que les dispositions de détail relatives à chaque gare commune seront réglées ultérieurement par une convention spéciale.

La Compagnie de Chemins de fer Départementaux ayant ouvert à l'exploitation la ligne du Grand-Pressigny à Esvres dont elle est concessionnaire, les soussignés se sont mis d'accord sur les dispositions ci-après en ce qui concerne spécialement la gare commune du Grand-Pressigny.

ARTICLE I

Communauté
de la
gare

La Compagnie d'Orléans admet la Compagnie de Chemins de fer Départementaux à participer à l'usage commun de la gare du Grand-Pressigny mais il est entendu que cette communauté ne s'applique qu'au service de la ligne du Grand-Pressigny à Esvres et que si, plus tard, la

Compagnie de Chemins de fer Départementaux mettait en exploitation des lignes nouvelles dont la gare du Grand-Pressigny aurait à faire le service, la communauté ne pourrait être étendue à ces lignes qu'en vertu de conventions nouvelles.

ARTICLE II

Plan annexé à la convention

Les aménagements actuels de la gare sont figurés sur un plan qui demeurera annexé à la présente convention. Ce plan, visé par les parties, indique par des teintes différentes les installations communes et celles qui sont particulières à chaque Compagnie.

ARTICLE III

Installations particulières exclues de la communauté

Sont exclues de la communauté toutes les installations affectées spécialement au service de la Traction de la Compagnie de Chemins Départementaux notamment:
la voie de remisage de la machine
(à partir de l'aiguille);
le pont tournant;
le réservoir d'eau;
le puits d'alimentation;
le pulsomètre;
le magasin.

Ces installations sont figurées par une teinte rose sur plan annexé à la présente. Elles seront entretenuées aux frais de la Compagnie de Chemins de fer Départementaux.

ARTICLE IV

Durée du contrat

Le traité général du 8 septembre 1887, en ce qui concerne la gare du Grand-Pressigny, et la présente convention, auront leur effet à dater du 1^{er} janvier 1891.

ARTICLE V

Application du Traité Général

Les Compagnies contractantes seront d'ailleurs soumises, pour tout ce qui n'est pas défini dans la présente convention, aux conditions stipulées dans le Traité général passé entre elles le 8 septembre 1887, pour les gares communes de leurs réseaux.

FAIT DOUBLE A PARIS LE 11 AVRIL 1892.

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

signé: HEURTEAU

LE DIRECTEUR DE LA COMPAGNIE
DES CHEMINS DE FER DEPARTEMENTAUX

signé: ZENS

C O P I E

BUREAU DES AFFAIRES
COMMERCIALES

VE 45/17

CONVENTION SPECIALE

ENTRE LA COMPAGNIE DU CHEMIN DE FER D'ORLEANS
ET LA COMPAGNIE DE CHEMINS DE FER DEPARTEMENTAUX
POUR L'USAGE COMMUN DE LA GARE DU

GRAND-PRESSIGNY.

11 avril 1892

Entre la Compagnie du Chemin de fer de Paris à Orléans, représentée par M. HEURTEAU, son Directeur,

d'une part;

et la Compagnie de Chemins de fer Départementaux représentée par M. ZENS, Administrateur-Directeur de la dite Compagnie

d'autre part;

Il a été dit et convenu ce qui suit:

Exposé

Un traité en date du 8 septembre 1887, intervenu entre les deux Compagnies, a réglé d'une manière générale les conditions de services des gares communes au réseau d'Orléans et aux lignes à voie étroite concédées à la Compagnie de Chemins de fer Départementaux, dans la région desservie par la Compagnie d'Orléans. L'article 18 de ce traité stipule que les dispositions de détail relatives à chaque gare commune seront réglées ultérieurement par une convention spéciale.

La Compagnie de Chemins de fer Départementaux ayant ouvert à l'exploitation la ligne du Grand-Pressigny à Esvres dont elle est concessionnaire, les soussignés se sont mis d'accord sur les dispositions ci-après en ce qui concerne spécialement la gare commune du Grand-Pressigny.

ARTICLE I

Communauté
de la
gare

La Compagnie d'Orléans admet la Compagnie de Chemins de fer Départementaux à participer à l'usage commun de la gare du Grand-Pressigny mais il est entendu que cette communauté ne s'applique qu'au service de la ligne du Grand-Pressigny à Esvres et que si, plus tard, la

Compagnie de Chemins de fer Départementaux mettait en exploitation des lignes nouvelles dont la gare du Grand-Pressigny aurait à faire le service, la communauté ne pourrait être étendue à ces lignes qu'en vertu de conventions nouvelles.

ARTICLE II

Plan annexé à la convention

Les aménagements actuels de la gare sont figurés sur un plan qui demeurera annexé à la présente convention. Ce plan, visé par les parties, indique par des teintes différentes les installations communes et celles qui sont particulières à chaque Compagnie.

ARTICLE III

Installations particulières exclues de la communauté

Sont exclues de la communauté toutes les installations affectées spécialement au service de la Traction de la Compagnie de Chemins Départementaux notamment:
la voie de remisage de la machine
(à partir de l'aiguille);
le pont tournant;
le réservoir d'eau;
le puits d'alimentation;
le pulsomètre;
le magasin.

Ces installations sont figurées par une teinte rose sur plan annexé à la présente. Elles seront entretenues aux frais de la Compagnie de Chemins de fer Départementaux.

ARTICLE IV

Durée du contrat

Le traité général du 8 septembre 1887, en ce qui concerne la gare du Grand-Pressigny, et la présente convention, auront leur effet à dater du 1^{er} janvier 1891.

ARTICLE V

Application du Traité Général

Les Compagnies contractantes seront d'ailleurs soumises, pour tout ce qui n'est pas défini dans la présente convention, aux conditions stipulées dans le Traité général passé entre elles le 8 septembre 1887, pour les gares communes de leurs réseaux.

FAIT DOUBLE A PARIS LE 11 AVRIL 1892.

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

signé: HEURTEAU

LE DIRECTEUR DE LA COMPAGNIE
DES CHEMINS DE FER DEPARTEMENTAUX

signé: ZENS

C O P I E

BUREAU DES AFFAIRES
COMMERCIALES

VE 45/17

CONVENTION SPECIALE

ENTRE LA COMPAGNIE DU CHEMIN DE FER D'ORLEANS
ET LA COMPAGNIE DE CHEMINS DE FER DEPARTEMENTAUX
POUR L'USAGE COMMUN DE LA GARE DU

GRAND-PRESSIGNY.

11 avril 1892

Entre la Compagnie du Chemin de fer de Paris à Orléans, représentée par M. HEURTEAU, son Directeur,

d'une part;

et la Compagnie de Chemins de fer Départementaux représentée par M. ZENS, Administrateur-Directeur de la dite Compagnie

d'autre part;

Il a été dit et convenu ce qui suit:

Exposé

Un traité en date du 8 septembre 1887, intervenu entre les deux Compagnies, a réglé d'une manière générale les conditions de services des gares communes au réseau d'Orléans et aux lignes à voie étroite concédées à la Compagnie de Chemins de fer Départementaux, dans la région desservie par la Compagnie d'Orléans. L'article 18 de ce traité stipule que les dispositions de détail relatives à chaque gare commune seront réglées ultérieurement par une convention spéciale.

La Compagnie de Chemins de fer Départementaux ayant ouvert à l'exploitation la ligne du Grand-Pressigny à Esvres dont elle est concessionnaire, les soussignés se sont mis d'accord sur les dispositions ci-après en ce qui concerne spécialement la gare commune du Grand-Pressigny.

ARTICLE I

Communauté
de la
gare

La Compagnie d'Orléans admet la Compagnie de Chemins de fer Départementaux à participer à l'usage commun de la gare du Grand-Pressigny mais il est entendu que cette communauté ne s'applique qu'au service de la ligne du Grand-Pressigny à Esvres et que si, plus tard, la

Compagnie de Chemins de fer Départementaux mettait en exploitation des lignes nouvelles dont la gare du Grand-Pressigny aurait à faire le service, la communauté ne pourrait être étendue à ces lignes qu'en vertu de conventions nouvelles.

ARTICLE II

Plan annexé à la convention

Les aménagements actuels de la gare sont figurés sur un plan qui demeurera annexé à la présente convention. Ce plan, visé par les parties, indique par des teintes différentes les installations communes et celles qui sont particulières à chaque Compagnie.

ARTICLE III

Installations particulières exclues de la communauté

Sont exclues de la communauté toutes les installations affectées spécialement au service de la Traction de la Compagnie de Chemins Départementaux notamment:
la voie de remisage de la machine
(à partir de l'aiguille);
le pont tournant;
le réservoir d'eau;
le puits d'alimentation;
le pulsomètre;
le magasin.

Ces installations sont figurées par une teinte rose sur plan annexé à la présente. Elles seront entretenuées aux frais de la Compagnie de Chemins de fer Départementaux.

ARTICLE IV

Durée du contrat

Le traité général du 8 septembre 1887, en ce qui concerne la gare du Grand-Pressigny, et la présente convention, auront leur effet à dater du 1^{er} janvier 1891.

ARTICLE V

Application du Traité Général

Les Compagnies contractantes seront d'ailleurs soumises, pour tout ce qui n'est pas défini dans la présente convention, aux conditions stipulées dans le Traité général passé entre elles le 8 septembre 1887, pour les gares communes de leurs réseaux.

FAIT DOUBLE A PARIS LE 11 AVRIL 1892.

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

signé: HEURTEAU

LE DIRECTEUR DE LA COMPAGNIE
DES CHEMINS DE FER DEPARTEMENTAUX

signé: ZENS

C O P I E

BUREAU DES AFFAIRES
COMMERCIALES

VE 45/17

CONVENTION SPECIALE

ENTRE LA COMPAGNIE DU CHEMIN DE FER D'ORLEANS
ET LA COMPAGNIE DE CHEMINS DE FER DEPARTEMENTAUX
POUR L'USAGE COMMUN DE LA GARE DU

GRAND-PRESSIGNY.

11 avril 1892

Entre la Compagnie du Chemin de fer de Paris à Orléans, représentée par M. HEURTEAU, son Directeur,

d'une part;

et la Compagnie de Chemins de fer Départementaux représentée par M. ZENS, Administrateur-Directeur de la dite Compagnie

d'autre part;

Il a été dit et convenu ce qui suit:

Exposé

Un traité en date du 8 septembre 1887, intervenu entre les deux Compagnies, a réglé d'une manière générale les conditions de services des gares communes au réseau d'Orléans et aux lignes à voie étroite concédées à la Compagnie de Chemins de fer Départementaux, dans la région desservie par la Compagnie d'Orléans. L'article 18 de ce traité stipule que les dispositions de détail relatives à chaque gare commune seront réglées ultérieurement par une convention spéciale.

La Compagnie de Chemins de fer Départementaux ayant ouvert à l'exploitation la ligne du Grand-Pressigny à Esvres dont elle est concessionnaire, les soussignés se sont mis d'accord sur les dispositions ci-après en ce qui concerne spécialement la gare commune du Grand-Pressigny.

ARTICLE I

Communauté
de la
gare

La Compagnie d'Orléans admet la Compagnie de Chemins de fer Départementaux à participer à l'usage commun de la gare du Grand-Pressigny mais il est entendu que cette communauté ne s'applique qu'au service de la ligne du Grand-Pressigny à Esvres et que si, plus tard, la

Compagnie de Chemins de fer Départementaux mettait en exploitation des lignes nouvelles dont la gare du Grand-Pressigny aurait à faire le service, la communauté ne pourrait être étendue à ces lignes qu'en vertu de conventions nouvelles.

ARTICLE II

Plan annexé à la convention

Les aménagements actuels de la gare sont figurés sur un plan qui demeurera annexé à la présente convention. Ce plan, visé par les parties, indique par des teintes différentes les installations communes et celles qui sont particulières à chaque Compagnie.

ARTICLE III

Installations particulières exclues de la communauté

Sont exclues de la communauté toutes les installations affectées spécialement au service de la Tractien de la Compagnie de Chemins Départementaux notamment:
la voie de remisage de la machine
(à partir de l'aiguille);
le pont tournant;
le réservoir d'eau;
le puits d'alimentation;
le pulsomètre;
le magasin.

Ces installations sont figurées par une teinte rose sur plan annexé à la présente. Elles seront entretenuées aux frais de la Compagnie de Chemins de fer Départementaux.

ARTICLE IV

Durée du contrat

Le traité général du 8 septembre 1887, en ce qui concerne la gare du Grand-Pressigny, et la présente convention, auront leur effet à dater du 1^{er} janvier 1891.

ARTICLE V

Application du Traité Général

Les Compagnies contractantes seront d'ailleurs soumises, pour tout ce qui n'est pas défini dans la présente convention, aux conditions stipulées dans le Traité général passé entre elles le 8 septembre 1887, pour les gares communes de leurs réseaux.

FAIT DOUBLE A PARIS LE 11 AVRIL 1892.

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

signé: HEURTEAU

LE DIRECTEUR DE LA COMPAGNIE
DES CHEMINS DE FER DEPAR-
TEMENTAUX

signé: ZENS

C O P I E

BUREAU DES AFFAIRES
COMMERCIALES

VE 45/17

CONVENTION SPECIALE

ENTRE LA COMPAGNIE DU CHEMIN DE FER D'ORLEANS
ET LA COMPAGNIE DE CHEMINS DE FER DEPARTEMENTAUX
POUR L'USAGE COMMUN DE LA GARE DU

GRAND-PRESSIGNY.

11 avril 1892

Entre la Compagnie du Chemin de fer de Paris à Orléans, représentée par M. HEURTEAU, son Directeur,

d'une part;

et la Compagnie de Chemins de fer Départementaux représentée par M. ZENS, Administrateur-Directeur de la dite Compagnie

d'autre part;

Il a été dit et convenu ce qui suit:

Exposé

Un traité en date du 8 septembre 1887, intervenu entre les deux Compagnies, a réglé d'une manière générale les conditions de services des gares communes au réseau d'Orléans et aux lignes à voie étroite concédées à la Compagnie de Chemins de fer Départementaux, dans la région desservie par la Compagnie d'Orléans. L'article 18 de ce traité stipule que les dispositions de détail relatives à chaque gare commune seront réglées ultérieurement par une convention spéciale.

La Compagnie de Chemins de fer Départementaux ayant ouvert à l'exploitation la ligne du Grand-Pressigny à Esvres dont elle est concessionnaire, les soussignés se sont mis d'accord sur les dispositions ci-après en ce qui concerne spécialement la gare commune du Grand-Pressigny.

ARTICLE I

Communauté
de la
gare

La Compagnie d'Orléans admet la Compagnie de Chemins de fer Départementaux à participer à l'usage commun de la gare du Grand-Pressigny mais il est entendu que cette communauté ne s'applique qu'au service de la ligne du Grand-Pressigny à Esvres et que si, plus tard, la

Compagnie de Chemins de fer Départementaux mettait en exploitation des lignes nouvelles dont la gare du Grand-Pressigny aurait à faire le service, la communauté ne pourrait être étendue à ces lignes qu'en vertu de conventions nouvelles.

ARTICLE II

Plan annexé à la convention
Les aménagements actuels de la gare sont figurés sur un plan qui demeurera annexé à la présente convention. Ce plan, visé par les parties, indique par des teintes différentes les installations communes et celles qui sont particulières à chaque Compagnie.

ARTICLE III

Installations particulières exclues de la communauté
Sont exclues de la communauté toutes les installations affectées spécialement au service de la Traction de la Compagnie de Chemins Départementaux notamment:
la voie de remisage de la machine (à partir de l'aiguille);
le pont tournant;
le réservoir d'eau;
le puits d'alimentation;
le pulsomètre;
le magasin.

Ces installations sont figurées par une teinte rose sur plan annexé à la présente. Elles seront entretenues aux frais de la Compagnie de Chemins de fer Départementaux.

ARTICLE IV

Durée du contrat
Le traité général du 8 septembre 1887, en ce qui concerne la gare du Grand-Pressigny, et la présente convention, auront leur effet à dater du 1^{er} janvier 1891.

ARTICLE V

Application du Traité Général
Les Compagnies contractantes seront d'ailleurs scumises, pour tout ce qui n'est pas défini dans la présente convention, aux conditions stipulées dans le Traité général passé entre elles le 8 septembre 1887, pour les gares communes de leurs réseaux.

FAIT DOUBLE A PARIS LE 11 AVRIL 1892.

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

signé: HEURTEAU

LE DIRECTEUR DE LA COMPAGNIE
DES CHEMINS DE FER DEPARTEMENTAUX

signé: ZENS

C O P I E

BUREAU DES AFFAIRES
COMMERCIALES

VE 45/17

CONVENTION SPECIALE

ENTRE LA COMPAGNIE DU CHEMIN DE FER D'ORLEANS
ET LA COMPAGNIE DE CHEMINS DE FER DEPARTEMENTAUX
POUR L'USAGE COMMUN DE LA GARE DU

GRAND-PRESSIGNY.

11 avril 1892

Entre la Compagnie du Chemin de fer de Paris à Orléans, représentée par M. HEURTEAU, son Directeur,

d'une part;

et la Compagnie de Chemins de fer Départementaux représentée par M. ZENS, Administrateur-Directeur de la dite Compagnie

d'autre part;

Il a été dit et convenu ce qui suit:

Exposé

Un traité en date du 8 septembre 1887, intervenu entre les deux Compagnies, a réglé d'une manière générale les conditions de services des gares communes au réseau d'Orléans et aux lignes à voie étroite concédées à la Compagnie de Chemins de fer Départementaux, dans la région desservie par la Compagnie d'Orléans. L'article 18 de ce traité stipule que les dispositions de détail relatives à chaque gare commune seront réglées ultérieurement par une convention spéciale.

La Compagnie de Chemins de fer Départementaux ayant ouvert à l'exploitation la ligne du Grand-Pressigny à Esvres dont elle est concessionnaire, les soussignés se sont mis d'accord sur les dispositions ci-après en ce qui concerne spécialement la gare commune du Grand-Pressigny.

ARTICLE I

Communauté
de la
gare

La Compagnie d'Orléans admet la Compagnie de Chemins de fer Départementaux à participer à l'usage commun de la gare du Grand-Pressigny mais il est entendu que cette communauté ne s'applique qu'au service de la ligne du Grand-Pressigny à Esvres et que si, plus tard, la

Compagnie de Chemins de fer Départementaux mettait en exploitation des lignes nouvelles dont la gare du Grand-Pressigny aurait à faire le service, la communauté ne pourrait être étendue à ces lignes qu'en vertu de conventions nouvelles.

ARTICLE II

Plan annexé à la convention
Les aménagements actuels de la gare sont figurés sur un plan qui demeurera annexé à la présente convention. Ce plan, visé par les parties, indique par des teintes différentes les installations communes et celles qui sont particulières à chaque Compagnie.

ARTICLE III

Installations particulières exclues de la communauté
Sont exclues de la communauté toutes les installations affectées spécialement au service de la Traction de la Compagnie de Chemins Départementaux notamment:
la voie de remisage de la machine (à partir de l'aiguille);
le pont tournant;
le réservoir d'eau;
le puits d'alimentation;
le pulsomètre;
le magasin.

Ces installations sont figurées par une teinte rose sur plan annexé à la présente. Elles seront entretenuées aux frais de la Compagnie de Chemins de fer Départementaux.

ARTICLE IV

Durée du contrat
Le traité général du 8 septembre 1887, en ce qui concerne la gare du Grand-Pressigny, et la présente convention, auront leur effet à dater du 1^o janvier 1891.

ARTICLE V

Application du Traité Général
Les Compagnies contractantes seront d'ailleurs soumises, pour tout ce qui n'est pas défini dans la présente convention, aux conditions stipulées dans le Traité général passé entre elles le 8 septembre 1887, pour les gares communes de leurs réseaux.

FAIT DOUBLE A PARIS LE 11 AVRIL 1892.

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

signé: HEURTEAU

LE DIRECTEUR DE LA COMPAGNIE
DES CHEMINS DE FER DEPAR-
TEMENTAUX

signé: ZENS

C O P I E

BUREAU DES AFFAIRES
COMMERCIALES

VE 45/17

CONVENTION SPECIALE

ENTRE LA COMPAGNIE DU CHEMIN DE FER D'ORLEANS
ET LA COMPAGNIE DE CHEMINS DE FER DEPARTEMENTAUX
POUR L'USAGE COMMUN DE LA GARE DU

GRAND-PRESSIGNY.

11 avril 1892

Entre la Compagnie du Chemin de fer de Paris à Orléans, représentée par M. HEURTEAU, son Directeur,

d'une part;

et la Compagnie de Chemins de fer Départementaux représentée par M. ZENS, Administrateur-Directeur de la dite Compagnie

d'autre part;

Il a été dit et convenu ce qui suit:

Exposé

Un traité en date du 8 septembre 1887, intervenu entre les deux Compagnies, a réglé d'une manière générale les conditions de services des gares communes au réseau d'Orléans et aux lignes à voie étroite concédées à la Compagnie de Chemins de fer Départementaux, dans la région desservie par la Compagnie d'Orléans. L'article 18 de ce traité stipule que les dispositions de détail relatives à chaque gare commune seront réglées ultérieurement par une convention spéciale.

La Compagnie de Chemins de fer Départementaux ayant ouvert à l'exploitation la ligne du Grand-Pressigny à Esvres dont elle est concessionnaire, les soussignés se sont mis d'accord sur les dispositions ci-après en ce qui concerne spécialement la gare commune du Grand-Pressigny.

ARTICLE I

Communauté
de la
gare

La Compagnie d'Orléans admet la Compagnie de Chemins de fer Départementaux à participer à l'usage commun de la gare du Grand-Pressigny mais il est entendu que cette communauté ne s'applique qu'au service de la ligne du Grand-Pressigny à Esvres et que si, plus tard, la

Compagnie de Chemins de fer Départementaux mettait en exploitation des lignes nouvelles dont la gare du Grand-Pressigny aurait à faire le service, la communauté ne pourrait être étendue à ces lignes qu'en vertu de conventions nouvelles.

ARTICLE II

Plan annexé à la convention
Les aménagements actuels de la gare sont figurés sur un plan qui demeurera annexé à la présente convention. Ce plan, visé par les parties, indique par des teintes différentes les installations communes et celles qui sont particulières à chaque Compagnie.

ARTICLE III

Installations particulières exclues de la communauté de la Compagnie de Chemins Départementaux notamment:
la voie de remisage de la machine (à partir de l'aiguille);
le pont tournant;
le réservoir d'eau;
le puits d'alimentation;
le pulsomètre;
le magasin.

Ces installations sont figurées par une teinte rose sur plan annexé à la présente. Elles seront entretenues aux frais de la Compagnie de Chemins de fer Départementaux.

ARTICLE IV

Durée du contrat Le traité général du 8 septembre 1887, en ce qui concerne la gare du Grand-Pressigny, et la présente convention, auront leur effet à dater du 1^{er} janvier 1891.

ARTICLE V

Application du Traité Général Les Compagnies contractantes seront d'ailleurs soumises, pour tout ce qui n'est pas défini dans la présente convention, aux conditions stipulées dans le Traité général passé entre elles le 8 septembre 1887, pour les gares communes de leurs réseaux.

FAIT DOUBLE A PARIS LE 11 AVRIL 1892.

LE DIRECTEUR DE LA COMPAGNIE DU CHEMIN DE FER D'ORLEANS
signé: HEURTEAU

LE DIRECTEUR DE LA COMPAGNIE DES CHEMINS DE FER DEPARTEMENTAUX
signé: ZENS

C O P I E

BUREAU DES AFFAIRES
COMMERCIALES

VE 45/17

CONVENTION SPECIALE

ENTRE LA COMPAGNIE DU CHEMIN DE FER D'ORLEANS
ET LA COMPAGNIE DE CHEMINS DE FER DEPARTEMENTAUX
POUR L'USAGE COMMUN DE LA GARE DU

GRAND-PRESSIGNY.

11 avril 1892

Entre la Compagnie du Chemin de fer de Paris à Orléans, représentée par M. HEURTEAU, son Directeur,

d'une part;

et la Compagnie de Chemins de fer Départementaux représentée par M. ZENS, Administrateur-Directeur de la dite Compagnie

d'autre part;

Il a été dit et convenu ce qui suit:

Exposé

Un traité en date du 8 septembre 1887, intervenu entre les deux Compagnies, a réglé d'une manière générale les conditions de services des gares communes au réseau d'Orléans et aux lignes à voie étroite concédées à la Compagnie de Chemins de fer Départementaux, dans la région desservie par la Compagnie d'Orléans. L'article 18 de ce traité stipule que les dispositions de détail relatives à chaque gare commune seront réglées ultérieurement par une convention spéciale.

La Compagnie de Chemins de fer Départementaux ayant ouvert à l'exploitation la ligne du Grand-Pressigny à Esvres dont elle est concessionnaire, les soussignés se sont mis d'accord sur les dispositions ci-après en ce qui concerne spécialement la gare commune du Grand-Pressigny.

ARTICLE I

Communauté
de la
gare

La Compagnie d'Orléans admet la Compagnie de Chemins de fer Départementaux à participer à l'usage commun de la gare du Grand-Pressigny mais il est entendu que cette communauté ne s'applique qu'au service de la ligne du Grand-Pressigny à Esvres et que si, plus tard, la

.....

Compagnie de Chemins de fer Départementaux mettait en exploitation des lignes nouvelles dont la gare du Grand-Pressigny aurait à faire le service, la communauté ne pourrait être étendue à ces lignes qu'en vertu de conventions nouvelles.

Plan annexé à la convention

Les aménagements actuels de la gare sont figurés sur un plan qui demeurera annexé à la présente convention. Ce plan, visé par les parties, indique par des teintes différentes les installations communes et celles qui sont particulières à chaque Compagnie.

Installations particulières exclues de la communauté

Sont exclues de la communauté toutes les installations affectées spécialement au service de la Traction de la Compagnie de Chemins Départementaux notamment: la voie de remisage de la machine (à partir de l'aiguille); le pont tournant; le réservoir d'eau; le puits d'alimentation; le pulsomètre; le magasin.

Ces installations sont figurées par une teinte rose sur plan annexé à la présente. Elles seront entretenuées aux frais de la Compagnie de Chemins de fer Départementaux.

Durée du contrat

Le traité général du 8 septembre 1887, en ce qui concerne la gare du Grand-Pressigny, et la présente convention, auront leur effet à dater du 1^{er} janvier 1891.

Application du Traité Général

Les Compagnies contractantes seront d'ailleurs soumises, pour tout ce qui n'est pas défini dans la présente convention, aux conditions stipulées dans le Traité général passé entre elles le 8 septembre 1887, pour les gares communes de leurs réseaux.

FAIT DOUBLE A PARIS LE 11 AVRIL 1892.

LE DIRECTEUR DE LA COMPAGNIE
DU CHEMIN DE FER D'ORLEANS
signé: HEURTEAU

LE DIRECTEUR DE LA COMPAGNIE
DES CHEMINS DE FER DEPAR-
TEMENTAUX
signé: ZENS

C O P I E

BUREAU DES AFFAIRES
COMMERCIALES

VE 45/17

CONVENTION SPECIALE

ENTRE LA COMPAGNIE DU CHEMIN DE FER D'ORLEANS
ET LA COMPAGNIE DE CHEMINS DE FER DEPARTEMENTAUX
POUR L'USAGE COMMUN DE LA GARE DU

GRAND-PRESSIGNY.

11 avril 1892

Entre la Compagnie du Chemin de fer de Paris à Orléans, représentée par M. HEURTEAU, son Directeur,

d'une part;

et la Compagnie de Chemins de fer Départementaux représentée par M. ZENS, Administrateur-Directeur de la dite Compagnie

d'autre part;

Il a été dit et convenu ce qui suit:

Exposé

Un traité en date du 8 septembre 1887, intervenu entre les deux Compagnies, a réglé d'une manière générale les conditions de services des gares communes au réseau d'Orléans et aux lignes à voie étroite concédées à la Compagnie de Chemins de fer Départementaux, dans la région desservie par la Compagnie d'Orléans. L'article 18 de ce traité stipule que les dispositions de détail relatives à chaque gare commune seront réglées ultérieurement par une convention spéciale.

La Compagnie de Chemins de fer Départementaux ayant ouvert à l'exploitation la ligne du Grand-Plessigny à Esvres dont elle est concessionnaire, les soussignés se sont mis d'accord sur les dispositions ci-après en ce qui concerne spécialement la gare commune du Grand-Plessigny.

ARTICLE I

Communauté
de la
gare

La Compagnie d'Orléans admet la Compagnie de Chemins de fer Départementaux à participer à l'usage commun de la gare du Grand-Plessigny mais il est entendu que cette communauté ne s'applique qu'au service de la ligne du Grand-Plessigny à Esvres et que si, plus tard, la

Compagnie de Chemins de fer Départementaux mettait en exploitation des lignes nouvelles dont la gare du Grand-Pressigny aurait à faire le service, la communauté ne pourrait être étendue à ces lignes qu'en vertu de conventions nouvelles.

ARTICLE II

Plan annexé à la convention Les aménagements actuels de la gare sont figurés sur un plan qui demeurera annexé à la présente convention. Ce plan, visé par les parties, indique par des teintes différentes les installations communes et celles qui sont particulières à chaque Compagnie.

ARTICLE III

Installations particulières exclues de la communauté Sont exclues de la communauté toutes les installations affectées spécialement au service de la Traction de la Compagnie de Chemins Départementaux notamment : la voie de remisage de la machine (à partir de l'aiguille); le pont tournant; le réservoir d'eau; le puits d'alimentation; le pulsomètre; le magasin.

Ces installations sont figurées par une teinte rose sur plan annexé à la présente. Elles seront entretenues aux frais de la Compagnie de Chemins de fer Départementaux.

ARTICLE IV

Durée du contrat Le traité général du 8 septembre 1887, en ce qui concerne la gare du Grand-Pressigny, et la présente convention, auront leur effet à dater du 1^{er} janvier 1891.

ARTICLE V

Application du Traité Général Les Compagnies contractantes seront d'ailleurs soumises, pour tout ce qui n'est pas défini dans la présente convention, aux conditions stipulées dans le Traité général passé entre elles le 8 septembre 1887, pour les gares communes de leurs réseaux.

FAIT DOUBLE A PARIS LE 11 AVRIL 1892.

LE DIRECTEUR DE LA COMPAGNIE DU CHEMIN DE FER D'ORLEANS
signé: HEURTEAU

LE DIRECTEUR DE LA COMPAGNIE DES CHEMINS DE FER DEPARTEMENTAUX
signé: ZENS

C O P I E

BUREAU DES AFFAIRES
COMMERCIALES

VE 45/17

CONVENTION SPECIALE

ENTRE LA COMPAGNIE DU CHEMIN DE FER D'ORLEANS
ET LA COMPAGNIE DE CHEMINS DE FER DEPARTEMENTAUX
POUR L'USAGE COMMUN DE LA GARE DU

GRAND-PRESSIGNY.

11 avril 1892

Entre la Compagnie du Chemin de fer de Paris à Orléans, représentée par M. HEURTEAU, son Directeur,

d'une part;

et la Compagnie de Chemins de fer Départementaux représentée par M. ZENS, Administrateur-Directeur de la dite Compagnie

d'autre part;

Il a été dit et convenu ce qui suit:

Exposé

Un traité en date du 8 septembre 1887, intervenu entre les deux Compagnies, a réglé d'une manière générale les conditions de services des gares communes au réseau d'Orléans et aux lignes à voie étroite concédées à la Compagnie de Chemins de fer Départementaux, dans la région desservie par la Compagnie d'Orléans. L'article 18 de ce traité stipule que les dispositions de détail relatives à chaque gare commune seront réglées ultérieurement par une convention spéciale.

La Compagnie de Chemins de fer Départementaux ayant ouvert à l'exploitation la ligne du Grand-Pressigny à Esvres dont elle est concessionnaire, les soussignés se sont mis d'accord sur les dispositions ci-après en ce qui concerne spécialement la gare commune du Grand-Pressigny.

ARTICLE I

Communauté
de la
gare

La Compagnie d'Orléans admet la Compagnie de Chemins de fer Départementaux à participer à l'usage commun de la gare du Grand-Pressigny mais il est entendu que cette communauté ne s'applique qu'au service de la ligne du Grand-Pressigny à Esvres et que si, plus tard, la

Compagnie de Chemins de fer Départementaux mettait en exploitation des lignes nouvelles dont la gare du Grand-Pressigny aurait à faire le service, la communauté ne pourrait être étendue à ces lignes qu'en vertu de conventions nouvelles.

ARTICLE II

Plan annexé à la convention Les aménagements actuels de la gare sont figurés sur un plan qui demeurera annexé à la présente convention. Ce plan, visé par les parties, indique par des teintes différentes les installations communes et celles qui sont particulières à chaque Compagnie.

ARTICLE III

Installations particulières exclues de la communauté Sont exclues de la communauté toutes les installations affectées spécialement au service de la Traction de la Compagnie de Chemins Départementaux notamment:
la voie de remisage de la machine
(à partir de l'aiguille);
le pont tournant;
le réservoir d'eau;
le puits d'alimentation;
le pulsomètre;
le magasin.

Ces installations sont figurées par une teinte rose sur plan annexé à la présente. Elles seront entretenues aux frais de la Compagnie de Chemins de fer Départementaux.

ARTICLE IV

Durée du contrat Le traité général du 8 septembre 1887, en ce qui concerne la gare du Grand-Pressigny, et la présente convention, auront leur effet à dater du 1^{er} janvier 1891.

ARTICLE V

Application du Traité Général Les Compagnies contractantes seront d'ailleurs soumises, pour tout ce qui n'est pas défini dans la présente convention, aux conditions stipulées dans le Traité général passé entre elles le 8 septembre 1887, pour les gares communes de leurs réseaux.

FAIT DOUBLE A PARIS LE 11 AVRIL 1892,

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

signé: HEURTEAU

LE DIRECTEUR DE LA COMPAGNIE
DES CHEMINS DE FER DEPAR-

TEMENTAUX

signé: ZENS

C O P I E

BUREAU DES AFFAIRES
COMMERCIALES

VE 45/17

CONVENTION SPECIALE

ENTRE LA COMPAGNIE DU CHEMIN DE FER D'ORLEANS
ET LA COMPAGNIE DE CHEMINS DE FER DEPARTEMENTAUX
POUR L'USAGE COMMUN DE LA GARE DU

GRAND-PRESSIGNY.

11 avril 1892

Entre la Compagnie du Chemin de fer de Paris à Orléans, représentée par M. HEURTEAU, son Directeur,

d'une part;

et la Compagnie de Chemins de fer Départementaux représentée par M. ZENS, Administrateur-Directeur de la dite Compagnie.

d'autre part;

Il a été dit et convenu ce qui suit:

Exposé

Un traité en date du 8 septembre 1887, intervenu entre les deux Compagnies, a réglé d'une manière générale les conditions de services des gares communes au réseau d'Orléans et aux lignes à voie étroite concédées à la Compagnie de Chemins de fer Départementaux, dans la région desservie par la Compagnie d'Orléans. L'article 18 de ce traité stipule que les dispositions de détail relatives à chaque gare commune seront réglées ultérieurement par une convention spéciale.

La Compagnie de Chemins de fer Départementaux ayant ouvert à l'exploitation la ligne du Grand-Pressigny à Esvres dont elle est concessionnaire, les soussignés se sont mis d'accord sur les dispositions ci-après en ce qui concerne spécialement la gare commune du Grand-Pressigny.

ARTICLE I

Communaute
de la
gare

La Compagnie d'Orléans admet la Compagnie de Chemins de fer Départementaux à participer à l'usage commun de la gare du Grand-Pressigny mais il est entendu que cette communauté ne s'applique qu'au service de la ligne du Grand-Pressigny à Esvres et que si, plus tard, la

Compagnie de Chemins de fer Départementaux mettait en exploitation des lignes nouvelles dont la gare du Grand-Pressigny aurait à faire le service, la communauté ne pourrait être étendue à ces lignes qu'en vertu de conventions nouvelles.

ARTICLE II

Plan annexé à la convention Les aménagements actuels de la gare sont figurés sur un plan qui demeurera annexé à la présente convention. Ce plan, visé par les parties, indique par des teintes différentes les installations communes et celles qui sont particulières à chaque Compagnie.

ARTICLE III

Installations particulières exclues de la communauté Sont exclues de la communauté toutes les installations affectées spécialement au service de la Traction de la Compagnie de Chemins Départementaux notamment:
la voie de remisage de la machine
(à partir de l'aiguille);
le pont tournant;
le réservoir d'eau;
le puits d'alimentation;
le pulsomètre;
le magasin.

Ces installations sont figurées par une teinte rose sur plan annexé à la présente. Elles seront entretenues aux frais de la Compagnie de Chemins de fer Départementaux.

ARTICLE IV

Durée du contrat Le traité général du 8 septembre 1887, en ce qui concerne la gare du Grand-Pressigny, et la présente convention, auront leur effet à dater du 1^{er} janvier 1891.

ARTICLE V

Application du Traité Général Les Compagnies contractantes seront d'ailleurs soumises, pour tout ce qui n'est pas défini dans la présente convention, aux conditions stipulées dans le Traité général passé entre elles le 8 septembre 1887, pour les gares communes de leurs réseaux.

FAIT DOUBLE A PARIS LE 11 AVRIL 1892.

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

signé: HEURTEAU

LE DIRECTEUR DE LA COMPAGNIE
DES CHEMINS DE FER DEPAR-
TEMENTAUX

signé: ZENS

C O P I E

BUREAU DES AFFAIRES
COMMERCIALES

VE 45/17

CONVENTION SPECIALE

ENTRE LA COMPAGNIE DU CHEMIN DE FER D'ORLEANS.
ET LA COMPAGNIE DE CHEMINS DE FER DEPARTEMENTAUX POUR L'USAGE COMMUN DE LA GARE DU

GRAND-PRESSIGNY.

11 avril 1892

Entre la Compagnie du Chemin de fer de Paris à Orléans, représentée par M. HEURTEAU, son Directeur,

d'une part;

et la Compagnie de Chemins de fer Départementaux représentée par M. ZENS, Administrateur-Directeur de la dite Compagnie

d'autre part;

Il a été dit et convenu ce qui suit:

Exposé

Un traité en date du 8 septembre 1887, intervenu entre les deux Compagnies, a réglé d'une manière générale les conditions de services des gares communes au réseau d'Orléans et aux lignes à voie étroite concédées à la Compagnie de Chemins de fer Départementaux, dans la région desservie par la Compagnie d'Orléans. L'article 18 de ce traité stipule que les dispositions de détail relatives à chaque gare commune seront réglées ultérieurement par une convention spéciale.

La Compagnie de Chemins de fer Départementaux ayant ouvert à l'exploitation la ligne du Grand-Pressigny à Esvres dont elle est concessionnaire, les soussignés se sont mis d'accord sur les dispositions ci-après en ce qui concerne spécialement la gare commune du Grand-Pressigny.

ARTICLE I

Communauté
de la
gare

La Compagnie d'Orléans admet la Compagnie de Chemins de fer Départementaux à participer à l'usage commun de la gare du Grand-Pressigny mais il est entendu que cette communauté ne s'applique qu'au service de la ligne du Grand-Pressigny à Esvres et que si, plus tard, la

Compagnie de Chemins de fer Départementaux mettait en exploitation des lignes nouvelles dont la gare du Grand-Pressigny aurait à faire le service, la communauté ne pourrait être étendue à ces lignes qu'en vertu de conventions nouvelles.

ARTICLE II

Plan annexé à la convention
Les aménagements actuels de la gare sont figurés sur un plan qui demeurera annexé à la présente convention. Ce plan, visé par les parties, indique par des teintes différentes les installations communes et celles qui sont particulières à chaque Compagnie.

ARTICLE III

Installations particulières exclues de la communauté de la compagnie de Chemins Départementaux notamment:
la voie de remisage de la machine (à partir de l'aiguille);
le pont tournant;
le réservoir d'eau;
le puits d'alimentation;
le pulsomètre;
le magasin.

Ces installations sont figurées par une teinte rose sur plan annexé à la présente. Elles seront entretenues aux frais de la Compagnie de Chemins de fer Départementaux.

ARTICLE IV

Durée du contrat Le traité général du 8 septembre 1887, en ce qui concerne la gare du Grand-Pressigny, et la présente convention, auront leur effet à dater du 1^{er} janvier 1891.

ARTICLE V

Application du Traité Général Les Compagnies contractantes seront d'ailleurs scumises, pour tout ce qui n'est pas défini dans la présente convention, aux conditions stipulées dans le Traité général passé entre elles le 8 septembre 1887, pour les gares communes de leurs réseaux.

FAIT DOUBLE A PARIS LE 11 AVRIL 1892.

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

signé: HEURTEAU

LE DIRECTEUR DE LA COMPAGNIE
DES CHEMINS DE FER DEPAR-
TEMENTAUX

signé: ZENS

ARTICLE II

Plan annexé à la convention. Les aménagements actuels de la gare sont figurés sur un plan qui demeurera annexé à la présente convention. Ce plan, visé par les parties, indique par des teintes différentes les installations communes et celles qui sont particulières à chaque Compagnie.

ARTICLE III

Instal-lations particulières exclues de la communauté toutes les installations affectées spécialement au service de la Traction de chaque Compagnie, savoir:

Installations particulières à la Compagnie d'Orléans :
 Réservoir d'eau;
 Machine fixe et son bâtiment;
 Puits pour la machine;
 Aqueduc d'aménée;
 Conduites d'alimentation du réservoir { pointillés en jaune
 Conduites de distribution { jusqu'aux grues
 Grues hydrauliques;
 Fosses à piquer.

Ces installations sont teintées en jaune sur le plan ci-annexé, elles seront entretenues aux frais de la Compagnie d'Orléans.

Installations particulières à la Compagnie de Chemins de fer Départementaux:
 Voies de remisage des machines (à partir des aiguilles);
 Pont-tournant;
 Remise pour machine;
 Grue hydraulique;
 Conduite d'alimentation de la grue (pointillé en rouge);
 Fosse à piquer;

Ces installations sont teintées en rose sur le plan ci-annexé; elles seront entretenues aux frais de la Compagnie de Chemins de fer Départementaux.

ARTICLE IV

Alimen-tation d'eau La Compagnie de Chemins de fer Départementaux est autorisée à faire usage de l'alimentation d'eau de la Compagnie d'Orléans, pour les besoins de son service de Traction. Sa consommation mensuelle est évaluée actuellement à 180 mc. Elle paiera de ce chef à la Cie d'Orléans, à raison de trente centimes (0fr30) par mètre cube, un abonnement mensuel de cinquante quatre francs (54 frs).

Ce prix pourra être revisé tous les trois mois, à la demande de l'une des parties pour tenir compte des variations qui seraient constatées dans la consommation mensuelle indiquée ci-dessus.

ARTICLE V

P. à N
N° 41

Le passage à niveau N° 41 commun aux lignes de Tours à Montluçon et du Grand-Pressigny à Esvres sera gardé et entretenu aux frais de la Compagnie d'Orléans, mais la Compagnie de Chemins de fer Départementaux paiera à celle-ci une contribution annuelle fixée à Deux cents francs (200 frs).

ARTICLE VI

Durée du Contrat La présente convention aura son effet à partir du 1^{er} janvier 1891.

Durée du Contrat

Appli-cation du Trai-té Gé-néral

Les Compagnies contractantes seront d'ailleurs soumises, pour tout ce qui n'est pas défini dans la présente convention aux conditions stipulées dans le Traité général passé entre elles le 8 septembre 1887 pour les gares communes de leurs réseaux.

FAIT DOUBLE A PARIS, le 11 AVRIL 1892.

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

LE DIRECTEUR DE LA COMPAGNIE
DE CHEMINS DE FER
DEPARTEMENTAUX

signé: HEURTEAU

signé: ZENS

C O P I E

BUREAU DES AFFAIRES
COMMERCIALES

VE 45/17

CONVENTION SPECIALE
ENTRE LA COMPAGNIE DU CHEMIN DE FER D'ORLEANS
ET LA COMPAGNIE DE CHEMINS DE FER DEPARTEMENTAUX
POUR L'USAGE COMMUN DE LA GARE D'ESVRES.

11 avril 1892

Entre la Compagnie du Chemin de fer de Paris à
Orléans, représentée par M. HEURTEAU, son Directeur,

d'une part;

Et la Compagnie de Chemins de fer Départementaux,
représentée par M. ZENS, Administrateur-Directeur
de la dite Compagnie,

d'autre part;

Il a été dit et convenu ce qui suit:

Exposé

Un traité en date du 8 septembre 1887, intervenu entre les deux Compagnies, a réglé d'une manière générale les conditions de service des gares communes au réseau d'Orléans et aux lignes à voie étroite concédées à la Compagnie de Chemins de fer Départementaux, dans la région desservie par la Compagnie d'Orléans. L'article 18 de ce traité stipule que les dispositions de détail relatives à chaque gare commune seront réglées ultérieurement par une convention spéciale.

La Compagnie de Chemins de fer Départementaux ayant ouvert à l'exploitation la ligne du Grand-Pressigny à Esvres dont elle est concessionnaire, les soussignés se sont mis d'accord sur les dispositions ci-après, en ce qui concerne spécialement la gare commune d'Esvres.

ARTICLE I

Communauté de Chemins de fer Départementaux à participer à l'usage la gare

La Compagnie d'Orléans admet la Compagnie de Communauté de Chemins de fer Départementaux à participer à l'usage la gare commun de la gare d'Esvres, mais il est entendu que cette communauté ne s'appliquera qu'au service de la ligne du Grand-Pressigny à Esvres et que si, plus tard, la Compagnie de Chemins de fer Départementaux mettait en exploitation des lignes nouvelles dont la gare d'Esvres aurait à faire le service, la communauté ne pourrait être étendue à ces lignes qu'en vertu de conventions nouvelles.

...

C O P I E

BUREAU DES AFFAIRES
COMMERCIALES

VE 45/17

CONVENTION SPECIALE

ENTRE LA COMPAGNIE DU CHEMIN DE FER D'ORLEANS
ET LA COMPAGNIE DE CHEMINS DE FER DEPARTEMENTAUX
POUR L'USAGE COMMUN DE LA GARE DU

GRAND-PRESSIGNY.

11 avril 1892

Entre la Compagnie du Chemin de fer de Paris à Orléans, représentée par M. HEURTEAU, son Directeur,

d'une part;

et la Compagnie de Chemins de fer Départementaux représentée par M. ZENS, Administrateur-Directeur de la dite Compagnie

d'autre part;

Il a été dit et convenu ce qui suit:

Exposé

Un traité en date du 8 septembre 1887, intervenu entre les deux Compagnies, a réglé d'une manière générale les conditions de services des gares communes au réseau d'Orléans et aux lignes à voie étroite concédées à la Compagnie de Chemins de fer Départementaux, dans la région desservie par la Compagnie d'Orléans. L'article 18 de ce traité stipule que les dispositions de détail relatives à chaque gare commune seront réglées ultérieurement par une convention spéciale.

La Compagnie de Chemins de fer Départementaux ayant ouvert à l'exploitation la ligne du Grand-Pressigny à Esvres dont elle est concessionnaire, les soussignés se sont mis d'accord sur les dispositions ci-après en ce qui concerne spécialement la gare commune du Grand-Pressigny.

ARTICLE I

Communauté
de la
gare

La Compagnie d'Orléans admet la Compagnie de Chemins de fer Départementaux à participer à l'usage commun de la gare du Grand-Pressigny mais il est entendu que cette communauté ne s'applique qu'au service de la ligne du Grand-Pressigny à Esvres et que si, plus tard, la

Compagnie de Chemins de fer Départementaux mettait en exploitation des lignes nouvelles dont la gare du Grand-Pressigny aurait à faire le service, la communauté ne pourrait être étendue à ces lignes qu'en vertu de conventions nouvelles.

ARTICLE II

Plan annexé à la convention Les aménagements actuels de la gare sont figurés sur un plan qui demeurera annexé à la présente convention. Ce plan, visé par les parties, indique par des teintes différentes les installations communes et celles qui sont particulières à chaque Compagnie.

ARTICLE III

Installations particulières exclues de la communauté de la communaute Sent exclues de la communauté toutes les installations affectées spécialement au service de la Traction de la Compagnie de Chemins Départementaux notamment:
la voie de remisage de la machine
(à partir de l'aiguille);
le pont tournant;
le réservoir d'eau;
le puits d'alimentation;
le pulsomètre;
le magasin.

Ces installations sont figurées par une teinte rose sur plan annexé à la présente. Elles seront entretenues aux frais de la Compagnie de Chemins de fer Départementaux.

ARTICLE IV

Durée du contrat Le traité général du 8 septembre 1887, en ce qui concerne la gare du Grand-Pressigny, et la présente convention, auront leur effet à dater du 1^o janvier 1891.

ARTICLE V

Application du Traité Général Les Compagnies contractantes seront d'ailleurs soumises, pour tout ce qui n'est pas défini dans la présente convention, aux conditions stipulées dans le Traité général passé entre elles le 8 septembre 1887, pour les gares communes de leurs réseaux.

FAIT DOUBLE A PARIS LE 11 AVRIL 1892.

LE DIRECTEUR DE LA COMPAGNIE
DU CHEMIN DE FER D'ORLEANS
signé: HEURTEAU

LE DIRECTEUR DE LA COMPAGNIE
DES CHEMINS DE FER DEPAR-
TEMENTAUX
signé: ZENS

C O P I E

BUREAU DES AFFAIRES
COMMERCIALES

VE 45/17

CONVENTION SPECIALE

ENTRE LA COMPAGNIE DU CHEMIN DE FER D'ORLEANS
ET LA COMPAGNIE DE CHEMINS DE FER DEPARTEMENTAUX
POUR L'USAGE COMMUN DE LA GARE DU

GRAND-PRESSIGNY.

11 avril 1892

Entre la Compagnie du Chemin de fer de Paris à Orléans, représentée par M. HEURTEAU, son Directeur,

d'une part;

et la Compagnie de Chemins de fer Départementaux représentée par M. ZENS, Administrateur-Directeur de la dite Compagnie

d'autre part;

Il a été dit et convenu ce qui suit:

Exposé

Un traité en date du 8 septembre 1887, intervenu entre les deux Compagnies, a réglé d'une manière générale les conditions de services des gares communes au réseau d'Orléans et aux lignes à voie étroite concédées à la Compagnie de Chemins de fer Départementaux, dans la région desservie par la Compagnie d'Orléans. L'article 18 de ce traité stipule que les dispositions de détail relatives à chaque gare commune seront réglées ultérieurement par une convention spéciale.

La Compagnie de Chemins de fer Départementaux ayant ouvert à l'exploitation la ligne du Grand-Plessigny à Esvres dont elle est concessionnaire, les soussignés se sont mis d'accord sur les dispositions ci-après en ce qui concerne spécialement la gare commune du Grand-Plessigny.

ARTICLE I

Communauté
de la
gare

La Compagnie d'Orléans admet la Compagnie de Chemins de fer Départementaux à participer à l'usage commun de la gare du Grand-Plessigny mais il est entendu que cette communauté ne s'applique qu'au service de la ligne du Grand-Plessigny à Esvres et que si, plus tard, la

Compagnie de Chemins de fer Départementaux mettait en exploitation des lignes nouvelles dont la gare du Grand-Pressigny aurait à faire le service, la communauté ne pourrait être étendue à ces lignes qu'en vertu de conventions nouvelles.

ARTICLE II

Plan annexé à la convention
Les aménagements actuels de la gare sont figurés sur un plan qui demeurera annexé à la présente convention. Ce plan, visé par les parties, indique par des teintes différentes les installations communes et celles qui sont particulières à chaque Compagnie.

ARTICLE III

Installations particulières exclues de la communauté
Sont exclues de la communauté toutes les installations affectées spécialement au service de la Traction de la Compagnie de Chemins Départementaux notamment:
la voie de remisage de la machine
(à partir de l'aiguille);
le pont tournant;
le réservoir d'eau;
le puits d'alimentation;
le pulsomètre;
le magasin.

Ces installations sont figurées par une teinte rose sur plan annexé à la présente. Elles seront entretenues aux frais de la Compagnie de Chemins de fer Départementaux.

ARTICLE IV

Durée du contrat Le traité général du 8 septembre 1887, en ce qui concerne la gare du Grand-Pressigny, et la présente convention, auront leur effet à dater du 1^o janvier 1891.

ARTICLE V

Application du Traité Général Les Compagnies contractantes seront d'ailleurs soumises, pour tout ce qui n'est pas défini dans la présente convention, aux conditions stipulées dans le Traité général passé entre elles le 8 septembre 1887, pour les gares communes de leurs réseaux.

FAIT DOUBLE A PARIS LE 11 AVRIL 1892.

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

signé: HEURTEAU

LE DIRECTEUR DE LA COMPAGNIE
DES CHEMINS DE FER DEPAR-

TEMENTAUX
signé: ZENS