

N° 17/19

CHEMIN DE FER D'ORLÉANS

Série A45

BUREAU DES AFFAIRES COMMERCIALES  
1<sup>re</sup> Section

Chemins de fer départementaux

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

In-4° raisin 30 k. — 500 ex. — Hemmerlé et C<sup>ie</sup> (1011-8-99).

Mod. 1631.

DATES	ANALYSE DES PIÈCES
11 Avril 1892	Traité et plan.



N° \_\_\_\_\_

CHEMIN DE FER D'ORLÉANS

Série **A45**

BUREAU DES AFFAIRES COMMERCIALES

1<sup>re</sup> Section

**Le Grand-Pressigny**

*Transbordement des bois de longueur chargés sur  
wagons jumelés*

Mod. 1631.

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

DATES	ANALYSE DES PIÈCES

1879

CHEMIN DE FER  
DE  
PARIS A ORLÉANS

1, Place Valhubert

EXPLOITATION

BUREAU DES AFFAIRES COMMERCIALES

No

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

Mr. Davis

Monsieur l'Inspecteur Général

M. Clavel  
 D'accord  
 répondre à M. Antoine  
 se la raison de la  
 faible importance des  
 transbordements, il  
 nous paraît bien  
 qu'il y a lieu de  
 continuer l'actuelle  
 pratique établie  
 sans changement  
 d'arrangement  
 nouveaux.  
 27 juillet 1913.  
 M. Clavel

Je ne croi pas que l'cf soit  
 fondee a' decider l'existence du  
 transbordement d' bois de grande  
 dimension au Grand Trunpy - sous  
 le prétexte que cette gare n'est pas  
 outillée pour cette opération.  
 L'art 61, alinea 5, du cahier de  
 charges dispose en effet que:  
 Dans le cas où une cf s'embouche ou se prolongeant  
 joignant les lignes qui font l'objet de la  
 présente convention, n'usurpant pas de la faculté de  
 circuler que ces lignes, comme aussi dans le  
 cas où la cf s'embouche ou se prolongeant  
 lignes n'usurpant pas de la faculté de  
 circuler sur le

M. Clavel  
 préparé  
 26



prolongement et embranchement, les C<sup>rs</sup> 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 cet  
art., les parties contractantes n'avaient  
point en vue des prolongements comportant  
un système de voie différent - mais je  
ne vois pas que l'impossibilité de  
l'application de la faculté de cesirables  
d'une ligne sur l'autre - prévue au préambule  
du dit art., entraîne la nullité, dans l'espèce,  
de la disposition finale précitée, en somme,  
cette impossibilité peut être rangée dans  
le cas, également prévu par le dit art.,  
dans usage de la faculté qu'il édicte.

D'ailleurs, l'avis ministériel du  
26 avril 1891, portant fixation du

taux de frais antérieurs prévoit une  
diminution spéciale par le tamponnement  
d'une ligne normale à une ligne à  
voie étroite et réciproquement.

On peut ajouter qu'en admettant  
l'existence du petit chemin dans la  
gare du Grand Besigny - la C<sup>e</sup> a dû  
envisager l'obligation <sup>de cette gare</sup> de mettre  
les installations <sup>à un niveau</sup> son  
besoin à divers -

La taxe des bois en grume, de poids exceptionnels, du  
Grand Besigny & à Port-de-Lilles, en provenance des Chemins  
de fer économiques est la suivante:

I. - Bois de plus de 5<sup>T</sup> sans excéder 10<sup>T</sup>.

Par tonne . . . . . 3<sup>fr</sup>. 10

II. - Bois de plus de 10<sup>T</sup> sans excéder 20<sup>T</sup>.

Par tonne . . . . . 3<sup>fr</sup>. 9



11 juillet 93.

M. Chapoul.

M. Jaurès

Voudriez-vous prendre connaissance  
des deux rapports ci-joints  
de M. Antoine et examiner  
si, en droit, nous sommes  
tenus d'exécuter le  
transbordement au Grand-Prairy  
des masses de dimensions  
exceptionnelles dont il  
s'agit.

Quelle est la taxe  
(non revenant pour  
le parcours du Grand-Prairy  
à Port-de-Pis?)

Bureau central,

Paris, le 29 mars 1953.

Note pour M. Antoine. (Groupe du  
Blanc)

Vous m'avez signalé le y courant  
~~l'insuffisance de l'install~~ l'utilité d'une  
~~grue au grand berfigy~~ grue de  
transbordement au Grand Berfigy  
pour la manutention des pièces de  
bois courts.

Je vous prie de me faire  
connaître ~~le tonnage approximatif~~  
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 Defart.<sup>x</sup>

Le Chef de l'Exploitation,



CHEMIN DE FER D'ORLÉANS

EXPLOITATION

BUREAU DU MOUVEMENT

N°

*Communication échangée*

INSPECTION DU GROUPE DU BLANC  
Enregistré le 23 JUIN 93  
N° 193

Entre le Chef de l'Exploitation,

Et l'Inspecteur Chef de Groupe au Blanc.-

Coquille bulle 10 k. — 4000 ex. — V<sup>e</sup> Ethieu et Fils (5-1 93).

G

Paris, le 26 Juin 1893.

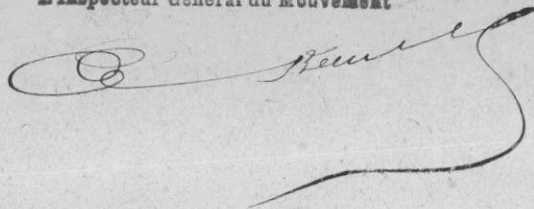
J'ai reçu votre lettre du 8 courant,  
concernant le transbordement des grosses  
marchandises à la gare du Grand-Pressigny.

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

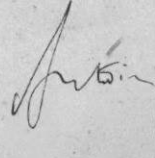
L'Inspecteur Général du Mouvement



*Reçu le 28 Juin 1893*

*Annexé le chef et. Explo.  
Je vous adresse ci-joint  
les copies Demandées,*

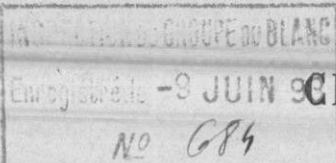
INSPECTEUR CHEF DE GROUPE



INSPECTION

DE

L'EXPLOITATION.



CHEMIN DE FER D'ORLÉANS.

INSPECTION ET CONTROLE.

Groupe 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. — Machines 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. (10-90)

## OBSERVATIONS ET PROPOSITIONS.

## SUITE DONNÉE.

Monsieur Antoine Inspecteur  
Chef du Groupe

Le 24 Mai dernier, à la station du Grand-Pressigny, en procédant au chargement d'une balle de noyer de un mètre de diamètre et de quatre mètres de longueur environ, le levier de l'aiguille N° 5 a été faussé et deux planches de la portière du wagon H<sup>x</sup> 24482 ont été brisées.

Le fait s'est passé ainsi :

La balle 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

C. L. V. P.

Rendu à M. le Chef  
d'Exploitation

9/6/93  
P. R.

Par ma communication  
du 25 mai je demandais  
à vous me fournir une  
boisserie à ce basculant  
onéreux et dangereux



établie entre le quai et le wagon. Huit hommes poussaient la pièce en arrière et trois chevaux la tiraient 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 faussé. 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 portière du wagon qui eût 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 mieux faire.

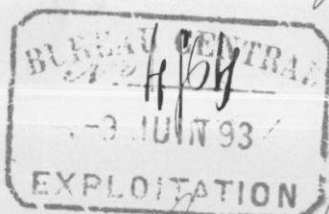
Les avaries sont de peu d'importance.

Qu Blanc, le 9 Juin 1893  
Le chef de faction adjoint

Molin

CHEMIN DE FER  
DE  
PARIS A ORLÉANS  
EXPLOITATION  
LIGNES SECONDAIRES  
GROUPE DU BLANC

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 30 Mai dernier, à la suite de ma communication du 27, relative au transbordement des grosses marchandises à la gare du Grand Pressigny commune avec les Départementaux.

En 1892 le tonnage des bois transbordés a été de ———— 470 tonnes

Celui des pierres (grs blocs) 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 5 fr. 85 par tonne, celui des pièces longues 10 fr. 95. Il ne s'agit là que des sommes données à un entrepreneur (qui opère avec un ou deux chariots), sans compter le temps qui a été passé par le personnel de la Station et quelquefois par l'équipe de la voie.

G. J. V. P.

Paris

*Mouvo!*

*Mr  
Le directeur*

*J'ai  
D'ach. 10 tonnes  
copie des ai communi-  
cation du 27 & la  
lettre du 30 Mai  
en unissant à  
votre bureau ainsi  
cette lettre  
le 22 Juin 93*



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

Votre respectueux et Dévoté Serviteur.

INSPECTEUR CHIEF DE GROUPE

*Amis*

CHEMIN DE FER  
DE  
PARIS A ORLÉANS

EXPLOITATION

LIGNES SECONDAIRES

GROUPE DU BLANC

Bureau Central de l'Exploitation

Le Blanc, le 20 Mai 1893  
Paris

*Capré*

Monsieur,

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

Je vous prie de me faire connaître  
approximativement le tonnage annuel des bois

Pour rendre bien me renseigner  
également sur l'importance approximative  
du trafic des bois de longueur qui occupent  
plusieurs plateformes et ne pouvant, d'après  
vos indications, être transbordées que sur les  
deux voies principales P.O. et Départementales.

Votre Désigné  
Le Chef de l'Exploitation adjoint  
Signé: Heigon



M. Le Chef de l'Exploitation adj<sup>t</sup>

30 Mai

93.

Monsieur,

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

Je 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 Départ<sup>e</sup>.

Votre dévoué,  
Le Chef de l'Exploitation adj<sup>t</sup>



Monsieur Antoine,  
Inspecteur Chef du Groupe du Blanc.

Le Blanc, le 27 mai 1893

La station du g.<sup>e</sup> Persigny  
gare commune avec le Département  
vient d'avoir, à plusieurs reprises,  
à transborder des chargements  
de bois occupant plusieurs  
plateformes, bien qu'elle ne  
soit nullement outillée pour  
cela.

Cette station ne possède pas de  
grue.

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

Une grue de transbordement  
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 moins d'une modification  
importante dans le tracé des  
voies.

Actuellement le transbordement

le 27 mai 1893  
Pris de bois occupant  
un point de vue de nos aires  
avec le dip.<sup>t</sup> de la gare  
d'installation de la grue, la 7<sup>e</sup> ligne  
de la gare, 27 mai 93

S. 500



des pièces longues ne peut se  
faire que sur les deux principales  
respectives P.O. (n°1) et Départementales

L'opération est très difficile  
et coûte très cher (environ 1<sup>er</sup> par tonne)

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

Le transbordement pourrait  
bien se faire à la gare de Loches,  
qui est outillée à cet effet. Mais  
la Compagnie départementale perdrait  
le transport entre Loches et Pressigny  
et l'expéditeur paierait lui-même  
une taxe un peu plus élevée peut-être.

Quoi qu'il en soit, voilà une  
marchandise qui, aux termes 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  
pourvue 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 dorénavant cette sujétion?

Antoin

*Copie*  
et *Monsieur le Chef de l'Exploitation*

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

Orléans, le 9 Mai 1893

La station du Grand Pressigny  
Commune avec le département  
vient d'avoir à plusieurs reprises  
à transborder des changements de  
bois occupant plusieurs plateformes  
bien qu'elle ne soit nullement  
outillée pour cela.

Cette station ne possède pas de  
grue.

Le transbordement des Wagon isolés  
se fait sur notre voie de marchandises  
longeant la Halle, la manœuvre  
des Wagon départementaux se  
fait sans 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  
signale aujourd'hui à moins  
qu'il y ait une modification importante  
dans le tracé des rails.

Actuellement le transbordement  
des pièces longues ne peut se  
faire que sur les deux principales  
voies 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 Montesson  
qui n'empruntent notre réseau  
que sur les 21 kilomètres du  
Grand Pressigny à Corde Pils.

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

Quoiqu'il en soit, l'aisance  
marchandise qui, aux termes du  
taux D 33 doit être chargée et déchargée  
par le Commerce à ses frais, risques et  
périls, et qui nous transbordons  
nous-mêmes, nous une grue non  
pourvue d'appareils à cet effet, et  
dans des conditions absolument  
inacceptables, tant au point de vue  
de l'opération elle-même que du station-  
nement prolongé qu'elle occasionne  
à nos Wagon.

Il y a-t-il possibilité de refuser  
d'ores et d'ailleurs cette sujétion?

L'Inspecteur  
Chef de groupe  
Signé: Antoine



# CHEMIN DE FER DE PARIS A ORLÉANS

INSPECTION de LE BLANC

Extrait du rapport de la Gare de Grand-Preigny en date du 24 Mai 1893

Mod. 1164.

Janv. 93 — 20,000 ex carré bulle. 10 k. — Niort, imp. Th. Mercier.

## TEXTE DU RAPPORT

## ORDRE OU RÉPONSE

En opérant le transbordement des wagons chargés de noyers de l'expédition P.V. 293 du 24 Mai de Ligneil sur Châtellerault, transbordement qui se fait avec des chevaux, en montant une pièce de bois de 3<sup>m</sup> 50 de tour environ sur le wagon H.X. 24482, dont il y avait 3 chevaux et 8 hommes pour manœuvrer cette pièce, en tirant un cheval s'est laissé tomber sur le levier droit de l'aiguille n° 5 et a faussé ce levier. Cette même pièce en tombant dans le wagon se trouvant gênée par une pièce d'égale grandeur, 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 4 mètres.

*L. P. O.*  
INSPECTEUR CHEF DE GROUPE

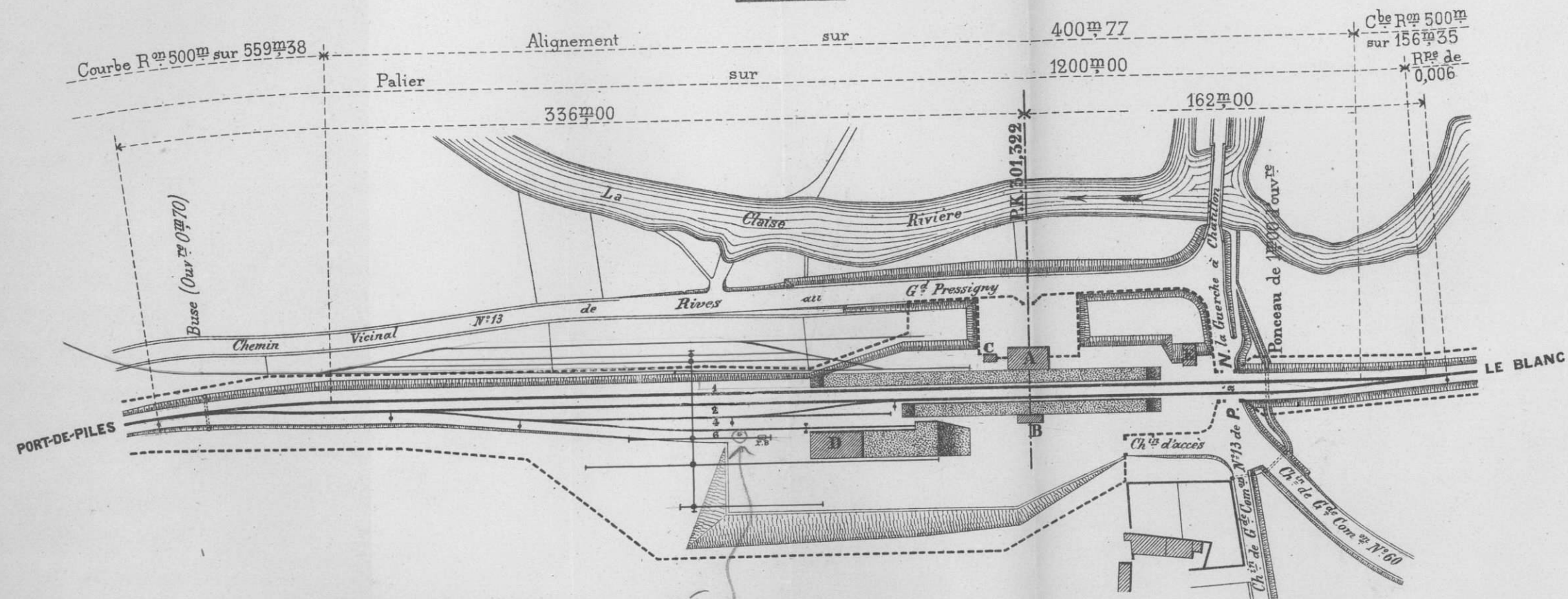
*M. Robin*  
Pour enquête

*R*

Monsieur Robin, Chef de Section Ajout, au Blanc

# STATION DU GRAND-PRESSIGNY N°-763

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

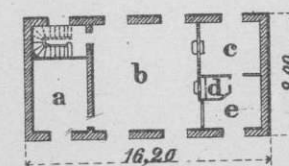


## LÉGENDE

PLAN GÉNÉRAL	BÂTIMENT DES VOYAGEURS
A Bâtiment des Voyageurs	a Salle d'attente (1 <sup>re</sup> et 2 <sup>e</sup> Cl.)
B Abri	b ——— d'—— (3 <sup>me</sup> 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 0002p1m.





9<sup>me</sup> 7<sup>me</sup> = 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.

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.

(1) Arrêté ministériel du 8 Mars 1890.



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'un 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 <sup>e</sup> »	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 effectués 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 <sup>f</sup> 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.



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

PORTANT 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

§ 1<sup>er</sup>.

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.

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.

§ 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.

Matières inflammables ou explosibles classées dans la seconde catégorie par les susdits arrêtés.

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.



§ 4.

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

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

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 <sup>r</sup> 35	Voir barème n° 3
Pour chaque 200 jusqu'à 300 kilom.	0 32	
300 — 400 — . . . . .	0 31	
kilomètre 400 — 800 — . . . . .	0 30	
en excédent 800 — 1.000 — . . . . .	0 28	
au delà de 1.000 kilom. . . . .	0 25	

§ 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

§ 1<sup>er</sup>.

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 par les arrêtés ministériels relatifs au transport des objets dangereux.

§ 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.

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 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<sup>re</sup> Catégorie : 50 % en plus du Tarif général;

2<sup>e</sup> Catégorie : 25 % en plus dudit Tarif général;

3<sup>e</sup> Catégorie : 10 % en plus du Tarif général;

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

0 fr. 25 c. par wagon spécial contenant un animal et par kilomètre. Néanmoins, les expéditeurs pourront, à leurs risques et périls, placer plusieurs animaux en cages solides et séparées dans un même wagon en payant, pour chaque animal, une taxe moitié en sus de celle qui est fixée au Tarif général pour les animaux de haute taille.

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

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



Plaqué d'or et d'argent, 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° Les expéditions pesant de 0 à 40 kilogrammes inclusivement ;

2° Les articles taxés à la valeur ;

3° 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 déchargement) des voitures, des cercueils et des animaux, les droits ci-après :

Voitures...	2 <sup>f</sup> »	} 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 :



Pour les marchandises transportées sans condition de tonnage :

1 <sup>o</sup> Frais de chargement au départ.	0 40
2 <sup>o</sup> Frais de déchargement à l'arrivée.	0 40
3 <sup>o</sup> Frais de gare au départ.	0 35
4 <sup>o</sup> Frais de gare à l'arrivée.	0 35
Prix par tonne applicables par fraction indivisible de 10 kilogrammes.	

Pour les marchandises transportées par expédition de 4,000 kilogrammes et au-dessus par wagon complet :

1 <sup>o</sup> Frais de chargement au départ.	0 30
2 <sup>o</sup> Frais de déchargement à l'arrivée.	0 30
3 <sup>o</sup> Frais de gare au départ.	0 20
4 <sup>o</sup> Frais de gare à l'arrivée.	0 20
Prix par tonne applicables par fraction indivisible de 10 kilogrammes.	

Les droits de manutention ci-dessus fixés sont appliqués, quel que soit le mode employé pour le chargement et le déchargement (main d'homme, grue, couloir, plateau, bascules, etc.)

Pour les marchandises, comme étant transportées par expédition de 4,000 kilogrammes et au-dessus ou par wagon complet et lorsque le chargement et le déchargement de ces marchandises seront laissés par lesdits tarifs aux soins des expéditeurs et des destinataires, il sera déduit des frais de manutention :

0 fr. 30 centimes par tonne pour chaque opération de chargement ou de déchargement.

Les droits de gare sont dus dans tous les cas

Ces droits sont perçus pour les marchandises en provenance ou à destination des embranchements particuliers, savoir :

0 20 à la première gare de départ située sur la ligne principale.	
0 20 à la gare destinataire.	
ou vice versa.	

Il est perçu en outre, aux gares de jonction d'un chemin de fer avec un autre chemin de fer concédé à une Compagnie différente et ayant la même largeur de voie, un droit de 0 fr. 40 par tonne, applicable par traction indivisible de 10 kilogrammes et à partager par moitié entre les deux Compagnies, pour les marchandises transitant d'une ligne sur une autre, et moyennant la perception de ce droit, les frais de manutention ci-dessus fixés (chargement, déchargement et gare) ne sont perçus qu'une seule fois, à l'expédition primitive et à la destination définitive, étant bien entendu d'ailleurs que les frais de chargement et de



BUREAU  
DES  
AFFAIRES COMMERCIALES

1<sup>re</sup> Section

Le 9 Juin 1916.

SOUS-DOSSIER  
N°

CHEMIN DE FER D'ORLÉANS

DOSSIER  
N° V.E. 45/17.

BUREAU DES AFFAIRES COMMERCIALES

1<sup>re</sup> Section

Communauté au Grand-Pessigny

Transbordement des bois en grume

Projet d'installation d'une grue

Raisin vert parcheminé 20 k. In-4° double. 2000 ex. — Hemmerlé et C<sup>ie</sup>. 868 (688-9-1915).

DATES

ANALYSE DES PIÈCES

1916

22 Juin 1916

*J. Breaud*

Ie 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 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 <sup>des charges annuelles de</sup> 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 manoeuvres dangereuses pour le personnel, l'installation d'une grue doit être réalisée.

L'INSPECTEUR GENERAL DES  
SERVICES COMMERCIAUX



Le 9 Juin 1916.

1<sup>re</sup> Section  
V.C.45/17

Note

Transbordement des bois en grume au Grand-Pressigny.

Le Bureau de la Comptabilité appelle l'attention sur la dépense occasionnée au Grand-Pressigny 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 commun 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<sup>te</sup> est d'environ 8000<sup>fr</sup> plus les frais d'installation. - Au taux de 6%, l'amortissement <sup>de cette grue</sup> ressortirait à

$$\frac{8000 \times 6}{100} = 480^{\text{fr}} \text{ par an}$$
  
dans lequel la part de notre Compagnie serait, si nous prenons pour base le coefficient P.O.

PP - Comptes  
du point de la réparation  
1916

la grue  
1916

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

$$\frac{480^{\text{fr}} \times 89}{100} = \underline{\underline{427^{\text{fr}}}}$$

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

200<sup>fr</sup>, 50 en 1913

262, 40 " 1914

113, 40 " 1915

Or, au 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<sup>e</sup> Arrondissement)

EXPLOITATION

BUREAU DE LA COMPTABILITÉ

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

*Paris, le 30*

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 Commerciaux.-

CHEMIN DE FER

DE

PARIS A ORLÉANS

1, Place Valhubert, 1  
(13<sup>e</sup> Arrondissement)

EXPLOITATION

BUREAU DE LA COMPTABILITÉ

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

Paris, le 6

Mai 1916

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

*Alu Grand Pressigny. La gare est commune avec les Chemins de fer Départementaux.*

*Aux termes de ce traité général du 8 7<sup>br</sup> 1887 avec lesdits Chemins, les travaux d'amélioration ou d'amélioration, sont, pour les installations affectées au service commun, à la charge des 2 Compagnies (P.O. & Départementaux) dans la même proportion que les dépenses d'exploitation.*

*Chab*

*Le Chef de l'Exploitation  
Demande à la Compagnie  
d'arrêter les  
travaux d'amélioration  
dans la même proportion  
que les dépenses d'exploitation  
par a*

Monsieur l'Inspecteur Général des Services Commerciaux.



10 Mai

1913.

Bureau des  
Affaires Commerciales

V.C. 45/17.

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

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

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 au au point de contact envisagé.

Votre bien dévoué,

L'INSPECTEUR GÉNÉRAL  
DES SERVICES COMMERCIAUX

Compagnie d'Orléans  
Compagnie de Chemins de fer Départementaux<sup>ex</sup>

---

Gare du Grand-Pressigny  
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 :

	Aménagements affectés à l'usage exclusif de la Communauté.
	— d <sup>e</sup> — d <sup>e</sup> — de la C <sup>ie</sup> d'Orléans
	— d <sup>e</sup> — d <sup>e</sup> — des Ch <sup>ins</sup> de fer Départem <sup>t</sup> .

---

Du :  
Le Directeur de la Compagnie d'Orléans,  
Signé : Heurteau.

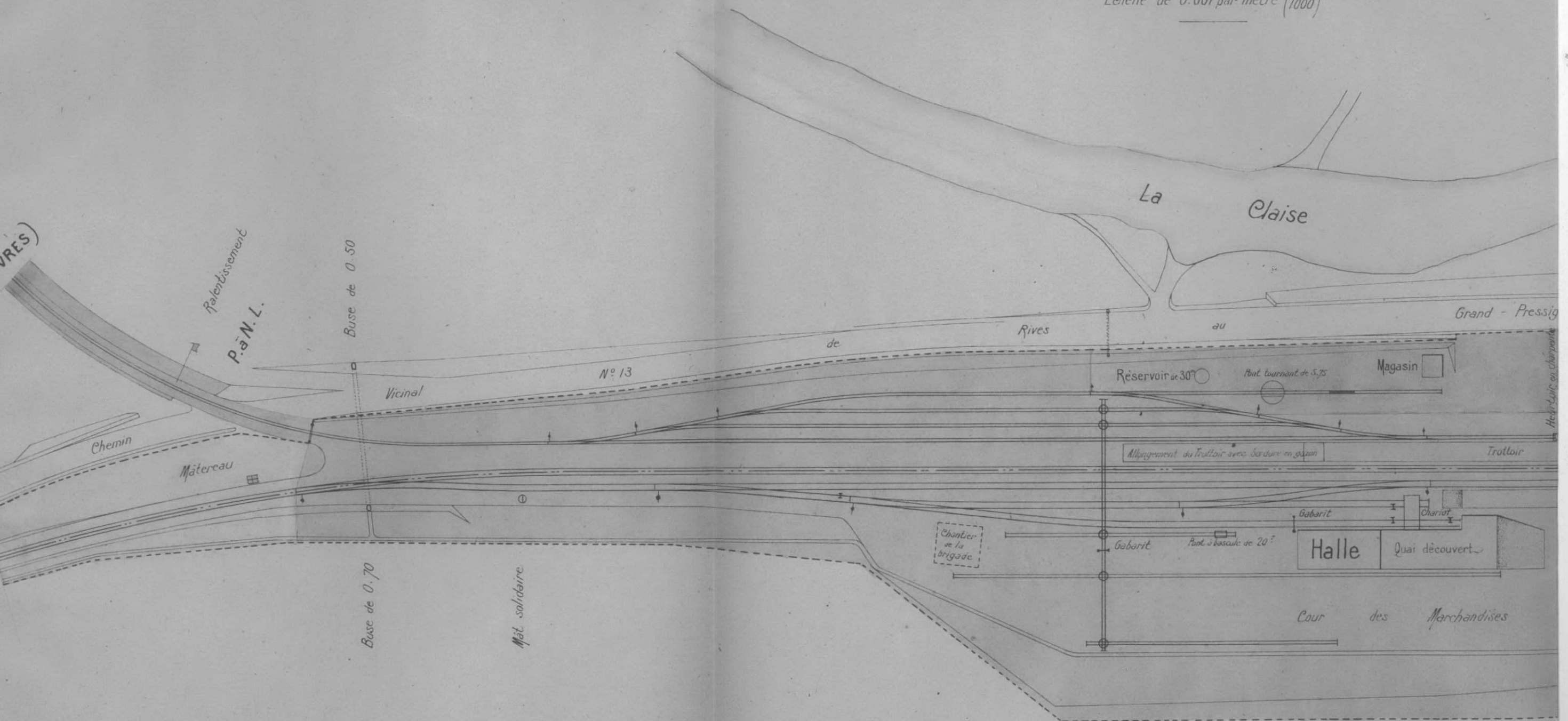
Du :  
Le Directeur de la C<sup>ie</sup> de Ch<sup>ins</sup> de fer Départementaux,  
Signé : Lens.



# STATION DU GRAND-PRESSIGNY

commune avec la C<sup>ie</sup> des Chemins de fer Départementaux

Echelle de 0.00/par mètre ( $\frac{1}{1000}$ )



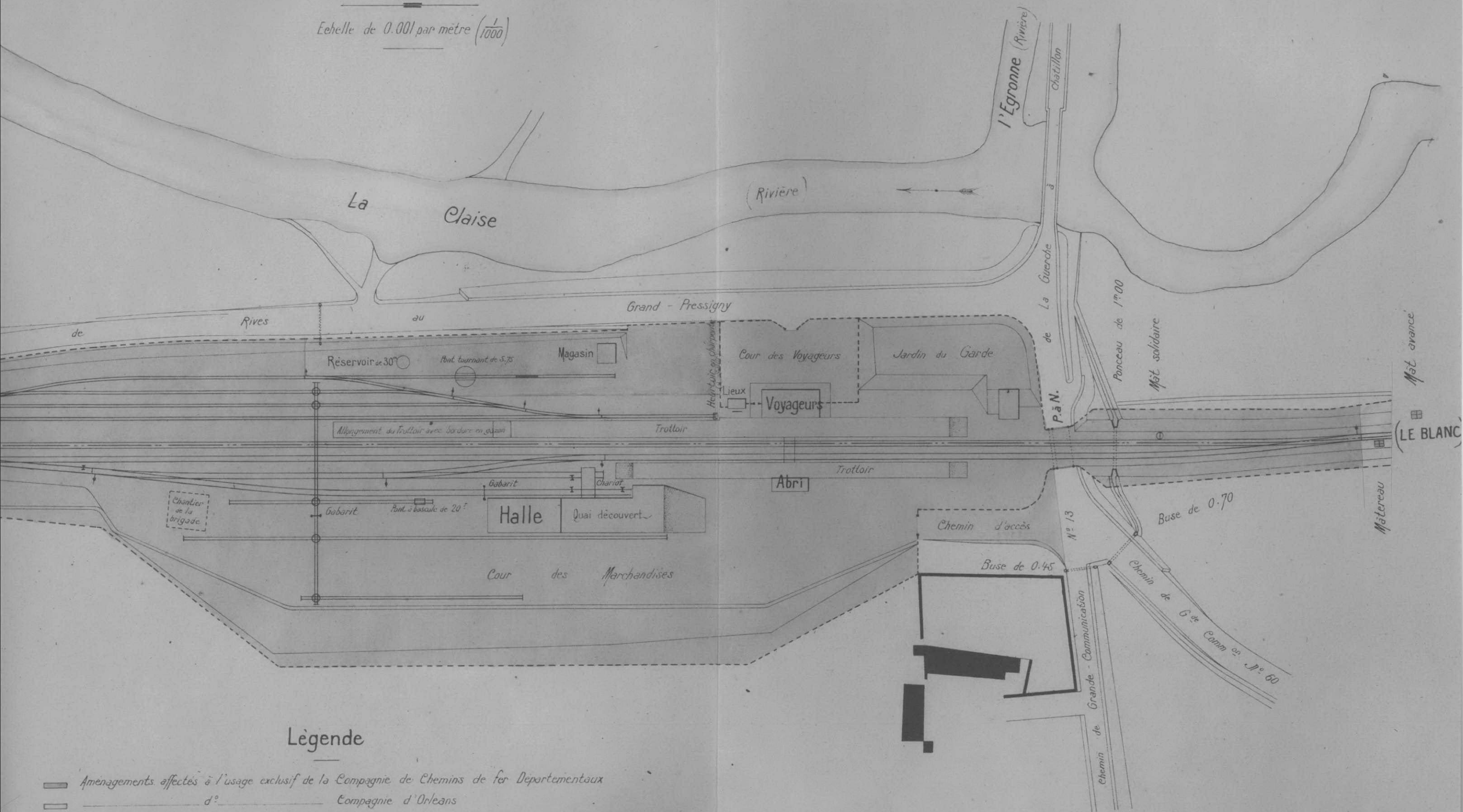
## Légende

- Amenagements affectés à l'usage exclusif de la Compagnie de Chemins de fer Départementaux
- d<sup>e</sup> — Compagnie d'Orléans
- d<sup>e</sup> — à la commune

## STATION DU GRAND-PRESSIGNY

commune avec la C<sup>ie</sup> des Chemins de fer Départementaux

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



### Lègende

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-Preigny  
définissant la communauté avec les chem/de  
fer départementaux a été remis ce jour au  
bureau des Réclamations.

(Instructions de M<sup>r</sup> le Sous. chef de l'Exp<sup>on</sup>)

- Références -

- Lettre du Service des Eaux du 25 Mai 1905 n<sup>o</sup> 5080.
- d du Bur/ des Réclamations R. 70698.



24

Février 1900

J. Bloch

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 Sous-Chef de l'Exploitation,





Le 10 Février 1900

## CHEMIN DE FER D'ORLÉANS

A. 4/- 27 79

NOTE pour M. le Sous-Chef de l'Exploitation

*M. Robin*  
*Liaison*  
*JH-2-00*

*Demander*  
 M. Robin, Inspecteur Chef de Groupe au Blanc,  
 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.

La question paraît devoir être résolue par  
 l'affirmative.

L'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 exclusive-  
 « ment 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 :

« H<sup>e</sup> les menus frais de toutes sortes des gares  
« communes, à l'exception des fournitures de  
« billets registres et imprimés destinés au service  
« exclusif de l'une des deux administrations et des  
« fournitures d'huile pour le service des trains. »

*Lucret*



CHEMIN DE FER D'ORLÉANS

EXPLOITATION

Inspection

N°

Mod. 1170

Communication échangée

Entre l'Inspecteur *Principal* *Chef de Groupe*

et Monsieur le *Chef de l'Exploitation*

(*Maurice Bloch*)

20,000 ex. in-4° carré 10 kil. — La Châtre, imp. L. Montu (7-97)

Le Blanc, le 18 X<sup>bre</sup> 1899

\_\_\_\_\_, le 189

A une observation que  
je faisais à la station  
du Grand-Pessigny sur  
sa consommation de  
ficelle, cette station me  
répondit que la C<sup>ie</sup> des  
C.F.D. qui lui en fournis-  
sait autrefois, ainsi que  
l'encre, a cessé de le faire  
en 1898.

Cette fourniture est-elle à  
comprendre dans les dépen-  
ses communes prévues à  
l'art. 5, 4<sup>o</sup>, du traité du  
8 Septembre 1887 ?

L'INSPECTEUR CHIEF DE GROUPE

*Ph. A. L.*

*Reçu  
Pour avis  
19 X<sup>bre</sup> 99*





15) Messieurs & Inspecteur Chef de Province  
Qu'il m'honneur de vous informer que  
ce qui forme une augmentation de  
pièce fine en 1897 comparé avec  
la consommation de 1896, c'est que  
les années précédentes la Compagnie des  
Chemins de fer départementaux nous  
fournissait de pièce fine pour faire  
le chapelet et balle tirés et la  
sortie tantique, cette année cette  
fourniture nous a été supprimée.  
Maintenant pour la gestion des  
3 balais de Coulbault demandés  
j'aurais bien à vous en mes de  
Janvier prochain pour que cela  
remarque avec la consommation en 1898  
et me demande en avance de un mois

et vous serais pas en Janvier 1899.  
Cela ~~serait~~ en consommation de la Compagnie  
Régionale des Chemins de fer

Le Chef de Province

*[Signature]*

Le 29 de 1897

RECEIVED-PRESSING

CHEMIN DE FER

DE

PARIS A ORLÉANS

EXPLOITATION

GROUPE DU BLANC

Le Blanc, le 28 Novembre 1899

Monsieur Meunier  
Le Grand Pressigny

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

Alors que certaines stations dépensent 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.

Je vous justifie l'augmentation qui se produit par l'effet de votre dernière demande : Sicelle fine - 6 en 1898 (1<sup>er</sup> Janvier - Avril - Mai - Juillet et 2 Octobre) - 7 en 1899 (2<sup>en</sup> Janvier et Sept. 1<sup>er</sup> Mars - Avril et Août) - Balais houleaux - 3 en Mai 1898 et 3 en Janvier 1899 -

Votre dévoué  
L'Inspecteur Chef de Groupe  
A. Oly



BUREAU  
DES  
AFFAIRES COMMERCIALES  
T. E. 45/17

6-10-1892

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. Fleury, son Directeur,  
d'une part,  
et la Compagnie de Chemins de fer Départementaux, représentée  
par M. Fens, 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 Evreux 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<sup>er</sup>

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 Evreux et que si, plus tard, la Compagnie de Chemins de fer Départementaux mettrait 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, visé 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.

Sont 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-Pressigny, et la présente convention, auront leur effet à dater du 1<sup>er</sup> 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: Fleury.

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



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 DEPARTEMEN-  
TAUX 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 Départemen-  
taux 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

Commu-  
nauté  
de la  
gare

La Compagnie d'Orléans admet la Compagnie de  
Chemins de fer Départementaux à participer à l'usage com-  
mun 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<sup>er</sup> 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'ORLÉANS

signé: HEURTEAU

LE DIRECTEUR DE LA COMPAGNIE  
DES 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 DEPARTEMEN-  
TAUX 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 Départemen-  
taux 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

Commu-  
nauté  
de la  
gare

La Compagnie d'Orléans admet la Compagnie de  
Chemins de fer Départementaux à participer à l'usage com-  
mun 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<sup>o</sup> 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

Commu-  
nauté  
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<sup>o</sup> 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

Commu-  
nauté  
de la  
gare

La Compagnie d'Orléans admet la Compagnie de  
Chemins de fer Départementaux à participer à l'usage com-  
mun 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<sup>er</sup> 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

Commu-  
nauté  
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<sup>o</sup> 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

Commu-  
nauté  
de la  
gare

La Compagnie d'Orléans admet la Compagnie de  
Chemins de fer Départementaux à participer à l'usage com-  
mun 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<sup>o</sup> 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 DEPARTEMEN-  
TAUX 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 Départemen-  
taux 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

Commu-  
nauté  
de la  
gare

La Compagnie d'Orléans admet la Compagnie de  
Chemins de fer Départementaux à participer à l'usage com-  
mun 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<sup>o</sup> 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

Commu-  
nauté  
de la  
gare

La Compagnie d'Orléans admet la Compagnie de  
Chemins de fer Départementaux à participer à l'usage com-  
mun 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<sup>o</sup> 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

Commu-  
nauté  
de la  
gare

La Compagnie d'Orléans admet la Compagnie de  
Chemins de fer Départementaux à participer à l'usage com-  
mun 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<sup>er</sup> 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

Commu-  
nauté  
de la  
gare

La Compagnie d'Orléans admet la Compagnie de  
Chemins de fer Départementaux à participer à l'usage com-  
mun 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<sup>o</sup> 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

Commu-  
nauté  
de la  
gare

La Compagnie d'Orléans admet la Compagnie de  
Chemins de fer Départementaux à participer à l'usage com-  
mun 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<sup>o</sup> 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 DEPARTEMENTEN-  
TAUX 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 Départemen-  
taux 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

Commu-  
nauté  
de la  
gare

La Compagnie d'Orléans admet la Compagnie de  
Chemins de fer Départementaux à participer à l'usage com-  
mun 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<sup>er</sup> 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<sup>o</sup> 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 DEPARTEMEN-  
TAUX 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 Départemen-  
taux 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

Commu-  
nauté  
de la  
gare

La Compagnie d'Orléans admet la Compagnie de  
Chemins de fer Départementaux à participer à l'usage com-  
mun 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<sup>o</sup> 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



## 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 chaque Compagnie, savoir:

Installations particulières à la Compagnie d'Orléans :

Réservoir d'eau;  
Machine fixe et son bâtiment;  
Puits pour la machine;  
Aqueduc d'amenée;  
Conduites d'alimentation du réservoir ..... { pointillés  
Conduites de distribution ..... { en jaune  
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

Alimentation 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 révisé 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° janvier 1891.

## ARTICLE VII

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 DEPARTEMEN-  
TAUX 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 Départemen-  
taux, 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, inter-  
venu 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 concé-  
dées 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

Commu-  
nauté de  
la gare

La Compagnie d'Orléans admet la Compagnie de  
Chemins de fer Départementaux à participer à l'usage  
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 mettrait 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 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<sup>o</sup> 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

Commu-  
nauté  
de la  
gare

La Compagnie d'Orléans admet la Compagnie de  
Chemins de fer Départementaux à participer à l'usage com-  
mun 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<sup>er</sup> 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