

copie

TRAITES ET CONVENTIONS
DISPOSITIONS GENERALES.
AVEC LA COMPAGNIE DU NORD DE L'ESPAGNE
- Article 1 -

279

Au point de vue n° 1 transmission des trans-
ports :

CONVENTION

1° La Gare de la Compagnie du Midi à Hendaye
est considérée comme la Gare terminus du Réseau
de l'Espagne, pour les voyageurs et leurs bagages ainsi
que pour les marchandises à Grande ou à Petite Vitesse
provenant du Réseau du Nord de l'Espagne, pour le Réseau
du Midi
L'EXPLOITATION DE LA LIGNE DE JONCTION D'IRUN A HENDAYE
ET LES RAPPORTS DE SERVICE POUR LE TRAFIC ENTRE LES DEUX
à Irun est considérée comme la Gare terminus du Réseau
du Midi pour les voyageurs et les bagages ainsi que pour
les marchandises à Grande ou à Petite Vitesse provenant
du Réseau du Midi pour le Réseau du Nord de l'Espagne.

4 DECEMBRE 1863

- Article 2 -

Entre

La Compagnie des Chemins de fer du Nord de l'Espagne,
représentée par M. LECHATLIER, Ingénieur en Chef des
Mines, délégué, d'une part ;
terminus du Réseau cédant.

Et
La Compagnie des Chemins de fer du Midi et du Canal
latéral à la Garonne, représentée par M. SURELL, Ingé-
nieur en Chef des Ponts et Chaussées, son Directeur,
d'autre part ;
elle est chargée de ses intérêts par chaque Compagnie

A ETE CONVENU CE QUI SUIT :

§ 1^{er}. - DISPOSITIONS GENERALES.

fournira dans ses établissements un local convenable pour recevoir les Employés de l'autre Compagnie.

- Article 1 -

Au point de vue de la transmission des transports : sur cent (6 p. 3) du prix d'établissement des locaux occupés.

1^o La Gare de la Compagnie du Midi à Hendaye est considérée comme la Gare terminus du Réseau du Nord de l'Espagne, pour les Voyageurs et leurs Bagages ainsi que pour les Marchandises à Grande ou à Petite Vitesse provenant du Réseau du Nord de l'Espagne, pour le Réseau du Midi ; pour les Drapeaux Espagnols dans la Gare française.

2^o La Gare de la Compagnie du Nord de l'Espagne à Irun est considérée comme la Gare terminus du Réseau du Midi pour les Voyageurs et les Bagages ainsi que pour les Marchandises à Grande ou à Petite Vitesse provenant du Réseau du Nord de l'Espagne.

le Service des Trains et l'usage des Machines est réglé de la manière suivante.

- Article 2 -

La transmission des transports de Compagnie à Compagnie, la reconnaissance ainsi que la réexpédition, quand il y a lieu, s'effectuent toujours dans la Gare terminus du Réseau cédant.

Pour l'exécution de cette disposition et de toute opération contradictoire, chaque Compagnie détachera dans la Gare de transmission située sur le Réseau de l'autre Compagnie, un ou plusieurs Agents payés par elle et chargés de ses intérêts. Chaque Compagnie les wagons pleins et reprendra dans les conditions ci-dessus les wagons vides, en les remettant aux

279

voitures à Voyageurs, elle en formera un Train mixte à
fournira dans ses établissements un local convenable
ramener haut le pied.
pour recevoir les Employés de l'autre Compagnie.

Chaque Compagnie prend l'engagement de ne faire
des Machines de l'autre Compagnie que l'autre
six pour cent (6 p. %) du prix d'établissement des lo-
ment nécessaire dans les conditions qui viennent d'être
caux occupés par elle dans la Gare de l'autre Compagnie.
définies.

Les Employés du Chemin de fer du Midi seront,
Il est entendu qu'en cas de nécessité
pendant leur séjour dans la Gare d'Irun, pour tout ce
chines d'une Compagnie pourront prendre dans la Gare de
qui concerne la sécurité, le mouvement des Trains, sous
l'autre, l'eau qui leur serait nécessaire.
les ordres du Chef de gare Espagnol d'Irun, et récipro-
quement pour les Employés Espagnols dans la Gare Fran-
çaise d'Hendaye. on des Recettes et des Dépenses.

Pour régler- Article 31 - la plus simple pour
le Service, la répartition des Recettes et des Dépenses
Le Réseau des Voies Françaises étant dans cha-
sur la partie internationale entre les aiguilles d'Irun
que Gare terminus distinct du Réseau des Voies Espagnoles
des des Gares d'Hendaye et d'Irun, il est convenu de
le Service des Trains et l'usage des Machines est réglé
de la manière suivante :

Chaque des Compagnies tiendra compte à l'autre
Aussitôt après l'arrivée d'un Train de Voyageur
de l'intérêt à six pour cent (6 p. %) de la valeur du
la Machine fera toutes les manœuvres qui lui seront or-
capital d'établissement de la partie du Chemin de fer
données par le Chef de la Gare terminus pour remiser les
comprise entre la culée du Pont de la Bidassoa, d'une
wagons sur les Voies accessibles par aiguilles ; elle
fera de même toutes celles nécessaires pour reprendre
sur son territoire et les aiguilles d'accès de la Gare,
désormais faites des trains généraux.
Le Chemin de fer du Midi, dans la partie internat-
et en composer un Train vide qu'elle ramènera dans la
tionale, considéré comme composé de deux sections, la
Gare de nationalité.

lele à simple Voie.
Pour les Trains mixtes, la Machine remisera
les wagons pleins et reprendra dans les conditions
L'une, à Voie Française, prolongeant jusqu'à
Irun le Chemin de fer du Midi, et l'autre, à Voie
ci-dessus les wagons vides, et, en les adjoignant aux

279

voitures à Voyageurs, elle en formera un Train mixte à ramener haut le pied.

Chaque Compagnie prend l'engagement de ne faire des Machines de l'autre Compagnie que l'usage strictement nécessaire dans les conditions qui viennent d'être définies. et fera à ses frais les Dépenses de la Ligne

qui lui est entendu qu'en cas de nécessité les Machines d'une Compagnie pourront prendre dans la Gare de l'autre, l'eau qui leur serait nécessaire. Le Service international, la Compagnie du Nord de l'Espagne sera chargée de

- Article 4 -

Répartition des Recettes et des Dépenses.

L'autre Compagnie lui fournira les matériaux de sa Voie Pour régler, de la manière la plus simple pour le Service, la répartition des Recettes et des Dépenses sur la partie internationale entre les aiguilles extrêmes des Gares d'Hendaye et d'Irun, il est convenu ce qui suit :

- Article 5 -

Chacune des Compagnies tiendra compte à l'autre de l'intérêt à six pour cent (6p. %) de la moitié du capital d'établissement de la partie du Chemin de fer comprise entre la culée du Pont de la Bidassoa, placée sur son territoire et les aiguilles d'entrée de sa Gare, déduction faite des frais généraux. Le Chemin sera alors, dans la partie internationale, considéré comme composé de deux Lignes parallèles à simple Voie. L'une, à Voie Française, prolongant jusqu'à Irun le Chemin de fer du Midi, et l'autre, à Voie

Espagnole, prolongeant jusqu'à Hendaye le Chemin du Nord de l'Espagne.

Chaque Compagnie appliquera et percevra ses Tarifs propres sur la Ligne qui lui sera affectée.

Chaque Compagnie percevra à son bénéfice les Recettes et fera à ses frais les Dépenses de la Ligne qui lui est dévolue.

Par exception, et pour simplifier l'entretien et la surveillance de la voie sur la partie internationale, la Compagnie du Nord de l'Espagne sera chargée de ce service.

L'autre Compagnie lui fournira les matériaux et de surveillance des deux Voies réunies sera partagée entre les deux Compagnies au prorata kilométrique.

- Article 5.-

Lorsqu'un Train de voyageurs de l'un des Réseaux, désigné comme étant en correspondance avec un Train de l'autre Réseau ne sera pas arrivé (30') trente minutes au moins avant l'heure réglementaire du départ du Train correspondant, les Bagages des Voyageurs munis de Billets directs pourront être retardés jusqu'au Train suivant.

Lorsque le Train ne sera pas arrivé à l'heure réglementaire de départ du Train correspondant, ce dernier pourra être expédié sans attendre le Train en retard. Dans ce cas, les Voyageurs du Train en retard munis

979

de Billets directs seront acheminés vers leur destination définitive par le Train le plus prochain desservant la Station de destination, quelles que soient d'ailleurs et la composition du Train ou les classes des voitures. (1)

(1) Les dispositions de cet art. 5 sont complétées comme suit, par la Circulaire Ministérielle du 14 Janvier 1867:

"L'Administration a voulu qu'en cas d'irrégularité dans la marche des convois, tout Voyageur ayant manqué la Correspondance pût être admis, sans supplément de prix, à partir par le plus prochain Train, ce Train ne fût-il composé que de voitures de 1^{re} classe et le Voyageur ne fût-il nanti que d'un billet de 3^e classe. Mais il ne suit pas de là qu'un Voyageur muni d'un billet de 1^{re} classe soit nécessairement tenu de partir par un Train omnibus, si ce Train est le premier qui quitte la Station et si ce Voyageur, voulant profiter des avantages qu'il a entendus s'assurer en payant le prix le plus élevé du Tarif, trouve préférable d'attendre le départ d'un Train express.

"Ainsi pour M. X..., qui était muni d'un Billet direct de 1^{re} classe de Madrid à Paris, le véritable Train de correspondance devait être, non pas le premier Train quelconque partant de la Gare de Bayonne, mais le premier Train express qui pouvait le conduire à destination" (Décision Ministérielle du 14 Janvier 1867).

En ce qui concerne la Correspondance à Hendaye du Train 4 du Midi (modification effectuée le 11 Mai 1872), il a été arrêté :

"1^o Que lorsque l'Express n° 15 du Norte arrivera avant Midi, le Train 4 du Midi prendra les Voyageurs et les Bagages ;

"2^o Que s'il arrive, au contraire, après Midi, l'art. 5 de la Convention du 4 Décembre 1863 sera strictement appliqué, et que les Bagages des Voyageurs munis de Billets directs seront retardés jusqu'au Train suivant ;

"3^o Que dans ce dernier cas, il en sera de même, à plus forte raison, des Bagages des Voyageurs non munis de Billets directs.

"Hendaye". Il est possible que l'application de ces dispositions soulève dans la pratique quelques réclamations. Il arrivera, en effet, le plus souvent, que les Voyageurs ne consentiront pas à abandonner leurs Bagages, si ceux-ci se trouvent arrêtés par les formalités de Douane, ce qui les forcera ainsi d'assister au départ de notre express, sans pouvoir y entrer.

"Il est juste, s'il résulte de cette situation quelques plaintes, ou même quelques demandes d'indemnités, que la Compagnie du Midi, qui n'a fait, dans cette circonstance, que se conformer au désir de la Compagnie du Nord de l'Espagne, n'en subisse pas les conséquences." (Lettre 2627 du 11 Octobre 1871 de M. le Directeur de la Compagnie du Midi à M.W. les Administrateurs du Norte, acceptée

279

§ II . - VOYAGEURS, BAGAGES ET CHIENS.

- Article (2)
- Article 6 -

Les Stations en trafic direct délivreront aux Voyageurs un seul Billet de place et un seul Billet de Bagages et Chiens, valables jusqu'à destination. Sont admises à trafiquer directement entr'elles pour le Service des Voyageurs et de leurs Bagages et Chiens, c'est-à-dire sont admises à délivrer des Billets directs et à faire l'enregistrement jusqu'à destination les Gares et Stations ci-après désignées :

Sur le Réseau du Midi, les Gares de SAINT-JEAN-DE-LUZ, BAYONNE, PAU, BAGNERES-DE-BIGORRE, ARCACHON, BORDEAUX (Saint-Jean), TOULOUSE, CETTE MARSEILLE, FOIX, MONTREJEAU, trafiqueront directement sur le Réseau du Nord de l'Espagne avec les Gares de MADRID, VALLADOLID, BURGOS, VITORIA, ALAR-del-REY, MIRANDA, PALENCIA, SAINT-SEBASTIEN et vice-versâ.

Toutes les Stations de la Ligne du Midi trafiqueront directement avec la Station d'IBUN et celle de SAINT-SEBASTIEN ; et celles de la ligne du Nord de l'Espagne trafiqueront directement avec la Station d'HENDAYE et celle de BAYONNE.

(1) (Suite)..par Lettre du 13 Octobre 1871 de M.M. les Administrateurs du Norte.)

"§ II . - Si, par suite de l'arrivée tardive de l'express espagnol, la correspondance est manquée à Hendaye, et si, dans ce cas, la poste française exige la mise en marche d'un Train spécial, les frais de ce Train seront à la charge du Chemin de fer du Nord de l'Espagne" (Lettre de M. SURELL à M. SIMON N° 2777, du 2 Novembre 1871.)

(2) Voir, comme complément et modification des articles 6 et 7, les Ordres 366, 225 et 257 ci-après.

3 et 7, les Ordres 366, 225 et 257 ci-après.

279

W. L. Hanu

279

A ce Bordereau Article 7⁽¹⁾ pour chaque

Expédition, une Lettre de Voiture ou Récépissé, et, s'il y a lieu, des pièces de Bodane, etc.
Les Stations en trafic direct délivreront aux Voyageurs un seul Billet de place et un seul Bulletin de Bagages et Chiens, valables jusqu'à destination. Ce Bordereau servira de Déclaration d'expédition pour la Compagnie présente.

Les Feuilles de Route relatives à ces expéditions de Bagages et Chiens auront une Souche. La Feuille suivra jusqu'à destination; la Souche sera envoyée au Contrôle de la Compagnie expéditrice par la Station terminus, après acceptation ou réserve de la Compagnie présente. Les Feuilles de Route relatives à ces expéditions seront effectuées par les soins/au compte de la Compagnie propriétaire du Matériel.

§ III. - GRANDE ET PETITE VITESSE.
- Article 10 -
- Article 8 -

Chaque Compagnie, sur le parcours commun entre les deux Gares, est responsable des fautes de ses Agents des Marchandises d'un Bordereau énonçant la remise heures de la remise, la provenance réelle, la Station expéditrice, les marques et numéros, nombre, nature, poids du colis, les noms et adresses des Expéditeurs et Destinataires, le détail des frais perçus ou à percevoir et des avaries de matériel, etc. Quant aux avaries qui seraient causées au Matériel d'une Compagnie dans la Gare de l'autre Compagnie, afin d'éviter toute contestation et de bien préciser la responsabilité, il sera dressé contradictoirement, au moment où les véhicules avaries s'échapperont, un Buletin descriptif des avaries et de bien préciser les sommes au Débit et au Crédit de chaque Compagnie.

(1) Voir, comme complément et modification des articles 6 et 7, les Ordres 366, 225 et 257 ci-après.

II
pour le
Chiens
à de
les Gares
JEAN-DE-LUX
BORDEREAU (2)
MONTMARTRE
Nord de l'
BURGOS, VITTE
SERRATIN
SAINT-SERRAT
page
de celle de
(1) (2)
Admin
II
" l'express
" l'express
" l'express
" l'express
(3)
de se

W. Li Maru

279

A ce Bordereau seront joints, pour chaque Expédition, une Lettre de Voiture ou Récépissé, et, s'il y a lieu, des pièces de Bouane, etc.

Ce Bordereau servira de Déclaration d'Expédition pour la Compagnie prenante.

§ IV. - MATERIEL.

Article 9 - La réparation et l'entretien normal du Matériel s'effectueront par les soins/au compte de la Compagnie propriétaire du Matériel.

Article 10 -

Chaque Compagnie, sur le parcours commun entre les deux Gares, est responsable des fautes de ses Agents, quelles que soient leurs conséquences comme accidents, avaries de matériel, etc.

Quant aux avaries qui seraient causées au Matériel d'une Compagnie dans la Gare de l'autre Compagnie, afin d'éviter toute contestation et de bien préciser la responsabilité, il sera dressé contradictoirement, au moment où les véhicules avariés s'échangeront, un Bulletin descriptif des avaries et estimatif des dépenses à faire pour les réparer. Ces Bulletins établis en double seront envoyés à l'Administration Centrale des deux Compagnies qui se feront compte tous les trimestres.

(1) Voir, comme d'usage, les Ordres de service.

U. L. Hamu

272

Les travaux de réparation du Matériel motivés par des avaries ou accidents, seront effectués par les soins de la Compagnie propriétaire du Matériel.

Dans le cas où un wagon d'une Compagnie amenant des Marchandises à l'autre serait mal conditionné ou en mauvais état et pourrait occasionner, soit des avaries à la Marchandise, soit des accidents dans les manoeuvres, le fait sera constaté contradictoirement à l'arrivée du Train dans la Gare terminus, et alors la Compagnie propriétaire du wagon sera responsable. La Compagnie destinataire pourra au besoin refuser d'admettre de pareils wagons dans la Gare de transbordement.

--Article 11--

Les Bâches, Cordes et Prolonges d'une Compagnie ne pourront dépasser la Gare terminus et ne pourront être employés par l'autre Compagnie qui devra les renvoyer avec les wagons vides.

- Article 12 -
(1)

La présente Convention aura son effet quinze jours après tout wagon sera déchargé et remis à la Compagnie propriétaire, au plus tard dans le délai de trois jours après son entrée dans la Gare terminus, le jour d'arrivée non compris.

(1) Complété successivement par les deux Annexes ci-après savoir : la 1^{re} en date du 26 Mars 1866, et la 2^e en date du 24 Septembre 1867.

Toutes les difficultés entre les Parties

U. G. Namu

contractantes ainsi que les modifications au présent
- Article 13 -
Règlement, dont l'expérience indiquerait la nécessité,
seront rég Chaque Compagnie prendra les mesures nécessai-
res pour assurer l'accomplissement des formalités de
Douane pour l'admission des Marchandises sur son terri-
toire.

Fait double à Paris, le quatre Décembre mil
huit cent soixante-trois (1)
Les Marchandises dont l'admission n'aura pas
été autorisée par la Douane, seront rendues par Bordereau
à la Compagnie cédante et rapportées par elle sur le
territoire d'origine, à raison de un centime (0 R 01)
par Tonne et par kilomètre pour la Grande ou la Petite
Vitesse.

- Article 14 -

Dans les règlements de Compte à intervenir
entre les deux Compagnies, la valeur des monnaies sera
calculée sur le pied de dix-neuf réaux pour cinq francs.

- Article 15 -

La présente Convention aura son effet quinze
jours après son approbation par les Compagnies, elle
sera résiliable à toute époque à la volonté de chacune

(1) Voir la 1^{re} Annexe, en date du 25 Mars 1856, ajoutée
des Parties, à charge par elle de prévenir l'autre six
mois à l'avance. Contrôles des deux Compagnies. Tous
les 10 jours, le Contrôleur de la Compagnie dont le solde
sera débiteur, établira un Mandat de l'importance de ce
solde au profit de - Article 16 - réciprocité ; ce mandat
sera payé immédiatement.

Toutes les difficultés entre les Parties con-

1678

contractantes ainsi que les modifications au présent Règlement, dont l'expérience indiquerait la nécessité, seront réglées par une Commission d'Administrateurs pris en nombre égal dans les deux Conseils.

LA COMPAGNIE DES CHEMINS DE FER DU NORD DE L'ESPAGNE

Fait double à Paris, le quatre Décembre mil

huit cent soixante-trois.

Signé : LECHATELIER

Signé : SURELL

26 Mars 1866

1^o Complément à l'Article 18.

L'Art. 18 de la Convention ci-dessus désignée est complété par la paragraphe suivant :

Il sera payé une indemnité de trois francs (3 ₣) par jour d'absence pour tout wagon qui ne serait pas rendu dans le délai indiqué. Dans le cas où, par suite d'encombrement de sa gare, ou pour toute autre cause, l'une des deux Compagnies refuserait de recevoir un wagon à elle destiné, que la Compagnie cédante offrirait de lui remettre, le délai de trois jours (3 j.)

(1) Voir la 1^{re} Annexe, en date du 26 Mars 1866, ajoutant un art. 17 ainsi conçu : "Art. 17. Les Comptes de Trafic " réciproque seront arrêtés et échangés tous les 10 " jours entre les Contrôles des deux Compagnies. Tous " les 10 jours, le Contrôle de la Compagnie dont le solde " sera débiteur, établira un Mandat de l'importance de ce " solde au profit de la Compagnie créancière ; ce Mandat " sera payé immédiatement."

(1) Complété par la 2^e Annexe en date du 24 Septembre 1867 ci-après.

W. Li Nam

279



Copie

2^e ANNEXE

A LA CONVENTION PASSEE LE 4 DECEMBRE 1863

Il est introduit dans la même Convention
ENTRE
L'Article additionnel ci-après, destiné à déterminer les
LA COMPAGNIE DES CHEMINS DE FER DU NORD DE L'ESPAGNE
époque de règlement des Comptes de Trafic réciproques :

ET
LA COMPAGNIE DES CHEMINS DE FER DU MIDI DE LA FRANCE

Les Comptes de Trafic Réciproques seront arrêtés
et échangés tous les dix jours (10 J.) entre les Con-
trôles des deux Compagnies.
26 Mars 1866

Tous les dix jours (10 J.) le Contrôle de la
Compagnie dont l'Article 12⁽¹⁾ Complément à l'Article 12⁽¹⁾ aura un Mandat
de l'importance de ce solde au profit de la Compagnie
créancière ; ce Mandat sera payé immédiatement. (Lettre
n° 3727, de M. SURELL à M. SIMON, du 9 Décembre 1865.)

Il sera payé une indemnité de trois francs
(3 Fr) par jour d'absence pour tout wagon qui ne serait
pas rendu dans le délai indiqué. Dans le cas où, par
suite d'encombrement de sa Gare, ou pour toute autre
cause, l'une des deux Compagnies refuserait de recevoir
un wagon à elle destiné, que la Compagnie cédante offri-
rait de lui remettre, le délai de trois jours (3 J.)
courra à partir de l'offre de la Compagnie cédante.
(Lettre n° 415 de M. SURELL à M. LECHATelier, en date du
12 Mars 1866, et Réponse de M. LECHATelier à M. SURELL,
en date du 15 Mars 1866.)

(1) Complété par la 2^e Annexe en date du 24 Septembre
1867 ci-après.

279

N^o 4.

ORDRE N^o 225 (N^o 66 DE LA SÉRIE DE 1872).

SERVICE COMMUN ET SERVICE DE CORRESPONDANCE
AVEC LA COMPAGNIE DU NORD DE L'ESPAGNE.

11 OCTOBRE 1864.

ART. 1.

L'art. 6 de la Convention du 4 Décembre 1863 entre la Compagnie du Midi et celle du Nord de l'Espagne est étendu comme ci-dessous :

Les Stations ci-après dénommées du Réseau du Midi :

Saint-Jean-de-Luz, Biarritz, Bayonne, Pau, Bagnères-de-Bigorre, Arcahon, Bordeaux (Saint-Jean), Bordeaux (Cours du XXV Juillet), Toulouse, Cette, Marseille, Foix, Montréjeau,

Sont établies en trafic direct, soit dans le sens de la France vers l'Espagne, soit dans le sens de l'Espagne vers la France, pour le Service des Voyageurs et de leurs Bagages et Chiens, c'est-à-dire sont admises à délivrer des Billets directs et à faire l'enregistrement des Bagages et Chiens jusqu'à destination des Stations ci-après désignées du Réseau du Nord de l'Espagne :

Madrid, Avila, Médina del Campo, Valladolid, Palencia, Alar del Rey, Burgos, Miranda, Vitoria, Tolosa et Saint-Sébastien.

ART. 2.

Toutes les Stations du Réseau du Midi sont établies en trafic direct :
Avec Irun et Saint-Sébastien sur le Réseau du Nord de l'Espagne.
Toutes les Stations du Réseau du Nord de l'Espagne sont établies en trafic direct :

Avec Hendaye et Bayonne sur le Réseau du Midi.

ART. 3.

La Gare de Bayonne dessert Bilbao, Haro et Logrono comme points de correspondance du Chemin de fer du Nord de l'Espagne.
Au départ de Bayonne, les Voyageurs à destination de ces points de corres-

Annulé par 0.279

2^e ANNEXE

à la **Convention** passée le 4 Décembre 1863

ENTRE

LA COMPAGNIE DES CHEMINS DE FER DU NORD DE L'ESPAGNE

ET

LA COMPAGNIE DES CHEMINS DE FER DU MIDI DE LA FRANCE.

24 SEPTEMBRE 1867.

L'Art. 12 de la **Convention** ci-dessus désignée, et son complément qui fait l'objet du 1^o de l'*Annexe* du 26 Mars 1866, sont remplacés par les dispositions suivantes, à partir du 16 Avril 1867.

ART. 12.

Tout wagon sera déchargé et remis à la **Compagnie propriétaire**, au plus tard dans le délai de trois jours (3 j.) après son entrée dans la Gare *terminus*, le jour d'arrivée non compris.

Il sera payé une indemnité de trois francs (3^f) par jour d'absence, pour tout wagon qui ne serait pas rendu dans le délai indiqué. — Dans le cas où, par suite d'encombrement de sa Gare, ou pour toute autre cause, l'une des deux **Compagnies** refuserait de recevoir un wagon à elle destiné, que la **Compagnie cédante** offrirait de lui remettre, le délai de trois jours (3 j.) courra à partir de l'offre de la **Compagnie cédante**.

Toutefois, le délai ci-dessus fixé sera porté à cinq jours (5 j.) pour les wagons appartenant à la **Compagnie du Midi de la France**, ou à celle du **Nord de l'Espagne**. (*Lettre de M. SURELL à M. LECHATELIER, du 27 Juillet 1867, et Réponse de M. LECHATELIER à M. SURELL, du 9 Août 1867.*)

3^e ANNEXE

à la **Convention** passée le 4 Décembre 1863

ENTRE

LA COMPAGNIE DES CHEMINS DE FER DU NORD DE L'ESPAGNE

ET

LA COMPAGNIE DES CHEMINS DE FER DU MIDI DE LA FRANCE.

13 JUIN 1884.

L'article 14 de la **Convention** ci-dessus désignée est modifié comme suit, à partir du 1^{er} Avril 1884.

ART. 14.

« Dans les règlements de comptes à intervenir entre les deux Compagnies, la valeur des monnaies sera calculée sur le pied d'**une Piécette pour un Franc.** »

Copier

W. L. Ham

4^{me} ANNEXE

à la **Convention** passée le 4 Décembre 1863

ENTRE

LA COMPAGNIE DES CHEMINS DE FER DU NORD DE L'ESPAGNE

ET

LA COMPAGNIE DES CHEMINS DE FER DU MIDI DE LA FRANCE

DÉCEMBRE 1914

L'article 5 de la **Convention** ci-dessus désignée est modifié comme suit, à partir du 1^{er} Janvier 1915 :

En principe, les trains sont expédiés à leur heure réglementaire de départ.

Par dérogation à cette règle générale, lorsqu'un train arrive en retard, mais avant l'heure de départ du train correspondant de la **Compagnie voisine**, ce dernier n'est expédié qu'après l'achèvement du service des voyageurs munis de billets directs et de bagages directs.

Lorsque le train attendu a un retard annoncé ne pouvant pas lui permettre d'arriver avant l'heure réglementaire de départ du train correspondant, ce dernier est expédié à son heure réglementaire de départ, à moins qu'un délai d'attente n'ait été convenu entre les Services du Mouvement des deux **Compagnies**. L'énumération des trains pour lesquels un semblable délai sera prévu et l'importance de chaque délai seront fixées d'un commun accord avant la mise en vigueur des changements apportés aux horaires.

Dans le cas où un train de voyageurs aura manqué sa correspondance normale dans l'une des gares frontières (Hendaye ou Irun), les voyageurs du train en retard pourront, sur la demande du Chef de la gare frontière appartenant à la **Compagnie retardataire**, être acheminés par un train spécial qui sera mis en marche aux frais de la dite **Compagnie** et à raison de 1 fr. 50 par kilomètre de parcours, jusqu'à la gare de Bayonne ou de Saint-Sébastien suivant le cas, pour y transporter les voyageurs et les bagages.

Dans le cas où il ne sera pas mis en marche de train spécial pour continuer

le train en retard, les voyageurs de celui-ci qui seront munis de billets directs seront acheminés vers leur destination définitive par le train le plus prochain desservant la station de destination, quelles que soient d'ailleurs et la composition du train et la ou les classes de voitures contenues ordinairement dans le train.

Fait double à Paris, le 17 Décembre 1914.

Lu et approuvé :
Pour La Compagnie des Chemins de fer
du Nord de l'Espagne,

Le Directeur de la Compagnie,

Signé : F. BOIX.

Lu et approuvé :
Pour La Compagnie des Chemins de fer
du M.di,

Le Directeur de la Compagnie,

Signé : R. PAUL.

Lorsque la destination définitive appartient à un Réseau autre que ceux qui ennent d'être désignés, la Station de départ enregistre les Bagages et Chiens sur la Gare de transit du Réseau du Midi sur ceux d'Orléans, de Paris-Méditerranée ou du Nord de l'Espagne.
L'itinéraire suivi par les Bagages et par les Chiens est celui du Voyageur.

ART. 5.

Toutes les Stations du Midi trafiquent directement entre elles par tout itinéraire; mais elles ne trafiquent pas toutes directement avec toutes les stations des Réseaux étrangers.

Des Tableaux font connaître celles de ces Stations qui sont en correspondance directe les unes avec les autres.

ART. 6.

Les **Ordres 175** et **232** sont annulés et remplacés par le présent **Ordre**.

Bordeaux, le 24 Janvier 1870.

16
X
Copie
N° 7.

ORDRE DE DIRECTION N° 277.

CONVENTION CONCERNANT LE SERVICE DE SURVEILLANCE
ET DE DOUANE SUR LES CHEMINS DE FER
DU MIDI DE LA FRANCE ET DU NORD DE L'ESPAGNE.

29 AOUT 1864.

Le **Décret Impérial**, en date du 28 Juin 1864, dont suit copie, sera appliqué
immédiatement sur le Réseau des Chemins de fer du Midi.

Bordeaux, le 29 Août 1864.

PRÉSENTÉ :

Le Sous-Directeur de l'Exploitation,
G. SIMON.

APPROUVÉ :

Le Directeur de la Compagnie,
SURELL.

DÉCRET IMPÉRIAL

PORTANT PROMULGATION DE LA CONVENTION CONCERNANT LE SERVICE DE SURVEILLANCE ET DE
DOUANE SUR LES CHEMINS DE FER DU MIDI DE LA FRANCE ET DU NORD DE L'ESPAGNE.

Du 28 Juin 1864.

NAPOLÉON, par la grâce de Dieu et la volonté nationale, EMPEREUR DES FRANÇAIS, à tous
présents et à venir, SALUT.

Sur le Rapport de notre **Ministre Secrétaire d'État** au Département des affaires
étrangères,

AVONS DÉCRÉTÉ ET DÉCRÉTONS CE QUI SUIT :

ART. 1^{er}.

Une **Convention** ayant été conclue, le 8 Avril 1864, entre la France et l'Espagne, pour
assurer le Service de Surveillance et de Douane sur les Chemins de fer du Midi de la
France et du Nord de l'Espagne, et les ratifications de cet acte ayant été échangées à

17
19
— 115 —

Paris le 27 Juin 1864, la dite **Convention**, dont la teneur suit, recevra sa pleine et entière
exécution.

CONVENTION.

Sa Majesté l'Empereur des Français et Sa Majesté la Reine des Espagnes, voulant
régler les mesures de Surveillance et de Douane applicables au Service international sur
les Chemins de fer du Midi de la France et du Nord de l'Espagne, de manière à faciliter
et accélérer le transport des Voyageurs et des Marchandises, ont résolu de conclure pour
cet objet une **Convention** spéciale et ont, à cet effet, nommé pour leurs plénipotentiaires,
savoir :

Sa Majesté l'Empereur des Français, M. *Drouyn de Lhuys*, sénateur de l'Empire, grand
croix de son ordre impérial de la Légion d'honneur, de l'ordre royal et distingué de
Charles III d'Espagne, etc., etc., son Ministre et Secrétaire d'État au Département
des affaires étrangères;

Et Sa Majesté la Reine des Espagnes, *Don Xavier de Isturiz*, sénateur du Royaume,
chevalier de l'ordre insigne de la Toison-d'Or, grand'croix de l'ordre royal et distingué de
Charles III, grand'croix de l'ordre impérial de la Légion d'honneur, ancien président du
Conseil des Ministres, premier secrétaire d'État, Ministre de l'intérieur et Président du
Conseil d'État, son ambassadeur extraordinaire et plénipotentiaire près Sa Majesté l'EM-
pereur des Français;

Lesquels, après s'être communiqué leurs pleins pouvoirs, trouvés en bonne et due forme,
sont convenus des articles suivants :

ART. 1^{er}. La voie ferrée entre la Station française d'Hendaye et la Station espagnole
d'Irun est déclarée route internationale, ouverte pour les deux Pays à l'importation, à
l'exportation et au transit, sous la condition qu'entre ces Stations frontières et les Bureaux
de destination ou de sortie, les Lignes des Chemins de fer ne présenteront pas de solution
de continuité.

L'action administrative s'étendra, pour chaque pays, sur la voie qui lui est réservée,
jusqu'à la Station étrangère, en ce qui concerne la surveillance de la route internationale.
Mais la compétence des tribunaux, si leur intervention est nécessitée par un accident ou
tout autre événement, aura pour limite la frontière des deux États.

2. Toutes Marchandises venant de France à destination d'Espagne, ou d'Espagne à des-
tination de France, pourront être transportées sur la voie ferrée entre les Stations d'Hen-
daye et d'Irun, tant de nuit que de jour, les dimanches et jours fériés comme tout autre
jour, sous les réserves et moyennant les conditions et formalités ci-après.

3. Chaque convoi portant des Marchandises sera accompagné :

1^o D'une **Feuille de Route** distincte par lieu de destination et d'un modèle uniforme
pour les deux États. Cette feuille, préparée par les soins des Administrations des Chemins
de fer, sera soumise au visa des Employés des Douanes au Bureau d'entrée. Elle relatera
le nombre et la nature des colis, ainsi que le nombre et le numéro des wagons; on y joindra
les documents présentant toutes les indications prescrites pour l'admission des Marchan-
dises en Espagne et pour les déclarations de Douane en détail dans les États respectifs;

2^o D'un **Acquit-à-caution** délivré par la Douane et destiné à assurer l'arrivée des

Marchandises au lieu de destination, en vertu de l'engagement souscrit sur cette Expédition par le représentant de la Compagnie du Chemin de fer.

4. Les Marchandises placées, à leur point de départ, dans des wagons à coulisses, dûment fermés à l'aide de plombs ou cadenas, ou sous bâches plombées, seront dispensées de la visite par la Douane aux Gares d'Hendaye et d'Irun. Les colis seront transbordés dans un nouveau wagon qui sera plombé.

Cette dispense ne s'appliquera qu'aux **Expéditions** à destination des Douanes intérieures ou Bureaux de sortie qui sont ouverts dans chaque Pays à ce genre d'opération, et dont la nomenclature se trouvera aux Bureaux d'Hendaye et d'Irun.

Chacune des **Parties contractantes** étendra successivement cette faculté aux autres points où viendront aboutir les Voies ferrées auxquelles le régime des transports internationaux pourra être appliqué.

5. Chaque convoi pourra être escorté par des Employés de Douane, soit dans le parcours de la partie internationale, soit dans le reste du trajet, sans autres frais pour les Administrations des Chemins de fer que l'obligation de les placer, soit à l'aller, soit au retour, dans les convois, aussi près que possible des wagons de Marchandises. Les Douaniers convoyeurs seront admis dans les compartiments des Gardes de convois de Marchandises.

Il est entendu que les Douaniers français ne dépasseront pas, dans leur service d'escorte, la Station d'Irun, et, réciproquement, que les Agents espagnols s'arrêteront à la Station d'Hendaye.

6. Les convois français de Marchandises viendront s'arrêter à Irun, sur les Voies françaises, où ils resteront sous la surveillance de la Douane espagnole. Le transbordement, qui devra avoir lieu dans le délai de vingt-quatre heures, s'effectuera directement de wagon à wagon, quand il s'agira de Marchandises destinées au transit ou dirigées sur une Douane intérieure.

Il en sera de même pour les convois venant d'Espagne qui arriveront dans la Gare française d'Hendaye.

Les Compagnies se conformeront, pour les délais de transport, aux règles établies dans chaque Pays.

7. Tous colis pesant moins de vingt-cinq kilogrammes ne pourra être admis que dans un wagon à coulisses.

Toutefois, ceux de ces colis qui formeront excédant de charge pourront être placés dans des caisses ou paniers agréés par la Douane du lieu, et mis sous plombs ou cadenas.

Il pourra de même être fait usage de paniers, lorsque les colis ne seront pas en assez grand nombre pour remplir un wagon.

8. A l'arrivée des Marchandises au lieu de destination, elles seront déposées dans des locaux spéciaux de la Gare, agréés par l'Administration des Douanes et susceptibles d'être fermés.

Elles y resteront sous la surveillance non interrompue des Employés des Douanes et en seront enlevées pour la consommation, pour l'entrepôt ou pour le transit, après l'accomplissement, dans les délais voulus, des formalités prescrites par les règlements de chaque Pays.

Les Marchandises extraites de ces magasins pour le transit, sous le régime du présent

règlement, ne seront soumises à la visite, ni au moment de l'enlèvement, ni à la sortie du territoire.

9. La faculté accordée par l'article 2 aux convois de Marchandises de franchir la frontière, tant de nuit que de jour, et les dimanches et jours fériés, est étendue aux convois de Voyageurs, sous les mêmes réserves.

Les Douaniers convoyeurs seront admis dans les voitures de deuxième classe des Trains de Voyageurs.

10. Les Bagages seront, en général, visités à la frontière, à Hendaye et Irun.

Néanmoins, toutes les fois que la demande en sera faite, soit par les Compagnies, soit par les Voyageurs, cette visite pourra être réservée à une Douane intérieure spécialement autorisée à cet effet.

On procédera, dans ce cas, suivant les règles applicables aux convois de Marchandises, et les Bagages, placés dans des wagons plombés, seront accompagnés d'une **Feuille de Route**, ainsi que d'une **Expédition de Douane**.

11. Les Trains français de Voyageurs arriveront par la Voie française dans la gare d'Irun, en face du local que la Compagnie devra mettre à la disposition de la Douane, suivant l'article 14, et dans lequel se fera la visite des Bagages, articles de Messageries, etc., quand on ne demandera pas l'Expédition en transit ou sur une Douane intérieure.

Il en sera de même pour les convois espagnols qui arriveront à la Gare d'Hendaye.

12. Les Voyageurs ne pourront conserver avec eux, dans les voitures, aucun colis contenant des Marchandises soumises aux droits ou prohibées.

13. Tous les objets passibles de droits, transportés par les convois de Voyageurs, restent soumis aux conditions et formalités établies pour ceux dont le transport s'effectuera par les convois de Marchandises; seulement, le transbordement devra avoir lieu dans le délai de trois heures.

14. Il pourra être établi, pour le service des escortes, un poste de Douane espagnole à la Gare française d'Hendaye, de même qu'un poste de Douane française à la Gare espagnole d'Irun.

Des locaux seront, s'il y a lieu, disposés à cet effet, dans chaque Gare, par les Compagnies, qui seront également tenues de fournir à la Douane locale les installations matérielles nécessaires à leur service.

15. Les Agents des Douanes qui pourront être appelés à exercer leurs fonctions dans la Gare étrangère seront revêtus de leurs uniformes et porteurs de leurs armes.

Pendant toute la durée de leur séjour sur le territoire voisin, ils seront soumis aux Lois du Pays et paieront les contributions indirectes comme les autres étrangers.

Mais ils ne seront ni eux, ni leur famille, assujétis à la loi du recrutement, au service de la garde nationale, aux prestations communales, ni aux impositions directes et personnelles.

Pour le service et la discipline dans l'intérieur de la Gare, ils relèveront exclusivement de l'autorité de leur pays.

16. Les Agents des Douanes qui, en exécution de la présente Convention, franchiront la frontière pour le service de l'un ou de l'autre Pays, jouiront, sur le vu de leur uniforme ou la représentation de leur commission, de tous les droits ou privilèges que les Lois nationales accordent respectivement à des Agents officiels.

Les mêmes facilités, ainsi que les immunités spécifiées à l'article 15, seront accordées réciproquement aux Agents des deux Gouvernements et des deux Compagnies, pour les actes de leurs fonctions sur le Chemin de fer.

17. Les locaux qui pourront être occupés par la Douane de chaque Pays à la Gare étrangère ou par les autres services se rattachant au Chemin de Fer seront désignés par l'apposition des armes du dit Pays.

18. Les Administrations des Chemins de fer devront informer, au moins huit jours à l'avance, les Administrations de Douanes des changements qu'elles voudront apporter dans les heures de départ, de passage et d'arrivée des Trains.

19. Les Administrations des Douanes des deux États se communiqueront réciproquement les Instructions et Circulaires adressées à leurs Agents, concernant l'exécution des présentes dispositions.

Elles prendront de concert les mesures nécessaires pour que les heures de travail des Employés des Douanes respectives soient mises, autant que possible, en rapport avec les besoins sagement appréciés du Service des Chemins de fer.

20. Toutes les fois que les Administrations des Chemins de fer de l'un et de l'autre État ne parviendront pas à s'entendre, soit sur les différents points prévus dans la présente Convention, soit sur les moyens d'assurer la continuité du service et de faciliter le commerce de transit, les Hautes Parties contractantes interviendront pour prescrire les mesures nécessaires.

21. Avant l'ouverture des deux Chemins de fer, les Hautes Parties contractantes s'entendront, s'il y a lieu, sur les mesures que le nouveau mode de communication pourrait nécessiter dans le service des correspondances postales, ainsi que dans celui des communications télégraphiques.

22. Il est bien entendu que, par la présente Convention, il n'est dérogé en rien aux lois de chaque Pays, en ce qui concerne les pénalités encourues dans le cas de fraude ou de contravention, pas plus qu'à celles qui ont prononcé des prohibitions ou des restrictions en matière d'importation, d'exportation ou de transit, et que l'Administration des Douanes, dans chaque Pays, reste libre de faire procéder à la vérification des Marchandises et aux autres formalités, soit aux Bureaux frontières, soit à la sortie par les ports, s'il existait de graves soupçons de fraude.

23. L'Administration du Chemin de fer français devra fournir à l'Administration du Chemin de fer espagnol, dans la Station d'Hendaye, les locaux nécessaires à l'établissement régulier de son service, ainsi qu'à l'abri de son Personnel d'Exploitation.

L'Administration du Chemin de fer espagnol en agira de même, dans la Station d'Irun, à l'égard de l'Administration du Chemin de fer français.

A moins de stipulations contraires concertées entre les deux Compagnies et approuvées par les Gouvernements respectifs, chacune des Compagnies tiendra compte à l'autre de l'intérêt à six pour cent du prix d'établissement des locaux occupés pour les besoins de la Douane étrangère ou de son propre service.

24. A moins de stipulations contraires concertées entre les deux Compagnies et approuvées par les Gouvernements respectifs, l'Exploitation de la partie internationale comprise entre les aiguilles extrêmes des Gares d'Hendaye et d'Irun se fera dans les conditions suivantes :

Chacune des Compagnies tiendra compte à l'autre de l'intérêt, à six pour cent, de la moitié du capital d'établissement de la partie du Chemin de fer comprise entre les aiguilles d'entrée de la Gare et la culée du pont de la Bidassoa la plus rapprochée de ces aiguilles (ce pont a été construit à frais communs).

Sous toutes réserves des stipulations qui, dans le Cahier des Charges de chaque Compagnie, règlent les conditions d'établissement des Voies, le Chemin sera, dans la partie internationale, considéré comme composé de deux Lignes parallèles à simple Voie, séparées par un espace de deux mètres; l'une, à Voie française, prolongeant jusqu'à Irun le Chemin de fer du Midi, et l'autre, à Voie espagnole, prolongeant jusqu'à Hendaye le Chemin du Nord de l'Espagne.

Chaque Compagnie appliquera ses Tarifs propres sur la Ligne qui lui sera affectée dans la Section internationale, sans que ces Tarifs puissent, en aucun cas, excéder, pour le parcours sur le territoire de l'autre Pays, le Tarif maximum accordé à la Compagnie étrangère par son acte de concession; elle percevra les Recettes à son profit et fera, à ses frais, les Dépenses de Traction et d'Exploitation afférentes à cette Ligne.

Par exception et pour simplifier l'entretien et la surveillance de la Voie sur la partie internationale, la Compagnie du Nord de l'Espagne sera chargée de ce service.

La Compagnie du Midi lui fournira les matériaux de sa Voie, et la Dépense de main-d'œuvre, d'entretien et de surveillance des deux Lignes réunies sera partagée entre les deux Compagnies au prorata kilométrique.

25. Un Règlement uniforme pour les Signaux et les détails du Service d'Exploitation, comme pour les heures de départ et d'arrivée des convois entre les Gares d'Irun et d'Hendaye, sera concerté entre les Administrations des deux Compagnies et soumis à l'approbation des Gouvernements respectifs.

26. La présente Convention, rédigée en français et en espagnol, sera ratifiée, et les ratifications en seront échangées à Paris dans le délai de deux mois, ou plus tôt, si faire se peut.

En foi de quoi, les plénipotentiaires respectifs ont signé la présente Convention et y ont apposé le cachet de leurs armes.

Fait à Paris, en double expédition, le 8 du mois d'Avril de l'an de grâce 1864.

(L. S.) Signé DROUYN DE LHUYS.

(L. S.) Signé XAVIER DE ISTURIZ.

ART. 2.

Notre Ministre et Secrétaire d'État au Département des affaires étrangères est chargé de l'exécution du présent Décret.

Fait au palais de Fontainebleau, le 28 Juin 1864.

Signé NAPOLÉON.

Vu et scellé du sceau de l'État :

Par l'Empereur :

Le Garde des Sceaux, Ministre de la Justice et des Cultes,
Signé J. BAROCHE.

Le Ministre des Affaires étrangères,
Signé DROUYN DE LHUYS.

N° 8.

SERVICE DE L'AGENCE EN DOUANE.

INSTRUCTION.

28 MARS 1865.

§ 1. — Organisation.

Agences centrale et loer' s.

1. — Des Agences sont établies pour remplir, soit à l'entrée, soit à la sortie, les formalités de Douane à **Bayonne, Hendaye, Irun et Saint-Sébastien**. Elles relèvent d'une Agence Centrale.

Registres de Caisse et de déclaration.

2. — Chaque Agence tient :

1° Un *Livre de Caisse* ;

2° Un *Registre à Souche*, dont le talon reproduit la Déclaration en Douane et donne le compte total de toutes les sommes dues à l'Agence par le Destinataire, soit pour droits de Douane payés au Trésor, soit pour frais de formalités de Douane réglés suivant tarif.

Le volant portant les mêmes indications constitue la *Facture* à remettre à la Gare, et est joint à la *Lettre de Voiture*. Le montant de cette *Facture* est payé immédiatement à l'Agence par la Gare, à titre de Débours.

Feuilles de débit et crédit.

3. — Les Agences envoient chaque jour à l'Agence Centrale une Feuille établissant leur Débit et leur Crédit.

Le Débit est justifié par une Déclaration du Chef de Gare indiquant les sommes payées par lui dans la journée. Le Crédit est justifié par les quittances des paiements effectués par l'Agence, et, en outre, si faire se peut, par une Déclaration de la Douane résumant les sommes à elle payées à titres divers dans la journée.

Comptes ouverts.

4. — Ces Feuilles, indiquant sommairement les opérations de la journée, ser-

— 124 —

vent à la tenue, par l'Agence Centrale, d'une Comptabilité commerciale avec **Journal, Grand-Livre, Livre de Caisse**, et toutes les écritures utiles.

Les Comptes principaux à ouvrir sont : Administration Centrale, Compagnie des Chemins de fer du Nord de l'Espagne, Compagnie des Chemins de fer du Midi de la France, Caisse, Produits, Débours, Frais Généraux, Dépenses des Agences, Profits et Pertes, Compte spécial à chaque Agence.

5. — Chaque mois, ou plus souvent si les deux Compagnies le décident, l'Agence Centrale dresse, au moyen de la balance mensuelle des écritures, un Compte donnant la situation de l'affaire, appuyé par le Compte des Agences particulières. Ce Compte est adressé à chacune des Compagnies intéressées. Compte général mensuel.

6. — Les Agences sont débitées de toutes les sommes à elles payées par les Gares, par le Crédit du Compte *Produits*, pour le montant de la commission ; elles sont débitées suivant tarif, par le Crédit du Compte *Débours*, de toutes les sommes payées à ce titre. Débit et Crédit des Agences.

Les Agences sont créditées :

1° Par le crédit du compte *Débours*, de toutes les sommes payées pour les clients ;

2° Par le débit du compte *Dépenses des Agences*, de toutes les dépenses occasionnées par les diverses opérations de réception, de passages en Douane, etc., etc., et dont l'Agence Centrale se rembourse au moyen de la commission payée par les clients ;

3° Des versements faits des fonds disponibles, soit par le débit du Contrôle de la Perception, si le versement a lieu dans une Gare, soit par le débit de l'Administration Centrale, si le versement a lieu à la Caisse Centrale. Le Compte du Contrôle de la Perception se solde tous les mois par le débit de l'Administration centrale ;

4° Par le débit des comptes qui concernent les paiements divers non spécifiés ci-dessus.

Le compte de *Frais Généraux* est débité de toutes les dépenses ne pouvant s'appliquer à une opération déterminée, telles que :

Appointements et salaires, Dépenses du Personnel, Loyers divers, Chauffage et Éclairage, Frais de Bureau.

Ces comptes se soldent par celui de **Profits et Pertes**.

Le compte *Dépenses des Agences* se solde par le débit du compte *Produits*, qui, à son tour, est soldé par celui de **Profits et Pertes**.

Le compte *Profits et Pertes* est soldé en portant par moitié le reliquat, soit en bénéfice, soit en perte, aux comptes des Compagnies du Nord de l'Espagne et du Midi de la France.

Contrôle.

7. — L'Agence Centrale et les Agences particulières peuvent être, à tout instant, contrôlées par des Agents délégués des Compagnies intéressées. Ces Agents peuvent opérer, soit isolément, soit en commission.

§ 2. — Attributions.

Agence Centrale.

8. — L'Agence Centrale dirige le Service et en prend la responsabilité.

Comptable
et Commis-Comptable.

9. — Dans chaque Agence, le Comptable établit les éléments de la Comptabilité commerciale indiquée ci-dessus, sous la responsabilité du Chef de l'Agence. La Caisse de l'Agence lui est confiée; il en est responsable.

Il fournit un cautionnement dont le taux est égal à celui d'une année de traitement.

Un Commis-Comptable, placé sous ses ordres, l'aide à remplir ses fonctions.

Agence de Bayonne.

10. — L'Employé principal de Bayonne est chargé de toutes les formalités de Douane à remplir pour l'entrée, la sortie et la réexpédition des Marchandises; il crée les notes consulaires indispensables dans tous les cas de réexpédition par le service maritime établi entre Bayonne et Saint-Sébastien, et revise les Déclarations de Douane, s'il y a lieu.

Dans les cas où les renseignements portés sur ces déclarations seraient insuffisants, il peut les compléter en faisant l'inventaire du contenu des colis. Un emballeur, attaché au besoin à l'Agence, est chargé des déballages et réemballages nécessités par cette opération; il est bien entendu que si le contenu d'un colis laisse un doute dans l'esprit de l'Agent, en ce qui concerne la classification des Marchandises, selon les termes de l'Arancel, l'Expédition est différée et des renseignements sont demandés à l'Expéditeur.

Un Employé, plus particulièrement chargé de la Comptabilité, est placé sous ses ordres.

L'Agence de Bayonne remplit, en outre, près de la Douane Française et de la Régie des Contributions Indirectes, les formalités prescrites pour la sortie de France, et la décharge des acquits-à-caution accompagnant les Marchandises réexpédiées par la voie maritime de Bayonne à Saint-Sébastien.

Agence d'Hendaye.

11. — L'Agence d'Hendaye est chargée des Déclarations de sortie des Marchandises entrant en Espagne par Irun; de la décharge des acquits-à-caution de régie accompagnant ces Marchandises; de la révision des Déclarations incomplètes destinées à la Douane Espagnole; de l'accomplissement des formalités de Douane à remplir pour les Marchandises importées d'Espagne par ce point.

Un emballeur, placé au besoin sous les ordres de cet Agent, est chargé des

déballages et réemballages des Marchandises nécessités par ces diverses opérations.

12. — L'Agence d'Irun remplit toutes les formalités de Douane à l'entrée ou à la sortie; elle s'occupe notamment de l'acquittement des droits de Douane relatifs aux Marchandises destinées à tous les points en deçà de Madrid, pour lesquelles un Consignataire à Irun n'aurait pas été désigné par l'Expéditeur; des formalités destinées à assurer le transit par wagons plombés des Marchandises destinées à Madrid, pour lesquelles elle n'aurait pas d'ordre d'acquittement, et des Bagages de Voyageurs; enfin, des formalités à remplir pour les Marchandises entrant en France par Hendaye.

Agence d'Irun.

13. — L'Agence de Saint-Sébastien remplit, comme les autres Agences, les formalités de Douane à l'entrée ou à la sortie des Marchandises; elle s'occupe notamment de l'acquittement des droits de Douane relatifs aux Marchandises en destination de tous les points en deçà de Madrid et arrivant par la voie maritime, pour lesquelles un Commissionnaire n'aurait pas été désigné; des formalités destinées à assurer le transit par wagons plombés des Marchandises en destination de Madrid, pour lesquelles il n'y aurait pas d'ordre d'acquittement de la réception des Marchandises remises par les Agents de l'Entrepreneur des Correspondances maritimes des Compagnies, et de la surveillance du Camionnage sous escorte de Douane à la Station.

Agence de Saint-Sébastien.

Un Agent, spécialement chargé de la Comptabilité, est placé sous ses ordres.

Les Agences en Douane sont vérifiées, pour chaque Compagnie, par les Contrôleurs désignés à cet effet. Les Contrôleurs reçoivent communication de toutes les écritures et vérifient la Caisse.

28 Mars 1865.

Signé : LECHATELIER.

Signé : SURELL.

N° 9.

ORDRE N° 272 (SÉRIE DE 1872).

(Suite aux Prescriptions de service indiquées à l'Art. 72 du présent Ordre.)

ESPAGNE.

Trafic direct et relations avec la Compagnie du Nord de l'Espagne.
Trafic direct entre les Compagnies de l'Orléans, du Midi de la France, du Nord de l'Espagne, de Saragosse à Pampelune et de Saragosse à Barcelone.

25 JUIN 1876.

1. — Les prescriptions relatives au Trafic direct et aux relations avec la Compagnie du Nord de l'Espagne et au Trafic direct entre les Compagnies de l'Orléans, du Midi de la France, du Nord de l'Espagne, de Saragosse à Pampelune et de Saragosse à Barcelone sont indiquées dans les Chapitres et Annexes suivants :

Nomenclature
des
Chapitres et Annexes :

Chapitre	I. Gare terminus du Nord de l'Espagne et Gare terminus du Midi	Pages	2
—	II. Voyageurs.....	2	
—	III. Bagages et Chiens.....	4	
—	IV. Marchandises à Grande et à Petite Vitesse.....	6	
—	V. Transmissions.....	9	
—	VI. Règlement des comptes.....	9	
—	VII. Trains.....	10	
—	VIII. Matériel roulant.....	11	
—	IX. Recettes et dépenses.....	12	
—	X. Décret du 28 Juin 1864, portant promulgation de la Convention concernant le Service de surveillance et de douane sur les Chemins de fer du Midi de la France et du Nord de l'Espagne.....	13	
—	XI. Prescriptions de service.....	17	
Annexe	1. Nomenclature des Stations du Midi, de l'Orléans et du Nord de l'Espagne, en trafic direct pour les Voyageurs, les bagages et les chiens. Nomenclature des Stations de l'Orléans, du Midi, du Nord de l'Espagne, de Saragosse à Pampelune et de Saragosse à Barcelone, en trafic direct pour les Voyageurs, les bagages et les chiens.....	19	
—	2. Type et couleurs des Billets délivrés par le Nord de l'Espagne.....	21	
—	3. Expéditions dont le transport ne peut être accepté. — Expéditions dont le transport n'est accepté qu'en port payé. — Expéditions de fruits à destination de Paris.....	22	
—	4. Service de l'Agence en Douane.....	23	
—	5. Table alphabétique des mots pouvant faciliter la recherche des matières à consulter.....	27	
—	6. Franchise de bagages accordée aux enfants de 3 à 7 ans sur le Nord de l'Espagne.....	37	

La nomenclature ci-dessus devra être modifiée ou complétée à la main, à mesure de la publication de nouvelles Annexes.

Modifications ultérieures.

CHAPITRE I.

GARE TERMINUS DU NORD DE L'ESPAGNE ET GARE TERMINUS DU MIDI.

2. — « Au point de vue de la transmission des transports :

» 1° La Gare de la Compagnie du Midi à Hendaye est considérée comme la Gare terminus du réseau du Nord de l'Espagne, pour les Voyageurs et leurs bagages, ainsi que pour les marchandises à grande ou à petite vitesse provenant du réseau du Nord de l'Espagne pour le réseau du Midi;

» 2° La Gare de la Compagnie du Nord de l'Espagne à Irun est considérée comme la gare terminus du réseau du Midi, pour les Voyageurs et les bagages, ainsi que pour les marchandises à grande ou à petite vitesse provenant du réseau du Midi pour le réseau du Nord de l'Espagne. » (Convention, art. 1.)

CHAPITRE II.

VOYAGEURS.

3. — « Sont admises à trafiquer directement entre elles pour le service des Voyageurs et de leurs bagages et chiens, c'est-à-dire sont admises à délivrer des billets directs et à faire l'enregistrement jusqu'à destination, les Gares et Stations désignées » (Convention, art. 6) :

1° au § 1 de l'Annexe n° 1 ci-jointe, pour les Stations du Midi, de l'Orléans et du Nord de l'Espagne;

2° au § 2 de l'Annexe n° 1 ci-jointe, pour les Stations de l'Orléans, du Midi, du Nord de l'Espagne, de Saragosse à Pampelune et de Saragosse à Barcelone.

4. — Les Stations du Midi désignées à l'Annexe n° 1 sont approvisionnées, pour les trois classes, par les soins du Chef du Contrôle des Recettes, de billets à destination fixe, de place entière et de demi-place.

5. — Il n'est délivré de billets directs à demi-place qu'aux enfants âgés de trois à sept ans et accompagnés.

Les Voyageurs, autres que ceux indiqués à l'alinéa précédent, auxquels la Compagnie du Midi accorde la demi-place ou le quart de place, ne reçoivent des billets que jusqu'à Irun. Ils prennent dans cette Station de nouveaux billets pour leur destination définitive.

Lorsqu'un Voyageur demande un billet direct en destination d'une Station

Gare terminus du Nord de l'Espagne.

Gare terminus du Midi.

Stations admises à trafiquer.

Approvisionnement des Billets.

Délivrance de Billets à prix réduits :

Stations qui ne sont pas en relations

espagnole pour laquelle la Station du Midi n'est pas autorisée à en délivrer, cette Station ne lui délivre un billet que pour Irun.

Lorsqu'un Voyageur demande à suivre un itinéraire indirect pour se rendre à une Station espagnole, le Receveur lui délivre :

un billet direct jusqu'à la Station destinataire, si cette Station est en trafic direct par l'itinéraire désigné;

un billet direct jusqu'à la Station de jonction en trafic direct qui se trouve sur l'itinéraire désigné, si la Station destinataire n'est pas en trafic direct par cet itinéraire.

6. — Dans chaque Station du Midi en trafic direct avec l'Espagne, un **Registre du mouvement et du produit des Voyageurs (C. 5)** est ouvert pour la comptabilité des billets se rapportant aux Chemins espagnols.

Toutefois, dans les Stations où le trafic direct est de peu d'importance, il n'est pas ouvert un registre spécial pour ce trafic, mais le **Registre (C. 5)** affecté au service intérieur du Midi est divisé en plusieurs parties par des onglets : l'une de ces parties est affectée à la comptabilité des billets se rapportant aux Chemins espagnols.

7. — Les **Bordereaux du mouvement et du produit des Voyageurs (C. 2, Nord de l'Espagne)** sont établis d'après les règles adoptées pour les bordereaux du service intérieur de la Compagnie du Midi et comme si la Station délivrait un billet propre au réseau du Midi et un billet propre au réseau du Nord de l'Espagne.

Un **Bordereau (C. 2, Nord de l'Espagne)** est adressé chaque dizaine au Contrôle des Recettes, alors même que la Station n'a délivré aucun billet pendant la dizaine.

Les Stations qui ne sont en trafic direct qu'avec Saint-Sébastien n'établissent pas de **Bordereau (C. 2, Nord de l'Espagne)**; elles mentionnent les billets délivrés sur le **Bordereau (C. 2, Midi)** dans le cadre à ce destiné.

8. — Les inscriptions sont faites sur le **Registre (C. 5)** et le **Bordereau (C. 2)** dans l'ordre adopté pour les billets Midi, mais en prenant Madrid pour tête de ligne.

9. — Les produits afférents aux Chemins espagnols figurent seuls sur les imprimés affectés à ces Chemins.

Les produits afférents à la Compagnie du Midi, jusques et y compris Irun, figurent sur les imprimés affectés au service intérieur du Midi, conformément aux prescriptions qui règlent la matière.

Itinéraire indirect.

Registre (C. 3).

Bordereau (C. 2).

Inscription sur le Registre et le Bordereau.

Produits.

30

Type
et couleurs des Billets.

Billets recueillis.

10. — Les billets directs, délivrés par les Stations du Nord de l'Espagne, sont conformes au type et aux couleurs indiqués à l'*Annexe n° 2* ci-jointe.

11. — Les billets recueillis à l'arrivée des mains des Voyageurs venant de l'Espagne sont, comme les billets du service intérieur du Midi, inscrits sur l'*État des billets recueillis (C. 4)* dans l'ordre indiqué à l'article 8. Ils sont réunis en paquets par Station de départ et envoyés au Contrôle réunis en un seul groupe ne comprenant que des billets espagnols.

CHAPITRE III.

BAGAGES ET CHIENS.

Stations admises
à trafiquer.

12. — « Les Stations en trafic direct délivreront aux Voyageurs un seul billet de place et un seul bulletin de bagages et chiens, valables jusqu'à destination. »
« Les feuilles de route relatives à ces expéditions de bagages et chiens auront une souche. La feuille suivra jusqu'à destination; la souche sera envoyée au Contrôle de la Compagnie expéditrice par la Station terminus, après acceptation ou réserve de la Compagnie prenante. » (*Convention, art. 7.*)

Enregistrement :

13. — Les bagages et les chiens ne sont enregistrés que pour la Station inscrite sur le billet de place.
Le droit d'enregistrement de 0 fr. 10 c. n'est perçu qu'une fois, au départ, au profit de la Compagnie du Midi.

Droit d'enregistrement :

Les excédants de bagages au delà des franchises légales sont taxés d'après les tarifs soudés des diverses Compagnies à traverser.

Taxe des excédants.

14. — Lorsque pour aller d'une Station du Midi à une Station espagnole, il est délivré deux billets et non un billet unique, on a soin de marquer les deux billets de la lettre *B*, à l'emporte-pièce.

Billets doubles.

15. — L'enregistrement des bagages et des chiens est fait :

Imprimés en usage :

Registre (C. 9);

1° sur un *Registre des bagages et chiens (C. 9)* affecté spécialement aux Chemins espagnols; toutefois, dans les Stations où le trafic direct est de peu d'importance, il n'est pas ouvert un registre spécial pour ce trafic, mais le *Registre (C. 9)*, affecté au service intérieur du Midi, est divisé en plusieurs parties par des onglets: l'une de ces parties est affectée à la comptabilité des bagages et des chiens se rapportant aux Chemins espagnols.

La répartition des Recettes en *Produits Midi* et en *Produits espagnols* est faite sur le *Registre (C. 9)* dans les deux colonnes à ce destinées.

Répartition des recettes :

Les totaux du *Registre (C. 9)* affecté au Nord de l'Espagne sont reportés à la récapitulation qui figure au verso du *Registre (C. 9)*, affecté aux bagages et aux chiens du service intérieur du Midi ;

2° sur une *Feuille de route (C. 10, Nord de l'Espagne)* de couleur bleue.

Feuille de route ;

La *Feuille de route (C. 10, Nord de l'Espagne)* a trois compartiments (1) :

le compartiment n° 1 est le bulletin à remettre au Voyageur ;

le compartiment n° 2 est la *Feuille de route* à remettre à la Compagnie du Nord de l'Espagne et qui doit suivre les bagages jusqu'à leur destination ;

le compartiment n° 3 est la feuille à détacher à Irun (voir art. 17 et 18).

Les divers compartiments de la *Feuille de route (C. 10, Nord de l'Espagne)* sont remplis, par le Receveur au départ, sans être séparés ; ils accompagnent dans cet état les bagages et les chiens jusqu'à Irun.

Répartition des recettes

Le Receveur au départ n'indique sur la *Feuille de route (C. 10, Nord de l'Espagne)* que le total du prix réclamé au Voyageur ; la répartition des recettes en *Produits-Midi* et en *Produits Espagnols* est faite au Contrôle des Recettes.

16. — A l'arrivée à la station d'Irun, la transmission des bagages et des chiens est faite aux Agents de la Compagnie du Nord de l'Espagne avec les *Feuilles de route (C. 10, Nord de l'Espagne)*.

Remise
à la C^{ie} cessionnaire.

17. — L'Agent de la Compagnie du Midi, après avoir terminé la transmission des bagages et des chiens, retire le compartiment n° 3 de la *Feuille (C. 10, Nord de l'Espagne)* : il le fait signer ensuite par l'Agent du Nord de l'Espagne, qui, à partir de ce moment, est responsable des bagages et des chiens inscrits sur la *Feuille (C. 10.....)* laissée entre ses mains.

Retrait
des Compartiments n° 3.

18. — Tous les compartiments n° 3 détachés pendant une même journée sont envoyés au Contrôle des Recettes.

Récapitulation
et envoi au Contrôle
des Compartiments n° 3.

19. — Les enregistrements de bagages ou de chiens qui, à la transmission à la Compagnie du Nord de l'Espagne, donnent lieu à des réserves pour avaries, retards, manquants dans les colis, manquants de poids, fausses

Réserves.

(1) La *Feuille de route (C. 10, Nord de l'Espagne, Saragosse-Pampelune et Saragosse-Barcelone)* est à cinq compartiments, y compris le Bulletin.

La *Feuille de route (Orléans, Nord de l'Espagne, Saragosse-Pampelune et Saragosse-Barcelone)* est à six compartiments, y compris le Bulletin.

directions, irrégularités de Douane ou de Régie, etc., sont transcrits sur un **Relevé des irrégularités (N. 18 nouveau)**.

La copie du libellé des réserves consenties en faveur de la Compagnie du Nord de l'Espagne est faite en regard des articles qui y ont donné lieu et elle est signée contradictoirement par l'Agent de chaque Compagnie.

Il est ensuite opéré comme le prescrivent les **Ordres 256 et 257** (SÉRIE de 1872).

Généralisation des
Prescriptions de Service :

~~franchise accordée
aux colis~~

20. — Toutes les prescriptions édictées pour le service intérieur du Midi sont applicables aux bagages et aux chiens en destination du Nord de l'Espagne en ce qu'elles n'ont pas de contraire aux dispositions ci-dessus. ~~Toutefois, la franchise accordée aux enfants de trois à sept ans n'est que de 15 kilog. au lieu de 20.~~

Cette franchise est donc appliquée comme suit :

Réseau du Midi jusqu'à Irun : 20 kilog. *franco*.

Au-delà d'Irun : 45 kilog. *franco*.

Droit de statistique
à la sortie de France
et à l'entrée.

21. — L'art. 3 de la Loi du 22 Janvier 1872, qui grève d'un **droit de 10°** tout colis à la **sortie de France** et à l'**entrée** pour frais de statistique commerciale, n'est pas applicable aux colis enregistrés comme bagages qui accompagnent les Voyageurs ou les Émigrants (*Circulaire n° 1189, du 21 Janvier 1873, du Directeur Général des Douanes*).

(voir annex
72.6

CHAPTRE IV.

MARCHANDISES A GRANDE ET A PETITE VITESSE.

Remise des Marchandises
G. V. et P. V.

22. — « Chaque Compagnie cédante accompagnera la remise des marchandises d'un » bordereau énonçant les jours et heures de la remise, la provenance réelle, la station » expéditrice, les marques et numéros, nombre, nature, poids du colis, les noms et » adresses des expéditeurs et destinataires, le détail des frais perçus ou à percevoir » afférents à la Compagnie cédante.

» Ce bordereau sera établi de façon à faire ressortir clairement les sommes au débit et » au crédit de chaque Compagnie.

» A ce bordereau seront joints, pour chaque expédition, une lettre de voiture ou récé- » pissé, et, s'il y a lieu, des pièces de douane, etc.

» Ce bordereau servira de déclaration d'expédition pour la Compagnie prenante. » (**Convention, art. 8.**)

Imp
Reg
Transports de France
en Espagne.

23. — Les expéditions sous régime de douane, en grande ou en petite vitesse, de France vers l'Espagne donnent lieu, pour ce qui concerne le service de la Compagnie, aux mêmes écritures que les marchandises ordinaires. (*Art. 28, Instruction n° 15 bis*).

de l'Annexe

22

33

24. — A ces écritures est annexé, après y avoir été relaté, une *déclaration de douane* en double exemplaire établie et signée par l'expéditeur.

Déclaration de douane.

Cette *déclaration* n'est pas nécessaire pour les marchandises d'origine française et peut être remplacée par une simple copie textuelle, sur papier libre, du certificat d'origine ou de la facture détaillée de la marchandise.

Cette copie, revêtue de la signature de l'expéditeur, doit porter, suivant le cas, la mention : « *C'est copie de la facture originale* » ou « *C'est copie du certificat d'origine* ». Les *déclarations* donnent toutes les indications exigées par les douanes étrangères. Elles indiquent, conformément au tarif des Douanes espagnoles (*Arancel*) :

- le nombre de colis ;
- les marques, numéros et nature de chaque colis ;
- le poids brut de chacun ;
- le poids, la quantité ou mesure de chacune des marchandises qui y sont contenues ;
- enfin, la spécification détaillée de la nature de ces mêmes marchandises.

La Station expéditrice porte ces dispositions à la connaissance des expéditeurs, et les prévient que la Compagnie du Midi décline toute responsabilité pour frais, amendes, confiscations, etc., résultant des renseignements irréguliers ou incomplets qui pourraient être contenus dans la *déclaration de douane*.

Les *Déclarations de douane* (C. 151) sont fournies gratuitement aux expéditeurs.

25. — Lorsque les expéditeurs désirent prendre à leur charge les opérations et formalités en douane, pour l'importation des marchandises en Espagne, et les faire effectuer par un correspondant de leur choix, la station expéditrice, suivant les dispositions des tarifs communs franco-espagnols en vigueur, leur fait inscrire sur les *déclarations d'expédition* la mention :

Opérations en douane à la frontière :

« *Opérations en Douane à faire à la frontière, par M. (nom du correspondant choisi) demeurant à* »

26. — Sauf les exceptions mentionnées aux §§ 1 et 2 de l'*Annexe n° 3* ci-jointe, toutes les *expéditions* en destination de l'Espagne sont acceptées aussi bien en port dû qu'en port payé.

Expéditions de France en Espagne.

Les *expéditions* de fruits en destination de Paris font l'objet des mesures mentionnées au § 3 de l'*Annexe n° 3* ci-jointe.

Expéditions d'Espagne en France.

27. — Toutes les *expéditions*, soit en grande, soit en petite vitesse, faites

Imprimés en usage pour les expéditions.

par les Stations du réseau du Midi à destination des Chemins espagnols, sont établies sur les formules ordinaires du service intérieur du Midi.

Taxe.

28. — La taxe Midi des expéditions faites soit en Port dû, soit en Port payé, est établie jusqu'à Irun et portée intégralement aux produits du Midi.

La taxe espagnole des expéditions faites en Port payé pour les parcours situés au-delà d'Irun est portée sur les pièces comptables, au titre : *Au-delà*.

Récépissé
franco-espagnol.

29. — Pour chaque expédition il est établi un *Récépissé franco-espagnol* (**C. 17**) ou (**C. 55**) suivant que l'expédition doit être faite en grande vitesse ou en petite vitesse.

Le *Récépissé franco-espagnol* suit la marchandise jusqu'à destination définitive.

Bordereaux de remise.

30. — Les marchandises de grande ou de petite vitesse à remettre par la Compagnie du Midi à la Compagnie du Nord de l'Espagne sont portées, par les soins du Chef de gare d'Hendaye, sur un *Bordereau* (**C. 60**). Ce *Bordereau* est établi sur feuille distincte pour la grande vitesse et pour la petite vitesse.

Les marchandises accompagnées du *Bordereau* (**C. 60**) et des pièces à l'appui, sont remises à Irun à la Compagnie du Nord de l'Espagne chargée d'en faire la réexpédition.

La remise est constatée par l'émargement que l'agent du Nord de l'Espagne donne sur le *Bordereau* (**C. 60**) qui est conservé par le Chef de Gare d'Hendaye.

Réserves.

31. — Lorsqu'il y a lieu à réserves, il est procédé conformément aux dispositions de l'art. 6 de l'*Ordre 186* (SÉRIE DE 1872) et des *Règles à suivre*; ensuite il est opéré comme le prescrivent les *Ordres 256* et *257* (SÉRIE DE 1872).

Résumé des écritures.

32. — A la fin de chaque journée, les *Bordereaux* (**C. 60**) partiels sont récapitulés par totaux de *Bordereau* (**C. 60**) et par catégorie de vitesse.

En outre cette récapitulation reproduite sur un *Bordereau* (**C. 60** *Contrôle*), distinct pour chaque vitesse, est expédiée, par le Chef de gare d'Hendaye, au Contrôle des Recettes du Midi, pour servir à établir les comptes réciproques des deux Compagnies.

Généralisation des
Prescriptions de service.

33. — Toutes les prescriptions du service intérieur du Midi, relatives aux expéditions et aux arrivages de grande et de petite vitesse, sont applicables aux transports en destination de l'Espagne, en ce qu'elles n'ont pas de contraire aux dispositions du présent *Ordre*.

Transports
d'Espagne en France.

34. — Toutes les dispositions qui précèdent, en ce qui concerne la comptabilité des transports de la France sur l'Espagne, sont applicables aux transports de l'Espagne sur la France.

CHAPITRE V.

TRANSMISSIONS.

35. — « La transmission des transports de Compagnie à Compagnie, la reconnaissance ainsi que la réexpédition, quand il y a lieu, s'effectuent toujours dans la gare terminus du réseau cédant.

» Pour l'exécution de cette disposition et de toute opération contradictoire, chaque Compagnie détachera dans la gare de transmission située sur le réseau de l'autre Compagnie, un ou plusieurs agents payés par elle et chargés de ses intérêts. Chaque Compagnie fournira dans ses établissements un local convenable pour recevoir les Employés de l'autre Compagnie.

» Chacune des Compagnies paiera l'intérêt à six pour cent (6 p. %) du prix d'établissement des locaux occupés par elle dans la gare de l'autre Compagnie.

» Les Employés du Chemin de fer du Midi seront, pendant leur séjour dans la gare d'Irun, pour tout ce qui concerne la sécurité, le mouvement des trains, sous les ordres du Chef de gare espagnol d'Irun, et réciproquement pour les Employés espagnols dans la gare française d'Hendaye. (*Convention, art. 2.*)

36. — » Chaque Compagnie prendra les mesures nécessaires pour assurer l'accomplissement des formalités de douane pour l'admission des marchandises sur son territoire.

» Les marchandises dont l'admission n'aura pas été autorisée par la Douane, seront rendues par *Bordereau* (C. 60) « à la Compagnie cédante et rapportées par elle sur le territoire d'origine, à raison de 1 centime (0^e,01) par tonne et par kilomètre pour la grande et la petite vitesse. » (*Convention, art. 13.*)

Ces marchandises rendues donneront lieu à des écritures et enregistrements réguliers.

CHAPITRE VI.

RÈGLEMENT DES COMPTES.

37. — « Les comptes de trafic réciproque seront arrêtés et échangés tous les dix jours (10 jours) entre les Contrôles des deux Compagnies. »

38. — « Tous les dix jours (10 jours) le Contrôle de la Compagnie dont le solde sera débiteur, établira un mandat de l'importance de ce solde au profit de la Compagnie créancière; ce mandat sera payé immédiatement (*Lettre 8727 de M. SURELL à M. SIMON du 9 Décembre 1865.*) (*Convention, art. 17, 1^{ère} Annexe.*)

39. — « Dans les règlements de comptes à intervenir entre les deux Compagnies, la

Transmissions :

Agents à détacher ;

Intérêt à 6 0/0 ;

Autorité dont les Employés relèvent ;

Formalités de douane ;

Marchandises refusées par la douane.

Époques fixées.

Mandat.

Valeur des monnaies.

» valeur des monnaies sera calculée sur le pied de dix-neuf réaux pour cinq francs. »
(38 réaux pour 10 fr.) (**Convention**, art. 14.)

CHAPITRE VII.

TRAINS.

Service des Trains
et usage des Machines :

Manœuvres :

Réserves.

Résumé des écritures

Prise d'eau.

Trains en retard.

Généralisation des
Prescriptions de service

Transports
d'Espagne en France.

Kon
h. Amey
20 17 Dec 1914

40. — « Le Réseau des voies françaises étant dans chaque gare terminus distinct du réseau des voies espagnoles, le service des trains et l'usage des machines est réglé de la manière suivante :

» Aussitôt après l'arrivée d'un train de voyageurs, la machine passera de tête en queue du train et le ramènera haut le pied, dans la gare de sa nationalité.

» Après l'arrivée d'un train de marchandises, la machine fera toutes les manœuvres qui lui seront ordonnées par le Chef de la gare terminus pour remiser les wagons sur les voies accessibles par aiguille ; elle fera de même toutes celles nécessaires pour reprendre sur les voies accessibles par aiguilles les wagons vides et en composer un train vide qu'elle ramènera dans la gare de sa nationalité.

» Pour les trains mixtes, la machine remisera les wagons pleins et reprendra dans les conditions ci-dessus les wagons vides, et, en les adjoignant aux voitures à voyageurs, elle en formera un train mixte à ramener haut le pied.

» Chaque Compagnie prend l'engagement de ne faire des machines de l'autre Compagnie que l'usage strictement nécessaire dans les conditions qui viennent d'être définies.

» Il est entendu qu'en cas de nécessité les machines d'une Compagnie pourront prendre dans la gare de l'autre, l'eau qui leur serait nécessaire. » (**Convention**, art. 3.)

41. — « Lorsqu'un train de voyageurs de l'un des Réseaux, désigné comme étant en correspondance avec un train de l'autre réseau, ne sera pas arrivé trente minutes (30') au moins avant l'heure réglementaire du départ du train correspondant, les bagages des Voyageurs munis de billets directs pourront être retardés jusqu'au train suivant.

» Lorsque le train ne sera pas arrivé à l'heure réglementaire de départ du train correspondant, ce dernier pourra être expédié sans attendre le train en retard. Dans ce cas, les Voyageurs du train en retard munis de billets directs seront acheminés vers leur destination définitive par le train le plus prochain desservant la Station de destination, quelles que soient d'ailleurs et la composition du train et la classe ou les classes des voitures (1). » (**Convention**, art. 5.)

(1) Ces dispositions sont complétées comme suit par la **Décision Ministérielle** du 14 janv. 1867 :
« L'Administration a voulu qu'en cas d'irrégularité dans la marche des convois, tout voyageur ayant manqué la correspondance pût être admis, sans supplément de prix, à partir par le plus prochain train, ce train ne fût-il composé que de voitures de 1^{re} classe et le Voyageur ne fût-il nanti que d'un billet de 3^{me} classe. — Mais il ne suit pas de là qu'un Voyageur muni d'un billet de 1^{re} classe soit nécessairement tenu de partir par un train omnibus, si ce train est le premier qui

CHAPITRE VIII.

MATÉRIEL ROULANT.

42. — « La réparation et l'entretien normal du matériel s'effectueront par les soins et au compte de la Compagnie propriétaire du matériel. » (*Convention, art. 9.*)

43. — « Chaque Compagnie, sur le parcours commun entre les deux Gares, est responsable des fautes de ses Agents, quelles que soient leurs conséquences comme accidents, avaries de matériel, etc.

» Quant aux avaries qui seraient causées au matériel d'une Compagnie dans la Gare de l'autre Compagnie, afin d'éviter toute contestation et de bien préciser la responsabilité, il sera dressé contradictoirement, au moment où les véhicules avariés s'échangeront, un bulletin descriptif des avaries et estimatif des dépenses à faire pour les réparer. Ces bulletins, établis en double, seront envoyés à l'Administration Centrale des deux Compagnies qui se feront compte tous les trimestres.

» Les travaux de réparation du matériel, motivés par des avaries ou accidents, seront effectués par les soins de la Compagnie propriétaire du matériel.

» Dans le cas où un wagon d'une Compagnie amenant des marchandises à l'autre serait mal conditionné ou en mauvais état, et pourrait occasionner, soit des avaries à la marchandise, soit des accidents dans les manœuvres, le fait sera constaté contradictoirement à l'arrivée du train dans la gare terminus, et alors la Compagnie propriétaire du wagon sera responsable. La Compagnie destinataire pourra, au besoin, refuser d'admettre de pareils wagons dans la gare de transbordement. » (*Convention, art. 10.*)

44. — « Les bâches, cordes et prolonges d'une Compagnie ne pourront dépasser sa Gare terminus et ne pourront être employées par l'autre Compagnie qui devra les renvoyer avec les wagons vides. » (*Convention, art. 11.*)

45. — « Tout wagon sera déchargé et remis à la Compagnie propriétaire, au plus

Réparation et entretien
du Matériel roulant :

Responsabilité des Agents
en cas de faute :

Avaries au matériel :

Wagons dont l'admission
peut être refusée.

Bâches, cordes et prolonges

Déchargement du Matériel :

» quitte la Station, et si ce Voyageur, voulant profiter des avantages qu'il a entendu s'assurer en payant le prix le plus élevé du tarif, trouve préférable d'attendre le départ d'un train express.

» Ainsi pour M. X... qui était muni d'un billet direct de 1^{re} classe de Madrid à Paris, le véritable train de correspondance devait être, non pas le premier train quelconque partant de la gare de Bayonne, mais le premier train express qui pouvait le conduire à destination. » (*Décision Ministérielle du 14 janvier 1867.*)

« Si par suite de l'arrivée tardive de l'express espagnol, la correspondance est manquée à Hendaye, et si, dans ce cas, la poste française exige la mise en marche d'un train spécial, les frais de ce train seront à la charge du chemin de fer du Nord de l'Espagne. » (*Lettre de M. SURELL à M. SIMON, n° 2777 du 3 novembre 1871.*)

de la main

37

43

» tard dans le délai de trois jours (3 jours) après son entrée dans la gare terminus, le jour d'arrivée non compris.

» Il sera payé une indemnité de trois francs (3 fr.) par jour d'absence, pour tout wagon qui ne serait pas rendu dans le délai indiqué. — Dans le cas où, par suite d'encombrement de sa gare, ou pour toute autre cause, l'une des deux Compagnies refuserait de recevoir un wagon à elle destinée, que la Compagnie cédante offrirait de lui remettre, le délai de trois jours (3 jours) courra à partir de l'offre de la Compagnie cédante.

» Toutefois, le délai ci-dessus fixé sera porté à cinq jours (5 jours) pour les wagons appartenant à la Compagnie du Midi de la France ou à celle du Nord de l'Espagne. »

(*Convention, art. 12. 2^{me} Annexe.*) (Lettre de M. SURELL à M. LECHATÉLIER du 27 juillet 1867, et Réponse de M. LECHATÉLIER à M. SURELL du 9 août 1867.)

Indemnité pour retard
dans la remise des wagons.

CHAPITRE IX.

RECETTES ET DÉPENSES.

Répartition :

Intérêt à 6 0/0 ;

Voie unique :

Tarifs :

Recettes :

Entretien et surveillance
de la Voie.

46. — « Pour régler, de la manière la plus simple pour le service, la répartition des Recettes et des Dépenses sur la partie internationale entre les aiguilles extrêmes des gares d'Hendaye et d'Irun, il est convenu ce qui suit :

» Chacune des Compagnies tiendra compte à l'autre de l'intérêt à six pour cent (6 p. 0/0) de la moitié du capital d'établissement de la partie du chemin de fer comprise entre la culée du pont de la Bidassoa, placée sur son territoire et les aiguilles d'entrée de sa gare, déduction faite des frais généraux.

» Le Chemin sera alors, dans la partie internationale, considéré comme composé de deux lignes parallèles à simple voie.

» L'une, à voie française, prolongeant jusqu'à Irun le Chemin de fer du Midi, et l'autre, à voie espagnole, prolongeant jusqu'à Hendaye le Chemin du Nord de l'Espagne.

» Chaque Compagnie appliquera et percevra ses tarifs propres sur la ligne qui lui sera affectée.

» Chaque Compagnie percevra à son bénéfice les recettes et fera à ses frais les dépenses de la ligne qui lui est dévolue.

» Par exception et pour simplifier l'entretien et la surveillance de la voie sur la partie internationale, la Compagnie du Nord de l'Espagne sera chargée de ce service.

» L'autre Compagnie lui fournira les matériaux de sa voie, et la dépense de main-d'œuvre, d'entretien et de surveillance des deux voies réunies sera partagée entre les deux Compagnies au prorata kilométrique. » (*Convention, art. 4.*)

CHAPITRE X.

DÉCRET IMPÉRIAL DU 28 JUIN 1864 PORTANT PROMULGATION DE LA CONVENTION
CONCERNANT LE SERVICE DE SURVEILLANCE ET DE DOUANE
SUR LES CHEMINS DE FER DU MIDI DE LA FRANCE ET DU NORD DE L'ESPAGNE.

47. — « La voie ferrée entre la station française d'Hendaye et la station espagnole
» d'Irun, est déclarée route internationale, ouverte pour les deux Pays à l'importation,
» à l'exportation et au transit, sous la condition qu'entre ces stations frontières et les
» bureaux de destination ou de sortie, les lignes des Chemins de fer ne présenteront pas
» de solution de continuité.

» L'action administrative s'étendra, pour chaque Pays, sur la voie qui lui est réservée,
» jusqu'à la station étrangère, en ce qui concerne la surveillance de la route interna-
» tionale. Mais la compétence des tribunaux, si leur intervention est nécessitée par un
» accident ou tout autre événement, aura pour limite la frontière des deux États. »
(*D. I, art. 1.*)

48. — « Toutes marchandises venant de France à destination d'Espagne, ou d'Es-
» pagne à destination de France, pourront être transportées sur la voie ferrée entre les
» stations d'Hendaye et d'Irun, tant de nuit que de jour, les dimanches et jours fériés
» comme tout autre jour, sous les réserves et moyennant les conditions et formalités
» ci-après. » (*D. I, art. 2.*)

49. — « Chaque convoi portant des marchandises sera accompagné :
» 1° d'une feuille de route distincte par lieu de destination et d'un modèle uniforme
» pour les deux États. Cette feuille, préparée par les soins des administrations des
» Chemins de fer, sera soumise au visa des employés des douanes au bureau d'entrée.
» Elle relatera le nombre et la nature des colis, ainsi que le nombre et le numéro des
» wagons; on y joindra les documents présentant toutes les indications prescrites pour
» l'admission des marchandises en Espagne et pour les déclarations de douane en détail
» dans les États respectifs;
» 2° d'un acquit-à-caution délivré par la douane et destiné à assurer l'arrivée des
» marchandises au lieu de destination, en vertu de l'engagement souscrit sur cette
» expédition par le représentant de la compagnie du Chemin de fer. » (*D. I, art. 3.*)

50. — « Les marchandises placées, à leur point de départ, dans des wagons à cou-
» lisses, dûment fermés à l'aide de plombs ou cadenas, ou sous bâches plombées, seront
» dispensées de la visite par la douane aux gares d'Hendaye et d'Irun. Les colis seront
» transbordés dans un nouveau wagon qui sera plombé.

» Cette dispense ne s'appliquera qu'aux expéditions à destination des douanes inté-
» rieures ou bureaux de sortie qui sont ouverts dans chaque Pays à ce genre d'opération,
» et dont la nomenclature se trouvera aux bureaux d'Hendaye et d'Irun.

Assimilation
de la Voie ferrée
à une route internationale :

Compétence administrative :

Compétence des tribunaux.

Transport
des Marchandises.

Pièces accompagnant
les convois :

Feuille de route :

Acquit-à-caution.

Nature
des wagons employés.

» Chacune des Parties contractantes étendra successivement cette faculté aux autres
» points où viendront aboutir les voies ferrées auxquelles le régime des transports inter-
» nationaux pourra être appliqué. » (*D. I, art. 4.*)

Escorte des convois.

51. — « Chaque convoi pourra être escorté par des employés de douanes, soit dans
» le parcours de la partie internationale, soit dans le reste du trajet, sans autres frais
» pour les administrations des Chemins de fer que l'obligation de les placer, soit à l'aller,
» soit au retour, dans les convois, aussi près que possible des wagons de marchandises.
» Les douaniers convoyeurs seront admis dans les compartiments des gardes de convois
» de marchandises.

» Il est entendu que les douaniers français ne dépasseront pas, dans leur service
» d'escorte, la station d'Irun, et, réciproquement, que les agents espagnols s'arrêteront
» à la station d'Hendaye. » (*D. I, art. 5.*)

Point d'arrêt des Trains
et transbordement
des Marchandises :

52. — « Les convois français de marchandises viendront s'arrêter à Irun, sur les
» voies françaises, où ils resteront sous la surveillance de la douane espagnole. Le trans-
» bordement, qui devra avoir lieu dans le délai de vingt-quatre heures, s'effectuera
» directement de wagon à wagon, quand il s'agira de marchandises destinées au transit
» ou dirigées sur une douane intérieure.

» Il en sera de même pour les convois venant d'Espagne qui arriveront dans la gare
» française d'Hendaye.

Délais de transport.

» Les Compagnies se conformeront, pour les délais de transport, aux règles établies
» dans chaque Pays. » (*D. I, art. 6.*)

Colis de moins de 25 kil. :

53. — « Tout colis pesant moins de vingt-cinq kilogrammes ne pourra être admis
» que dans un wagon à coulisses.

» Toutefois, ceux des colis qui formeront excédant de charge, pourront être placés
» dans des caisses ou paniers agréés par la douane du lieu et mis sous plombs ou
» cadenas.

Paniers de douane.

» Il pourra de même être fait usage de paniers, lorsque les colis ne seront pas en assez
» grand nombre pour remplir un wagon. » (*D. I, art. 7.*)

Locaux de Douane.

54. — « A l'arrivée des marchandises au lieu de destination, elles seront déposées
» dans des locaux spéciaux de la gare, agréés par l'administration des douanes et suscep-
» tibles d'être fermés.

» Elles y resteront sous la surveillance non interrompue des employés des douanes,
» et en seront enlevées pour la consommation, pour l'entrepôt ou pour le transit, après
» l'accomplissement, dans les délais voulus, des formalités prescrites par les règlements
» de chaque Pays.

» Les marchandises extraites de ces magasins pour le transit, sous le régime du présent
» règlement, ne seront soumises à la visite ni au moment de l'enlèvement ni à la sortie
» du territoire. » (*D. I, art. 8.*)

Entree

Transport des Voyageurs
et escorte des convois.

55. — « La faculté accordée par l'article 2 » (*voir art. 48*) « aux convois de mar-

» marchandises de franchir la frontière, tant de nuit que de jour, et les dimanches et jours fériés, est étendue aux convois de voyageurs, sous les mêmes réserves.
» Les douaniers convoyeurs seront admis dans les voitures de deuxième classe des trains des voyageurs. » (**D. I, art. 9.**)

56. — « Les bagages seront, en général, visités à la frontière, à Hendaye et à Irun. Néanmoins, toutes les fois que la demande en sera faite, soit par les Compagnies, soit par les voyageurs, cette visite pourra être réservée à une douane intérieure spécialement autorisée à cet effet.

» On procédera, dans ce cas, suivant les règles applicables aux convois de marchandises, et les bagages, placés dans des wagons plombés, seront accompagnés d'une feuille de route, ainsi que d'une expédition de douane. » (**D. I, art. 10.**)

57. — « Les trains français de voyageurs arriveront par la voie française dans la gare d'Irun, en face du local que la Compagnie devra mettre à la disposition de la douane, suivant l'article 14, » (*Voir l'art. 60 ci-dessous*) « et dans lequel se fera la visite des bagages, articles de messageries, etc., quand on ne demandera pas l'expédition en transit ou sur une douane intérieure.

» Il en sera de même pour les convois espagnols qui arriveront à la gare d'Hendaye. » (**D. I, art. 11.**)

58. — « Les voyageurs ne pourront conserver avec eux, dans les voitures, aucun colis contenant des marchandises soumises aux droits ou prohibées. » (**D. I, art. 12.**)

59. — « Tous les objets passibles de droits, transportés par les convois de voyageurs, restent soumis aux conditions et formalités établies pour ceux dont le transport s'effectuera par les convois de marchandises; seulement, le transbordement devra avoir lieu dans le délai de trois heures. » (**D. I, art. 13.**)

60. — « Il pourra être établi, pour le service des escortes, un poste de douane espagnole à la gare française d'Hendaye, de même qu'un poste de douane française à la gare espagnole d'Irun.

» Des locaux seront, s'il y a lieu, disposés à cet effet, dans chaque gare, par les Compagnies, qui seront également tenues de fournir à la douane locale les installations matérielles nécessaires à leur service. » (**D. I, art. 14.**)

61. — « Les agents des douanes qui pourront être appelés à exercer leurs fonctions dans la gare étrangère seront revêtus de leur uniforme et porteurs de leurs armes.
» Pendant toute la durée de leur séjour sur le territoire voisin, ils seront soumis aux lois du Pays et paieront les contributions indirectes comme les autres étrangers.
» Mais ils ne seront, ni eux, ni leur famille, assujettis à la loi du recrutement, au service de la garde nationale, aux prestations communales, ni aux impositions directes et personnelles.

» Pour le service et la discipline dans l'intérieur de la gare, ils relèveront exclusivement de l'autorité de leur Pays. » (**D. I, art. 15.**)

62. — « Les agents des douanes qui, en exécution de la présente Convention, fran-

41
43
Visite des bagages.

Point d'arrêt
des Trains de Voyageurs.

Colis que les Voyageurs
ne peuvent conserver
avec eux.

Objets passibles de droits.

Poste de Douane :

Locaux de douane.

Mesures concernant
les Agents des Douanes

Droits
et privilèges accordés :

42
Mesures concernant les Agents
des Compagnies.

Désignation
des locaux de Douane.

Changements
dans la marche des Trains.

Instructions concernant
les Agents des Douanes.

Intervention
des Gouvernements
en cas de difficultés.

Correspondance
postale et télégraphique.

Fraudes et contraventions.

Locaux pour les Agents
des deux Compagnies.

» chiront la frontière pour le service de l'un ou de l'autre Pays, jouiront, sur le vu de
» leur uniforme ou la représentation de leur commission, de tous les droits ou privilèges
» que les lois nationales accordent respectivement à des agents officiels.

» Les mêmes facilités, ainsi que les immunités spécifiées à l'article 15, » (Voir art. 61
ci-dessus) « seront accordées réciproquement aux agents des deux Gouvernements et des
» deux Compagnies, pour les actes de leurs fonctions sur le Chemin de fer. » (D. I, art. 16.)

63. — « Les locaux qui pourront être occupés par la douane de chaque Pays à la
» gare étrangère ou par les autres services se rattachant au Chemin de fer seront désignés
» par l'apposition des armes du dit Pays. » (D. I, art. 17.)

64. — « Les administrations des Chemins de fer devront informer, au moins huit
» jours à l'avance, les administrations de douanes des changements qu'elles voudront
» apporter dans les heures de départ, de passage et d'arrivée des trains. » (D. I,
art. 18.)

65. — « Les administrations des douanes des deux États se communiqueront récipro-
» quement les instructions et circulaires adressées à leurs agents, concernant l'exécu-
» tion des présentes dispositions.

» Elles prendront de concert les mesures nécessaires pour que les heures de travail
» des employés des douanes respectives soient mises, autant que possible, en rapport avec
» les besoins sagement appréciés du service des Chemins de fer. » (D. I, art. 19.)

66. — « Toutes les fois que les administrations des Chemins de fer de l'un et de
» l'autre État ne parviendront pas à s'entendre, soit sur les différents points prévus dans
» la présente Convention, soit sur les moyens d'assurer la continuité du service et de
» faciliter le commerce de transit, les Hautes Parties contractantes interviendront pour
» prescrire les mesures nécessaires. » (D. I, art. 20.)

67. — « Avant l'ouverture des deux Chemins de fer, les Hautes Parties contractantes
» s'entendront, s'il y a lieu, sur les mesures que le nouveau mode de communication
» pourrait nécessiter dans le service des correspondances postales, ainsi que dans celui
» des communications télégraphiques. » (D. I, art. 21.)

68. — « Il est bien entendu que, par la présente Convention, il n'est dérogé en rien
» aux lois de chaque Pays, en ce qui concerne les pénalités encourues dans le cas de
» fraude ou de contravention, pas plus qu'à celles qui ont prononcé des prohibitions ou
» des restrictions en matière d'importation, d'exportation ou de transit, et que l'adminis-
» tration des douanes, dans chaque pays, reste libre de faire procéder à la vérification
» des marchandises et aux autres formalités, soit aux bureaux frontières, soit à la sortie
» par les ports, s'il existait de graves soupçons de fraude. » (D. I, art. 22.)

69. — « L'administration du Chemin de fer français devra fournir à l'administration
» du Chemin de fer espagnol, dans la station d'Hendaye, les locaux nécessaires à l'éta-
» blissement régulier de son service, ainsi qu'à l'abri de son personnel d'exploitation.
» L'administration du Chemin de fer espagnol en agira de même, dans la station d'Irun,
» à l'égard de l'administration du Chemin de fer français.

H. L. Hamu

43

» A moins de stipulations contraires concertées entre les deux Compagnies et approuvées par les Gouvernements respectifs, chacune des Compagnies tiendra compte à l'autre de l'intérêt à six pour cent, du prix d'établissement des locaux occupés pour les besoins de la douane étrangère ou de son propre service. » (D. I, art. 23.)

Intérêt à 6 0/0.

70. — « A moins de stipulations contraires concertées entre les deux Compagnies et approuvées par les Gouvernements respectifs, l'exploitation de la partie internationale comprise entre les aiguilles extrêmes des gares d'Hendaye et d'Irun se fera dans les conditions suivantes :

Exploitation de la partie internationale.

» Chacune des Compagnies tiendra compte à l'autre de l'intérêt, à six pour cent, de la moitié du capital d'établissement de la partie du Chemin de fer compris entre les aiguilles d'entrée de la gare et la culée du pont de la Bidassoa la plus rapprochée de ces aiguilles (ce pont a été construit à frais communs).

Intérêt à 6 0/0.

» Sous toutes réserves des stipulations qui, dans le cahier des charges de chaque Compagnie, règlent les conditions d'établissement des voies, le Chemin sera, dans la partie internationale, considéré comme composé de deux lignes parallèles à simple voie, séparées par un espace de deux mètres; l'une, à voie française, prolongeant jusqu'à Irun le Chemin de fer du Midi, et l'autre, à voie espagnole, prolongeant jusqu'à Hendaye le Chemin du Nord de l'Espagne.

Voie unique;

» Chaque compagnie appliquera ses tarifs propres sur la ligne qui lui sera affectée dans la section internationale, sans que ces tarifs puissent, en aucun cas, excéder, pour le parcours sur le territoire de l'autre Pays, le tarif maximum accordé à la Compagnie étrangère par son acte de concession; elle percevra les recettes à son profit et fera, à ses frais, les dépenses de traction et d'exploitation afférentes à cette ligne.

Tarifs et recettes;

» Par exception, et pour simplifier l'entretien et la surveillance de la voie sur la partie internationale, la Compagnie du Nord de l'Espagne sera chargée de ce service.

Entretien et surveillance de la voie.

» La Compagnie du Midi lui fournira les matériaux de sa voie, et la dépense de main-d'œuvre, d'entretien et de surveillance des deux lignes réunies sera partagée entre les deux Compagnies, au prorata kilométrique. » (D. I, art. 24.)

Règlement uniforme de signaux et de service.

71. — « Un règlement uniforme pour les signaux et les détails du service d'exploitation, comme pour les heures de départ et d'arrivée des convois entre les gares d'Irun et d'Hendaye, sera concerté entre les administrations des deux Compagnies et soumis à l'approbation des Gouvernements respectifs. » (D. I, art. 25.)

CHAPITRE XI.

PRESCRIPTIONS DE SERVICE.

72. — Pour faciliter l'étude des obligations imposées aux Agents et éviter l'inconvénient de se reporter à plusieurs collections, les dispositions des

Prescriptions reproduites.

prescriptions indiquées ci-après ont été reproduites dans le présent **Ordre**, et groupées de la façon qui a paru la plus commode pour la pratique :

- 1° *Décret Impérial* du 28 Juin 1864;
- 2° *Décision Ministérielle* du 14 Janvier 1867;
- 3° *Circulaire n° 1189* du 21 Janvier 1873 du Directeur général des Douanes;
- 4° *Convention* du 4 Décembre 1863, entre la Compagnie du Nord de l'Espagne et la Compagnie du Midi de la France;
- 5° 1^{re} et 2^e *Annexe* à la *Convention* ci-dessus;
- 6° *Instruction* du 28 Mars 1865;
- 7° *Instruction n° 15 bis*, art. 28;
- 8° *Ordre de Direction 277*.

Prescriptions à consulter.

73. — Sont rappelés :
les *Règles à suivre* auxquelles la Compagnie du Nord de l'Espagne a adhéré les 15 Janvier et 4 Février 1868, pour les marchandises expédiées du Nord de l'Espagne sur le Midi et l'Orléans, et réciproquement ;

- l'Ordre de Direction 169* { *Circulation à prix réduit du Personnel du Midi sur le réseau du Nord de l'Espagne;*
- l'Ordre 186* (SÉRIE DE 1872). *Réserves et Garanties;*
- l'Ordre 256* (SÉRIE DE 1872). { *Régularisation des colis en trop et en moins;*
- l'Ordre 257* (SÉRIE DE 1872). { *Étude et liquidation des Réclamations.*

Prescriptions annulées.

74. — Sont annulés et remplacés par le présent **Ordre** :
les *Ordres 66, 80, 101* (SÉRIE DE 1872);
l'Ordre de Service (SÉRIE A) **260**;
les *Ordres de Service* (SÉRIE B) **70, 158, 581**;
les *Ordres du jour du Service Commercial 6, 8, 58*;
les *Avis de l'Exploitation 17, 210, 252*;
la *Circulaire de la Perception 18*;
les *Avis de la Perception 40, 69*.

Insertion dans le Livret des **Traités** et **Conventions**.

75. — Le présent **Ordre** sera introduit sous le N° 9 dans la collection des **Traités et Conventions** avec la Compagnie du Nord de l'Espagne (**Livret d'Août 1872**) en remplacement des Nos 4 et 5 qui sont annulés.

Bordeaux, le 25 Juin 1876.

ANNEXE N° 1 A L'ORDRE 272 (SÉRIE DE 1872).

(Art. 3, 1° et 2°.)

§ 1. — NOMENCLATURE DES STATIONS DU MIDI, DE L'ORLÉANS ET DU NORD DE L'ESPAGNE EN TRAFIC DIRECT POUR LES VOYAGEURS, LES BAGAGES ET LES CHIENS (Art. 3, 1°.)

1° — Billets à voyage simple.

A. — Toutes les Stations du Midi délivrent des billets directs des trois classes pour Irun ⁽¹⁾ et Saint-Sébastien.

B. — Toutes les Stations du Nord de l'Espagne délivrent des billets directs des trois classes pour Hendaye et Bayonne.

C. — Stations en relations entre elles pour les Voyageurs des trois classes.

Chacune des Stations ci-dessous délivre des Billets pour toutes les Stations désignées dans la colonne n° 2.	Chacune des Stations ci-dessous délivre des Billets pour toutes les Stations désignées dans la colonne n° 1.
1	2

FRANCE	ESPAGNE
Arcachon.....	Alar del Rey.
Bagnères-de-Bigorre.....	Avila.
Bagnères-de-Luchon.....	Burgos.
Biarritz.....	Madrid.
Bordeaux (Saint-Jean).....	Medina del Campo.
Bordeaux (bureau de ville) ...	Miranda.
Cette.....	Palencia.
Foix.....	Saint-Sébastien.
Pau.....	Tolosa.
Saint-Jean-de-Luz.....	Valladolid.
Toulouse.....	Vitoria.

Il est délivré un billet unique de la Station de départ à celle d'arrivée.

D. — Stations en relations entre elles pour les Voyageurs des trois classes.

Cette Station délivre des Billets pour toutes les Stations désignées dans la colonne n° 2	Chacune des Stations ci-dessous délivre des Billets pour la Station désignée dans la colonne n° 1.	DÉLIVRANCE des BILLETS
1	2	3

Bayonne.....	Alar del Rey.	Il est délivré par la Station de départ un Billet unique de la Station de départ à celle d'arrivée.
	Avila.	
	Burgos.	
	Madrid.	
	Medina del Campo	
	Miranda.	
	Palencia.	
	Saint-Sébastien.	
	Tolosa.	
	Valladolid.	
Vitoria.	Il est délivré par la Station de départ deux billets : l'un de la Station de départ à la Station terminus du réseau ; l'autre de la Station terminus du réseau à la Station d'arrivée.	
Bilbao.		
Haro.		
Logroño.		

E. — Stations en relations entre elles pour les Voyageurs de 1° classe seulement.

Chacune des Stations ci-dessous délivre des Billets pour toutes les Stations désignées dans la colonne n° 2.	Chacune des Stations ci-dessous délivre des Billets pour toutes les Stations désignées dans la colonne n° 1.
1	2

FRANCE	ESPAGNE
Angers.....	
Angoulême.....	
Blois.....	
Bourges.....	
Châteauroux.....	
Le Mans.....	
Limoges.....	
Lorient.....	
Niort.....	Alar del Rey.
Orléans.....	Avila.
	Burgos.
	Madrid.
Bureau central....	Medina del Campo.
Gare.....	Miranda.
Pl. de la Madeleine	Palencia.
Pl. Saint-Sulpice...	Saint-Sébastien.
Rue de Babylone..	Tolosa.
Paris. Rue de Londres....	Valladolid.
Rue Lepelletier....	Vitoria.
Rue Notre-Dame de Nazareth.....	
Rue Notre-Dame des Victoires....	
Périgueux.....	
Poitiers.....	
Quimper.....	
Saint-Nazaire.....	
Saumur.....	
Tours.....	

Il est délivré par la Station de départ deux billets : l'un de la Station de départ à la Station terminus du réseau ; l'autre de la Station terminus du réseau à la Station d'arrivée.

(1) Irun étant la Station terminus du Réseau du Midi, les Stations délivrent des billets du type Midi et non du type Nord de l'Espagne.

2° — Billets d'aller et retour.

Stations en relations entre elles pour les Billets d'aller et retour des trois classes.

Chacune des Stations ci-dessous délivre des Billets pour la Station désignée dans la colonne n° 2. 1	STATION D'ARRIVÉE. 2	Chacune des Stations ci-dessous délivre des Billets pour la Station désignée dans la colonne n° 2. 1	STATION D'ARRIVÉE. 2
FRANCE	ESPAGNE	ESPAGNE	FRANCE
Bayonne	} Saint-Sébastien.	Andoain	} Bayonne.
Biarritz.....		Béasain	
Saint-Jean-de-Luz.....		Hernani	
	Saint-Sébastien.....		
	Tolosa.....		
La délivrance a lieu tous les jours.		La délivrance n'a lieu que les jours de marché à Bayonne.	

Le tarif commun N. 6 règle les conditions de délivrance de ces Billets.

§ 2. — NOMENCLATURE DES STATIONS DE L'ORLÉANS, DU MIDI, DU NORD DE L'ESPAGNE, DE SARAGOSSE A PAMPELUNE ET DE SARAGOSSE A BARCELONE EN TRAFIC DIRECT POUR LES VOYAGEURS, LES BAGAGES ET LES CHIENS (Art. 3, 2°).

Stations en relations entre elles pour les Voyageurs de 1^{re} classe et de 2^e classe.

Chacune des Stations ci-dessous délivre des Billets pour la Station désignée dans la colonne n° 2. 1	La Station ci-dessous délivre des Billets pour les Stations désignées dans la colonne n° 1. 2	DÉLIVRANCE DES BILLETS DE FRANCE SUR L'ESPAGNE. 3
FRANCE	ESPAGNE	
Bordeaux..... Tarif N. 4.	} Barcelone.	Il est délivré, par la Station de départ, un Billet-Livret à 4 coupons. Chaque coupon est retiré à la Station terminus de chaque réseau. Il est délivré, par la Station de départ, deux billets : l'un — Billet-Carton — de la Station de départ à Bordeaux Saint-Jean ; l'autre — Billet-Livret à 4 coupons — de Bordeaux Saint-Jean à Barcelone. Chaque coupon est retiré à la Station terminus de chaque réseau.
Paris..... Saint-Nazaire.) Tarif N. 5.		

Bordeaux, le 25 Juin 1876.

ANNEXE N° 2 A L'ORDRE 272 (SÉRIE DE 1872).
(Art. 10.)

TYPE ET COULEURS DES BILLETS DÉLIVRÉS
PAR LE NORD DE L'ESPAGNE.

1. — Les billets directs, délivrés par les Stations du Nord de l'Espagne, sont conformes au type ci-après :

Type des Billets.

5014
MADRID TOULOUSE
SEGUNDA CLASE
DEVOLVER ESTE BILLETE A LA LLEGADA
N 131 S
2

Demi-place.

2. — Ils sont de couleurs :

Couleur des Billets.

- Rose et Blanc** pour la première classe ;
- Jaune et Blanc** pour la deuxième classe ;
- Bleu et Blanc** pour la troisième classe.

3. — Les billets à demi-place étant obtenus par la séparation de la partie inférieure du billet qui reste entre les mains du Receveur de la Station de départ, la partie supérieure remise au Voyageur est seule à recueillir par la Station d'arrivée.

Billets à demi-place.

Bordeaux, le 25 Juin 1876.

— 22 —

ANNEXE N° 3 A L'ORDRE 272 (SÉRIE DE 1872).

(Art. 26.)

EXPÉDITIONS.

§ 1. — **Expéditions dont le transport ne peut être accepté.**

1. — Les expéditions de grande et de petite vitesse contre remboursement sont refusées :

1° lorsqu'elles sont en destination des Stations de la ligne d'Alsua à Saragosse et à Barcelone;

2° lorsqu'elles sont en destination des Lignes ou des au-delà des Lignes espagnoles de Madrid à Saragosse, à Tolède, à Ciudad-Real, à Cordoue, à Carthagène et à Alicante.

2. — Les expéditions de Finances et de Valeurs, d'échantillons, de denrées fraîches, de sangsues, d'huîtres, de poissons frais et autres comestibles susceptibles d'une prompte détérioration, de plantes desséchées ou vivantes, d'arbres, d'arbustes et généralement de tous objets sans valeur, sont refusées lorsqu'elles sont en destination des points situés au-delà de Saragosse, le Chemin de fer de Saragosse à Pampelune et à Barcelone ne se chargeant pas de leur transport.

§ 2. — **Expéditions dont le transport n'est accepté qu'en port payé.**

3. — Les expéditions d'échantillons, de denrées fraîches, de sangsues, d'huîtres, de poissons frais et autres comestibles susceptibles d'une prompte détérioration, de plantes desséchées ou vivantes, d'arbres, d'arbustes et généralement de tous objets sans valeur, ne sont acceptées qu'en Port payé, lorsqu'elles sont en destination des Lignes du Nord de l'Espagne et de Saragosse à Pampelune et à Barcelone.

4. — Les expéditions de Finances et de Valeurs ne sont acceptées qu'en port payé, lorsqu'elles sont en destination des Stations de la Ligne de Saragosse à Pampelune et à Barcelone, comprises entre Alsua et Saragosse inclusivement.

§ 3. — **Expéditions de fruits à destination de Paris.**

5. — La reconnaissance à Hendaye et à Bordeaux des colis fruits venant d'Espagne, à destination de Paris, est faite, au nombre, afin d'éviter tout retard dans le transport et la livraison.

6. — Les frais de transport non recouverts et les indemnités payées pour avaries ou retards du fait des transporteurs, sont supportés, au prorata kilométrique, par les trois Compagnies du Midi, d'Orléans et du Nord de l'Espagne.

Toutefois, lorsqu'au moment de la transmission, des réserves spéciales ont été prises à l'occasion des colis présentant des traces d'avaries graves ou de manquants, l'indemnité payée ou la retenue exercée pour ces colis, est exclue du règlement kilométrique.

Bordeaux, le 25 Juin 1876.

Expéditions contre remboursement.

Expéditions diverses.

Expéditions diverses.

Expéditions de Finances.

Reconnaissance au nombre

Règlement kilométrique pour avaries et retards.

Cas d'exclusion du règlement kilométrique.

ANNEXE N° 4 A L'ORDRE 272 (SÉRIE DE 1872).

(Extrait de l'Instruction du 28 Mars 1865.)

SERVICE DE L'AGENCE EN DOUANE.

§ 1. — **Organisation.**

1. — « Des Agences sont établies pour remplir, soit à l'entrée, soit à la sortie, les formalités de Douanes à **Hendaye et Irun** Elles relèvent d'une Agence Centrale.

2. — » Chaque Agence tient :

» 1° un Livre de Caisse;

» 2° un Registre à souche dont le talon reproduit la déclaration en Douane et donne le compte total de toutes les sommes dues à l'Agence par le destinataire, soit pour droits de Douane payés au Trésor, soit pour frais de formalités de Douane réglés suivant tarif.

» Le volent, portant les mêmes indications, constitue la facture à remettre à la gare, et est joint à la Lettre de voiture. Le montant de cette Facture est payé immédiatement à l'Agence par la gare à titre de débours.

3. — » Les Agences envoient chaque jour à l'Agence Centrale une Feuille établissant leur Débit et leur Crédit.

» Le Débit est justifié par une déclaration du Chef de gare indiquant les sommes payées par lui dans la journée. Le Crédit est justifié par les quittances des paiements effectués par l'Agence, et, en outre, si faire se peut, par une déclaration de la Douane résumant les sommes à elle payées à titres divers dans la journée.

4. — » Ces Feuilles, indiquant sommairement les opérations de la journée, servent à la tenue, par l'Agence Centrale, d'une comptabilité commerciale avec **Journal**, **Grand-Livre**, **Livre de Caisse** et toutes les écritures utiles.

» Les comptes principaux à ouvrir sont : Administration Centrale, Compagnie des Chemins de fer du Nord de l'Espagne, Compagnie des Chemins de fer du Midi de la France, Caisse, Produits, Débours, Frais généraux, Dépenses des Agences, Profits et Pertes, Compte spécial à chaque Agence.

5. — » Chaque mois, ou plus souvent si les deux Compagnies le décident, l'Agence Centrale dresse, au moyen de la balance mensuelle des écritures, un compte

Agences centrale et locales

Registres de caisse et de déclaration.

Feuilles de débit et de crédit.

Comptes ouverts.

Compte général mensuel

» donnant la situation de l'affaire, appuyé par le compte des Agences particulières. Ce compte est adressé à chacune des Compagnies intéressées.

Débit
et crédit des Agences.

6. — » Les Agences sont débitées de toutes les sommes à elles payées par les gares, par le Crédit du Compte **Produits**, pour le montant de la commission; elles sont débitées suivant tarif, par le Crédit du Compte **Débours**, de toutes les sommes payées à ce titre.

» Les Agences sont créditées :

» 1° par le crédit du Compte **Débours**, de toutes les sommes payées pour les clients;

» 2° par le débit du Compte **Dépenses des Agences**, de toutes les dépenses occasionnées par les diverses opérations de réception, de passages en Douane, etc., etc., et dont l'Agence Centrale se rembourse au moyen de la commission payée par les clients;

» 3° des versements faits des fonds disponibles, soit par le débit du Contrôle de la Perception, si le versement a lieu dans une gare, soit par le débit de l'Administration Centrale, si le versement a lieu à la Caisse Centrale. Le compte du Contrôle de la Perception se solde tous les mois par le débit de l'Administration Centrale;

» 4° par le débit des comptes qui concernent les paiements divers non spécifiés ci-dessus.

» Le compte des Frais généraux est débité de toutes les dépenses ne pouvant s'appliquer à une opération déterminée, telles que :

» Appointements et Salaires, Dépenses du Personnel, Loyers divers, Chauffage et Éclairage, frais de Bureau.

» Ces comptes se soldent par celui de Profits et Pertes.

» Le compte Dépenses des Agences se solde par le débit du compte Produits, qui, à son tour, est soldé par celui de Profits et Pertes.

» Le compte Profits et Pertes est soldé en portant par moitié le reliquat, soit en bénéfice, soit en perte, aux comptes des Compagnies du Nord de l'Espagne et du Midi de la France.

Contrôle.

7. — » L'Agence Centrale et les Agences particulières peuvent être, à tout instant, contrôlées par des Agents délégués des Compagnies intéressées. Ces Agents peuvent opérer soit isolément, soit en commission.

§ 2. — **Attributions.**

Agence centrale.

8. — » L'Agence centrale dirige le service et en prend la responsabilité.

Comptable
et Commis-comptable.

9. — » Dans chaque Agence, le Comptable établit les éléments de la Comptabilité commerciale indiquée ci-dessus, sous la responsabilité du Chef de l'Agence. La Caisse de l'Agence lui est confiée; il en est responsable.

» Il fournit un cautionnement dont le taux est égal à celui d'une année de traitement.

» Un Commis-Comptable, placé sous ses ordres, l'aide à remplir ses fonctions.

10. —

11. — » L'Agence d'Hendaye est chargée des déclarations de sortie des marchandises entrant en Espagne par Irun; de la décharge des Acquits-à-caution de Régie accompagnant ces marchandises; de la révision des déclarations incomplètes destinées à la Douane Espagnole; de l'accomplissement des formalités de Douane à remplir pour les marchandises importées d'Espagne par ce point.

Agence d'Hendaye.

» Un emballeur, placé au besoin sous les ordres de cet Agent, est chargé des déballages et réemballages des marchandises, nécessités par ces diverses opérations.

12. — « L'Agence d'Irun remplit toutes les formalités de Douane à l'entrée ou à la sortie; elle s'occupe notamment de l'acquiescement des droits de Douane relatifs aux marchandises destinées à tous les points en-deçà de Madrid, pour lesquelles un consignataire à Irun n'aurait pas été désigné par l'expéditeur; des formalités destinées à assurer le transit par wagons plombés des marchandises destinées à Madrid, pour lesquelles elle n'aurait pas d'ordre d'acquiescement, et des bagages de voyageurs; enfin, des formalités à remplir pour les marchandises entrant en France par Hendaye. »

Agence d'Irun.

L'Agence d'Irun comprend dans ses comptes les opérations de l'Agence d'Hendaye.

13. —
« Les Agences en Douane sont vérifiées pour chaque Compagnie, par les Inspecteurs désignés à cet effet. Les Inspecteurs reçoivent communication de toutes les écritures et vérifient la Caisse. »

Vérification.

SIGNÉ : LECHATELIER.

SIGNÉ : SURELL.

Bordeaux, le 25 Juin 1876.

ANNEXE N° 5 A L'ORDRE 272 (SÉRIE DE 1872).

TABLE ALPHABÉTIQUE DES MOTS POUVANT FACILITER LA RECHERCHE DES MATIÈRES A CONSULTER.

MOTS.	OBJET SOMMAIRE.	Pages.	ARTICLES ou ANNEXES.	MOTS.	OBJET SOMMAIRE.	Pages.	ARTICLES ou ANNEXES.
1	2	3	4	1	2	3	4
A				B			
Acceptation	EXPÉDITION DONT LE TRANSPORT NE PEUT ÊTRE ACCEPTÉ.....	22	Ann. 3 § 1	Bâches	Cordes et prolonges.....	11	44
Acquit	EXPÉDITION DONT LE TRANSPORT N'EST ACCEPTÉ QU'EN PORT PAYÉ.....	22	Ann. 3 § 2		ET CHIENS.....	4	Ch. III
	à caution.....	13	49, 2°		Stations admises à trafiquer pour les bagages et chiens.....	4	12
Admission	Stations admises à trafiquer pour les voyageurs.....	2	3		Enregistrement des bagages et chiens.....	4	13, al. 1
	Stations admises à trafiquer pour les bagages et chiens.....	4	12		Droit d'Enregistrement.....	4	13, al. 2
Age	Marchandises dont l'admission a été refusée.....	9	36 al. 2-3	Bagages	Taxe des excédants de bagages.....	4	13, al. 3
	Délivrance de billets à prix réduits aux enfants âgés de 3 à 7 ans.....	2	5		Franchise accordée aux enfants.....	637	20
	Service de l'Agence en douane.....	23	Ann. 4		Visite.....	15	56
	en douane, centrale et locales.....	23	Ann. 4 Art. 1		<i>Nomenclature des Stations du Midi et du Nord de l'Espagne en trafic direct pour les Voyageurs, les bagages et les chiens.....</i>	19	Ann. 1 § 1
Agence	Débit et crédit des Agences en douane.....	24	Ann. 4 Art. 6		<i>Nomenclature des Stations de l'Orléans, du Midi, du Nord de l'Espagne, de Saragosse à Pampelune et de Saragosse à Barcelone en trafic direct pour les Voyageurs, les bagages et les chiens.....</i>	20	Ann. 1 § 2
	Attributions de l'Agence centrale en douane.....	24	Ann. 4 Art. 8	Barcelone	<i>Nomenclature des Stations de l'Orléans, du Midi, du Nord de l'Espagne, de Saragosse à Pampelune et de Saragosse à Barcelone en trafic direct pour les Voyageurs, les bagages et les chiens.....</i>	20	Ann. 1 § 2
	Comptable et Commis comptable des Agences en douane.....	24	Ann. 4 Art. 9		Approvisionnement.....	2	4
	en douane d'Hendaye.....	25	Ann. 4 Art. 11		Délivrance de billets à prix réduits...	2	5, al. 1
	en douane d'Irun.....	25	Ann. 4 Art. 12		Type et couleur des billets délivrés par le Nord de l'Espagne.....	4-21	10
Agent	Voir : Personnel.....	»	»	Billets	recueillis.....	4	11
Annexes	Nomenclature des Chapitres et Annexes.....	1	1		doubles.....	4	14
Annulation	Prescriptions annulées.....	18	74		à demi-place.....	21	Ann. 2 Art. 3
Approvisionnement	des billets.....	2	4		à voyage simple entre la France et l'Espagne et réciproquement.....	19	Ann. 1 1°
Arbres	Expéditions d'arbres.....	22	Ann. 3 Art. 2-3		d'aller et retour entre la France et l'Espagne et réciproquement.....	19	Ann. 1 2°
Arbustes	Expéditions d'arbustes.....	22	Ann. 3 Art. 2-3	Bordereau	Voir : Imprimés.....	»	»
Arrêt	Points d'arrêt des trains et transbordement des marchandises.....	14	52				
	Point d'arrêt des Voyageurs.....	15	57				
Assimilation	de la voie ferrée à une route internationale.....	13	47				
Attributions	de l'Agence Centrale en douane.....	24	Ann. 4 § 2				
Au delà	Taxe.....	8	28				
Autorité	dont les employés relèvent.....	9	35, al. 4				
Varies	aux colis.....	5-8	19-31	Caisse	Registre de Caisse et de déclarations des Agences en douane.....	23	Ann. 4 Art. 2
	au matériel roulant.....	22	Ann. 3, § 3		Agences en douane centrale et locales	23	Ann. 4 Art. 1
		11	43	Centrale	Attributions de l'Agence Centrale en douane.....	24	Ann. 4 Art. 8
				Cessionnaire	Remise des bagages et des chiens à la Compagnie cessionnaire.....	5	16
				Changement	dans la marche des trains.....	16	64

H. C. Hamu

Annexe 6.1

MOTS.	OBJET SOMMAIRE.	Pages.	ARTICLES ou ANNEXES.
1	2	3	4
Chapitres.....	Nomenclature des Chapitres et Annexes.....	1	1
Chemin.....	DÉCRET IMPÉRIAL PORTANT PROMULGATION DE LA CONVENTION CONCERNANT LE SERVICE DE SURVEILLANCE ET DE DOUANE SUR LES CHEMINS DE FER DU MIDI DE LA FRANCE ET DU NORD DE L'ESPAGNE.....	13	Chap. X
Chiens.....	Voir : Bagages.....	»	»
Colis.....	Manquants dans les colis.....	5-8	19-31
Comestibles.....	de moins de 25 kilogrammes.....	14	53
Compagnie.....	Expéditions de Comestibles.....	22	Ann. 3 Art. 2, 3
	GARE terminus DE CHAQUE COMPAGNIE.....	2	Chap. I
	Remise des bagages et des chiens à la Compagnie cessionnaire.....	5	16
	Mesures concernant les Agents de la Compagnie.....	16	62, al. 2
	Locaux pour les Agents des deux Compagnies.....	16	69
	Nombre de compartiments n° 3 (C. 10).....	4-5	15, 2°
Compartiment.....	Retrait des Compartiments n° 3 de la Feuille C. 10.....	5	17
	Récapitulation et envoi au Contrôle des Compartiments n° 3.....	5	18
Compétence.....	administrative.....	13	47
	des tribunaux.....	13	47
Comptable.....	des Agences en douane.....	24	Ann. 4 Art. 9
	Commis-comptable des Agences en douane.....	24	Ann. 4 Art. 9
	Règlement des Comptes.....	9	Ch. VI
	Époques fixées pour le règlement des Comptes.....	9	37
Compte.....	ouvert des Agences en douane.....	23	Ann. 4 Art. 4
	général mensuel dressé par l'Agence Centrale en douane.....	23	Ann. 4 Art. 5
Conservation.....	Colis que les Voyageurs ne peuvent conserver avec eux.....	15	58
Construction.....	de la Voie.....	12-17	46, 70
Contravention.....	et fraude.....	16	68
Contrôle.....	Récapitulation et envoi au Contrôle des Compartiments n° 3.....	5	18
	des Agences en douane.....	24	Ann. 4 Art. 7
Convention.....	DÉCRET IMPÉRIAL PORTANT PROMULGATION DE LA CONVENTION CONCERNANT LE SERVICE DE SURVEILLANCE ET DE DOUANE SUR LES CHEMINS DE FER DU MIDI DE LA FRANCE ET DU NORD DE L'ESPAGNE.....	13	Chap. X
	Insertion dans le livret des Traités et Conventions.....	18	75
	Pièces accompagnant les Convois.....	13	49
Convois.....	Escorte des Convois.....	14	51
	Transport des Voyageurs et escorte des Convois.....	14	55
Cordes.....	Bâches, cordes et prolonges.....	11	44
Correspondance.....	postale et télégraphique.....	16	67
	des trains.....	10	41

MOTS.	OBJET SOMMAIRE.	Pages.	ARTICLES ou ANNEXES.
1	2	3	4
	Type et couleur des billets.....	4	10
Couleur.....	Type et couleur des billets délivrés par le Nord de l'Espagne.....	4-21	Ann. 40
	des billets.....	21	Ann. Art.
Crédit.....	Feuilles de débit et de crédit des Agences en douane.....	23	Ann. Art.
	et débit des Agences en douane.....	24	Ann. Art.
D			
Débit.....	Feuilles de débit et de crédit des Agences en douane.....	23	Ann. Art.
	et crédit des Agences en douane.....	24	Ann. Art.
Déchargement.....	du matériel roulant.....	11	Ann. Art.
de douane (C. 151).....		7	Ann. Art.
Déclaration.....	Registre de Caisse et de déclaration des Agences en douane.....	23	Ann. Art.
Décret.....	DÉCRET IMPÉRIAL PORTANT PROMULGATION DE LA CONVENTION CONCERNANT LE SERVICE DE SURVEILLANCE ET DE DOUANE SUR LES CHEMINS DE FER DU MIDI DE LA FRANCE ET DU NORD DE L'ESPAGNE.....	13	Chap.
Délais.....	de transport.....	14	51
	de billets à prix réduits.....	2	5, 2°
Délivrance.....	Type et couleur des billets délivrés par le Nord de l'Espagne.....	4-21	Ann. 40
Demi-place.....	Billets à demi-place.....	21	Ann. Art.
Denrées.....	Expéditions de Denrées fraîches.....	22	Ann. Art.
Dépenses.....	RECETTES ET DÉPENSES.....	12	Ch.
	Répartition des recettes et dépenses.....	12	41
Désignation.....	des locaux de la douane.....	14-15-16	54
Difficultés.....	Intervention des Gouvernements en cas de difficultés.....	16	Ann. Art.
Direct.....	Voir : Trafic.....	»	»
Direction.....	Voir : Itinéraire.....	»	»
	Fausse direction.....	5-8	Ann. Art.
	Déclaration de douane (C. 151).....	7	Ann. Art.
	Opérations en douane à la frontière.....	7	Ann. Art.
	Formalités de douane.....	9	Ann. Art.
Douane.....	DÉCRET IMPÉRIAL PORTANT PROMULGATION DE LA CONVENTION CONCERNANT LE SERVICE DE SURVEILLANCE ET DE DOUANE SUR LES CHEMINS DE FER DU MIDI DE LA FRANCE ET DU NORD DE L'ESPAGNE.....	13	Chap.
	Pièces de douane.....	13	Chap.
	Locaux de douane.....	14-15-16	54
	Poste de douane.....	15	Ann. Art.
	Mesures concernant les Agents des douanes.....	15	Ann. Art.

MOTS.	OBJET SOMMAIRE.	Pages.	ARTICLES ou ANNEXES.
1	2	3	4
Douane.....	Désignation des Bureaux de la douane.....	16	63
	Instructions concernant les Agents de la Douane.....	16	65
	Service de l'Agence en douane.....	23	Ann. 4
Double.....	Billets doubles.....	4	14
	de statistique à la sortie de France et à l'entrée.....	6	21
Droits.....	Objets passibles de droits.....	15	59
	et privilèges accordés.....	15	62
	d'enregistrement des bagages et chiens.....	4	13, al. 2
E			
Eau.....	Prise d'eau par les Machines.....	10	40
Echange.....	des comptes de Trafic réciproque.....	9	37
Echantillons.....	Expéditions d'Echantillons.....	22	Ann. 3 Art. 2, 3
Écritures.....	Résumé des écritures.....	8	32
	des Compartiments n° 3 (C. 10).....	5	17
Émargement.....	des Réserves.....	5-6	19
Emploi.....	Nature des Wagons employés.....	13	50
	à détacher dans la gare terminus.....	9	35
	Autorité dont les employés relèvent.....	9	35, al. 4
	Mesures concernant les Agents des douanes.....	15	61
Employés.....	Mesures concernant les Agents de la Compagnie.....	16	62, al. 2
	Instructions concernant les Agents des douanes.....	16	65
	Locaux pour les Agents des deux Compagnies.....	16	69
	Voir : Personnel.....	»	»
Encombrement.....	de matériel.....	11	45
	Délivrance de billets à prix réduits.....	2	5
Enfants.....	Franchise de bagages accordée aux enfants.....	6, 37	20, Annexe G. 1
	des bagages et chiens.....	4	13, al. 1
Enregistrement.....	Droit d'enregistrement des bagages et chiens.....	4	13, al. 2
Entrée.....	Droit de statistique à la sortie de France et à l'entrée.....	6	21
Entretien.....	Réparation et entretien du matériel roulant.....	11	42
	de la Voie.....	12-17	46-70
Envoi.....	Récapitulation et envoi au Contrôle des Compartiments n° 3.....	5	18
Époques.....	fixées pour le règlement des comptes.....	9	37
Escorte.....	des Convois.....	14	51
	Transport des Voyageurs et escorte des Convois.....	14	55

MOTS.	OBJET SOMMAIRE.	Pages.	ARTICLES ou ANNEXES.
1	2	3	4
	Nomenclature des Chapitres et Annexes.....	1	1
	Modifications ultérieures.....	1	1
	GARE terminus DE CHAQUE COMPAGNIE.....	2	Chap. I
	Gare terminus du Nord de l'Espagne.....	2	2-1°
	Gare terminus du Midi.....	2	2-2°
	VOYAGEURS.....	2	Chap. II
	Stations admises à trafiquer.....	2	3
	Approvisionnement des billets.....	2	4
	Délivrance de billets à prix réduits.....	2	5, al. 1
	Stations qui ne sont pas en relations.....	2	5, al. 3
	Itinéraire indirect.....	3	5, al. 4
	Registre (C. 3).....	3	6
	Bordereau (C. 2).....	3	7
	Inscription sur le-Registre et le Bordereau.....	3	8
	Produits.....	3	9
	Type et couleur des billets.....	4	10
	Billets recueillis.....	4	11
	BAGAGES ET CHIENS.....	4	Ch. III
	Stations admises à trafiquer.....	4	12
	Enregistrement.....	4	13, al. 1
	Droit d'enregistrement.....	4	13, al. 2
	Taxe des excédants.....	4	13, al. 3
Espagne.....	Billets doubles.....	4	14
	Imprimés en usage.....	4	15, al. 1
	Registre (C. 5).....	4	15-1°
	Répartition des recettes.....	5	15, al. 4
	Feuille de route (C. 10).....	5	15-2°
	Répartition des recettes.....	5	15, al. 10
	Remise à la Compagnie cessionnaire.....	5	16
	Retrait des compartiments n° 3.....	5	17
	Récapitulation et envoi au Contrôle des compartiments n° 3.....	5	18
	Réserves.....	5	19
	Généralisation des prescriptions de service.....	6	20
	Franchise accordée aux enfants.....	6, 37	20, Annexe G. 1
	Droits de statistique à la sortie de France et à l'entrée.....	6	21
	MARCHANDISES A GRANDE ET A PETITE VITESSE.....	6	Ch. IV
	Remise des marchandises G. V. et P. V.....	6	22
	Transports de France en Espagne.....	6	23
	Déclaration de douane.....	7	24
	Opérations en douane à la frontière.....	7	25
	Expéditions de France en Espagne.....	7	26
	Expéditions d'Espagne en France.....	7	26, al. 2
	Imprimés en usage pour les Expéditions.....	7	27
	Taxe.....	8	28
	Récépissé franco-espagnol.....	8	29

MOTS.	OBJET SOMMAIRE.	Pages.	ARTICLES ou ANNEXES.	MOTS.	OBJET SOMMAIRE.	Pages.	ARTICLES ou ANNEXES.
1	2	3	4	1	2	3	4
	Bordereaux de remise.....	8	30		Feuille de route.....	13	49, 1 ^o
	Réserves.....	8	31		Acquit à caution.....	13	49, 2 ^o
	Résumé des écritures.....	8	32		Nature des wagons employés.....	13	50
	Généralisation des prescriptions de service.....	8	33		Escorte des Convois.....	14	51
	Transports d'Espagne en France.....	8	34		Point d'arrêt des trains et transbordement des marchandises.....	14	52
	TRANSMISSIONS.....	9	Chap. V		Délais de transport.....	14	52, al. 3
	Transmissions.....	9	35, al. 1		Colis de moins de 25 kilog.....	14	53
	Agents à détacher.....	9	35, al. 2		Paniers de douane.....	14	53, al. 3
	Intérêt à 6 %.....	9	35, al. 3		Locaux de douane.....	14	54
	Autorité dont les employés relèvent..	9	35, al. 4		Transport des voyageurs et escorte des Convois.....	14	55
	Formalités de douane.....	9	36		Visite des bagages.....	15	56
	Marchandises refusées par la douane..	9	36, al. 2		Point d'arrêt des trains de voyageurs..	15	57
	RÈGLEMENT DES COMPTES.....	9	Ch. VI		Colis que les voyageurs ne peuvent conserver avec eux.....	15	58
	Époques fixées.....	9	37		Objets passibles de droits.....	15	59
	Mandat.....	9	38		Poste de douane.....	15	60
	Valeur des monnaies.....	9	39		Locaux de douane.....	15	60, al. 2
	TRAINS.....	10	Ch. VII		Mesures concernant les Agents des douanes.....	15	61
	Service des trains et usage des machines.....	10	40		Droits et privilèges accordés.....	15	62, al. 1
	Manœuvres.....	10	40, al. 2		Mesures concernant les Agents des Compagnies.....	16	62, al. 2
	Prise d'eau.....	10	40, al. 6		Désignation des locaux de douane....	16	63
	Trains en retard.....	10	41		Changements dans la marche des Trains.....	16	64
	MATÉRIEL ROULANT.....	11	Ch. VIII	Espagne.....	Instructions concernant les Agents des douanes.....	16	65
	Réparation et entretien du matériel roulant.....	11	42		Intervention des Gouvernements en cas de difficultés.....	16	66
	Responsabilité des Agents en cas de faute.....	11	43		Correspondance postale et télégraphique.....	16	67
	Avaries au matériel.....	11	43, al. 2		Fraudes et contraventions.....	16	68
	Wagons dont l'admission peut être refusée.....	11	43, al. 4		Locaux pour les Agents des deux Compagnies.....	16	69
	Bâches, cordes et prolonges.....	11	44		Intérêt à 6 %.....	17	69, al. 3
	Déchargement du matériel.....	11	45		Exploitation de la partie internationale.....	17	70
	Indemnité pour retard dans la remise des wagons.....	12	45, al. 2		Intérêt à 6 %.....	17	70, al. 2
	RECETTES ET DÉPENSES.....	12	Ch. IX		Voie unique.....	17	70, al. 3
	Répartition.....	12	46		Tarifs et Recettes.....	17	70, al. 4
	Intérêts à 6 %.....	12	46, al. 2		Entretien et surveillance de la Voie..	17	70, al. 5
	Voie unique.....	12	46, al. 3		Règlement uniforme de Signaux et de Service.....	17	71
	Tarifs.....	12	46, al. 5		PRESRIPTIONS DE SERVICE.....	17	Ch. XI
	Recettes.....	12	46, al. 6		Prescriptions reproduites.....	17	72
	Entretien et surveillance de la Voie..	12	46, al. 7		Prescriptions à consulter.....	18	73
	DÉCRET IMPÉRIAL PORTANT PROMULGATION DE LA CONVENTION CONCERNANT LE SERVICE DE SURVEILLANCE ET DE DOUANE SUR LES CHEMINS DE FER DU MIDI DE LA FRANCE ET DU NORD DE L'ESPAGNE.....	13	Chap. X		Prescriptions annulées.....	18	74
	Assimilation de la voie ferrée à une route internationale.....	13	47		Insertion dans le livret des Traités et Conventions.....	18	75
	Compétence administrative.....	13	47, al. 2		<i>Nomenclature des Stations du Midi, de l'Orléans et du Nord de l'Espagne en trafic direct pour les Voyageurs, les bagages et les chiens.</i>	19	Ann. 1 § 1
	Compétence des tribunaux.....	13	47, al. 2			19	Ann. 1 1 ^o
	Transport des marchandises.....	13	48		Billets à voyage simple.....	19	
	Pièces accompagnant les Convois.....	13	49				

MOTS.	OBJET SOMMAIRE.	Pages.	ARTICLES ou ANNEXES.	MOTS.	OBJET SOMMAIRE.	Pages.	ARTICLES ou ANNEXES.
1	2	3	4	1	2	3	4
	Billets d'aller et retour.....	20	Ann. 1 2 ^o	Espagne.....	Vérification.....	25	Ann. 4 Art. 13
	<i>Nomenclature des Stations de l'Orléans, du Midi, du Nord de l'Espagne, de Saragosse à Pampelune et de Saragosse à Barcelone en trafic direct pour les Voyageurs, les bagages et les chiens.</i>	20	Ann. 1 § 2	État.....	des billets recueillis (C. 4).....	4	11
	Type et couleur des billets délivrés par le Nord de l'Espagne.....	21	Ann. 2	Excédants.....	Taxe des excédants de bagages.....	4	13
	Type des billets.....	21	Ann. 2 Art. 1	Expédition.....	Voir : Transports.....	»	»
	Couleur des billets.....	21	Ann. 2 Art. 2	Exploitation.....	de la partie internationale.....	12-17	46-70
	Billets à demi-place.....	21	Ann. 2 Art. 3	F			
	Expéditions dont le transport ne peut être accepté.....	22	Ann. 3 § 1	Fausse direction.....	Responsabilité des Agents en cas de faute.....	5-8	19-31
	Expéditions contre remboursement....	22	Ann. 3 Art. 1	Faute.....	<i>de Route (C. 10)</i>	4-5	12-15-2 ^o 16-17-18
	Expéditions diverses.....	22	Ann. 3 Art. 2	Feuille.....	<i>de Route (C. 150)</i>	13	49
	Expéditions dont le transport n'est accepté qu'en port payé.....	22	Ann. 3 § 2		débit et de crédit.....	23	Ann. 4 Art. 3
	Expéditions diverses.....	22	Ann. 3 Art. 3	Finances.....	Expédition.....	22	Ann. 3 Art. 2-4
	Expéditions de Finances.....	22	Ann. 3 Art. 4	Fixation.....	des époques de règlement de compte..	9	37
	Expéditions de Fruits en destination de Paris.....	22	Ann. 3 § 3	Formalités.....	de douane.....	9	36
Espagne.....	Reconnaissance au nombre.....	22	Ann. 3 Art. 5	Franchise.....	accordée aux enfants.....	6, 37	29 <i>Annex 6.1</i>
	Règlement kilométrique pour avaries et retards.....	22	Ann. 3 Art. 6	Franco.....	Récépissé Franco-Espagnol.....	8	29
	Cas d'exclusion du Règlement kilométrique.....	22	Ann. 3 6, al. 2	Fraudes.....	et contraventions.....	16	68
	Service de l'Agence en douane.....	23	Ann. 4	Frontière.....	Opérations en douane à la frontière..	7	25
	Organisation.....	23	Ann. 4 § 1	Fruits.....	Expéditions de Fruits en destination de Paris.....	22	Ann. 3 § 3
	Agences centrale et locales.....	23	Ann. 4 Art. 1	G			
	Registres de Caisse et de déclaration..	23	Ann. 4 Art. 2	Gare.....	<i>terminus</i> de chaque Compagnie.....	2	Chap. I
	Feuilles de débit et de crédit.....	23	Ann. 4 Art. 3		<i>terminus</i> du Nord de l'Espagne.....	2	2-1 ^o
	Comptes ouverts.....	23	Ann. 4 Art. 4		<i>terminus</i> du Midi.....	2	2-2 ^o
	Compte général mensuel.....	23	Ann. 4 Art. 5	Généralisation..	des prescriptions de service.....	6-8	20-33
	Débit et crédit des Agences.....	24	Ann. 4 Art. 6	Gouvernement..	Intervention des Gouvernements en cas de difficultés.....	16	66
	Contrôle.....	24	Ann. 4 Art. 7	Grande Vitesse..	REMISE DES MARCHANDISES DE G. V. ET P. V.....	6	Ch. IV Art. 22
	Attributions.....	24	Ann. 4 § 2	H			
	Agence Centrale.....	24	Ann. 4 Art. 8	Hendaye.....	Agence en douane d'Hendaye.....	25	Ann. 4 Art. 11
	Comptable et commis-comptable.....	24	Ann. 4 Art. 9	Huitres.....	Expéditions d'Huitres.....	22	Ann. 3 Art. 2, 3
	Agence d'Hendaye.....	25	Ann. 4 Art. 11				
	Agence d'Irun.....	25	Ann. 4 Art. 12				

MOTS.	OBJET SOMMAIRE.	Pages.	ARTICLES ou ANNEXES.	MOTS.	OBJET SOMMAIRE.	Pages.	ARTICLES ou ANNEXES.
1	2	3	4	1	2	3	4
I				M			
	(C. 2).....	3	7-8	Manquants.....	de poids.....	5-8	19-31
	(C. 3).....	3	6-8		dans les colis.....	5-8	19-31
	(C. 4).....	4	11	Machines.....	Service des Trains et usage des Machines.....	10	40
	(C. 9).....	4	15-1°		Prise d'eau par les machines.....	10	40
	(C. 10).....	4	12-15-2°	Mandats.....	Règlement des Comptes.....	9	38
	(C. 17).....	5	16-17-18	Manceuvres.....	à la Machine.....	10	40
	(C. 35).....	8	29		A GRANDE ET A PETITE VITESSE.....	6	Ch. IV
Imprimés.....	(C. 69).....	8	29		Remise des marchandises G. V. et P. V.....	6	22
	(C. 150).....	6-8-9	22-30-32-36	Marchandises.....	Transport des Marchandises.....	13	48
	(C. 151).....	13	49		Point d'arrêt des Trains et transbordement des Marchandises.....	14	52
	(N. 18 nouveau).....	7	24		dont l'admission a été refusée.....	9	36, al. 2-3
	en usage pour l'enregistrement des bagages et des chiens.....	5-8	19-31		Voir : Colis, Avaries, Manquants, Retards, fausses Directions, Irregularités, etc.....		
	en usage pour les expéditions G. V. et P. V.....	4	15	Marche.....	Changement dans la marche des Trains.....	16	64
Indemnité.....	pour retard dans la remise du matériel roulant.....	7	27		ROULANT.....	11	Ch. VIII
Indirect.....	Itinéraire indirect.....	11	45		Réparation et entretien du Matériel roulant.....	11	42
Inscription.....	sur le <i>Registre</i> (C. 3) et le <i>Bordereau</i> (C. 2).....	2	5, al. 4	Matériel.....	Avaries au matériel.....	11	43
Insertion.....	dans le livret des Traités et Conventions.....	3	8		Wagons dont l'admission peut être refusée.....	11	45
Instruction.....	concernant les Agents des douanes.....	18	75		Bâches, cordes, prolonges.....	11	43
Intérêt.....	à payer par chaque Compagnie.....	16	65	Mensuel.....	Déchargement du Matériel roulant.....	11	44
	Assimilation de la voie ferrée à une route internationale.....	9-12	35, al. 3		Indemnité pour retard.....	12	45
Internationale..	Exploitation de la partie internationale.....	16-17	46-69-70	Mesures.....	à employer pour le Service en douane.....	13	50
Intervention....	des Gouvernements en cas de difficultés.....	13	47		Compte général mensuel de l'Agence Centrale en douane.....	23	Ann. 4 Art 5
Irun.....	Agence en douane d'Irun.....	17	70		concernant les Agents des douanes.....	15	61
Irrégularités....		16	66		concernant les Agents des Compagnies	16	62
Itinéraire.....	indirect.....	25	Ann. 4 Art. 12		Gare terminus du Midi.....	2	2-2
		5-8	19-31		DÉCRET IMPÉRIAL PORTANT PROMULGATION DE LA CONVENTION CONCERNANT LE SERVICE DE SURVEILLANCE ET DE DOUANE SUR LES CHEMINS DE FER DU MIDI DE LA FRANCE ET DU NORD DE L'ESPAGNE.....		
		2	5, al. 4	Midi.....	Nomenclature des Stations du Midi, d'Orléans et du Nord de l'Espagne en trafic direct pour les Voyageurs, les bagages et les chiens.....	13	Chap. X
					Nomenclature des Stations de l'Orléans, du Midi, du Nord de l'Espagne, de Saragosse à Pampelune et de Saragosse à Barcelone en trafic direct pour les Voyageurs, les bagages et les chiens.....	19	Ann. 1 § 1
L				N			
Livret.....	Insertion dans le livret des Traités et Conventions.....	18	75	Modifications... ultérieures.....		1	1
Local.....	Agences en douane centrale et locales.....	23	Ann. 4 Art. 1	Monnaies.....	Valeur des monnaies.....	9	39
Locaux.....	Désignation des locaux de la douane pour les Agents des deux Compagnies.....	14-15-16	54-60-63				
		16	69	Nature.....	des Wagons employés.....	13	50
				Nomenclature....	des Chapitres et Annexes.....	1	1

I
E
S

Ch

Bo

Pa
Sai

U. Llamas

MOTS.	OBJET SOMMAIRE.	Pages.	ARTICLES ou ANNEXES.	MOTS.	OBJET SOMMAIRE.	Pages.	ARTICLES ou ANNEXES.
1	2	3	4	1	2	3	4
Nomenclature...	<i>des Stations du Midi, de l'Orléans et du Nord de l'Espagne en trafic direct pour les Voyageurs, les bagages et les chiens</i>	19	Ann. 1 § 1	Poids.....	manquants de poids.....	5-8	19-31
	<i>des Stations de l'Orléans, du Midi, du Nord de l'Espagne, de Saragosse à Pampelune et de Saragosse à Barcelone en trafic direct pour les Voyageurs, les bagages et les chiens</i>	20	Ann. 1 § 2	Point.....	d'arrêt des trains de Voyageurs.....	15	57
Objets.....	Transport des objets sans valeur.....	22	Ann. 3 Art. 2, 3	d'arrêt des trains et transbordement des marchandises.....	14	52	
	passibles de droits.....	15	59	Poisson.....	Transport du Poisson frais.....	22	Ann. 3 Art. 2-3
Opérations.....	en douane à la frontière.....	7	25	Port dû.....	Taxe.....	8	28
	du Service de l'Agence en douane.....	23	Ann. 4 § 1	Port payé.....	Taxe.....	8	28
Orléans.....	<i>Nomenclature des Stations du Midi, d'Orléans et du Nord de l'Espagne en trafic direct pour les Voyageurs, les bagages et les chiens</i>	19	Ann. 1 § 1	Poste.....	Expéditions dont le transport n'est accepté qu'en port payé.....	22	Ann. 3 § 2
	<i>Nomenclature des Stations de l'Orléans, du Midi, du Nord de l'Espagne, de Saragosse à Pampelune et de Saragosse à Barcelone en trafic direct pour les Voyageurs, les bagages et les chiens</i>	20	Ann. 1 § 2	Postes.....	de douane.....	15	60
Ouverture.....	des Comptes des Agences en douane.....	23	Ann. 4 Art. 4	Prescriptions...}	Correspondance postale et télégraphique.....	16	67
				DE SERVICE.....		17	Ch. XI
Pampelune.....	<i>Nomenclature des Stations de l'Orléans, du Midi, du Nord de l'Espagne, de Saragosse à Pampelune et de Saragosse à Barcelone en trafic direct pour les Voyageurs, les bagages et les chiens</i>	20	Ann. 1 § 2	Généralisation des prescriptions de service.....		6	20
				de service reproduites.....		8	33
Paniers.....	de douane.....	14	53	de service à consulter.....		17	72
Paris.....	Transport de Fruits en destination de de Paris.....	22	Ann. 3 § 3	de service annulées.....		18	73
				d'eau par les machines.....		18	74
Partie.....	Exploitation de la partie internationale.....	17	70	Prise.....	Droits et privilèges accordés.....	10	40
	Autorité dont les Employés relèvent.....	9	35	Privilèges.....	Délivrance de billets à prix réduits...	15	62
Personnel.....	Responsabilité des Agents en cas de faute.....	11	43	Prix.....		2	5, al. 1
	Comptable et commis-comptable des Agences en douane.....	24	Ann. 4 Art. 9	Produit.....		3, 4, 5	9, 15
Petite Vitesse...	MARCHANDISES DE G. V. ET P. V.....	6	Ch. IV	Prolonges.....	Bâches, cordes et prolonges.....	11	44
Pièces.....	Remises des marchandises G. V. et P. V.....	6	22	Promulgation...}	DÉCRET IMPÉRIAL PORTANT PROMULGATION DE LA CONVENTION CONCERNANT LE SERVICE DE SURVEILLANCE ET DE DOUANE SUR LES CHEMINS DE FER DU MIDI DE LA FRANCE ET DU NORD DE L'ESPAGNE.....	13	Chap. X
	accompagnant les Convois.....	13	49	Récapitulation...}	et envoi au Contrôle des compartiments n° 3.....	5	18
Place.....	Billets à demi-place.....	21	Ann. 2 Art. 3	Récépissé.....	franco-espagnol (C. 17 ou 35).....	8	29
				ET DÉPENSES.....		12	Ch. IX
Plantes.....	Transport de Plantes desséchées ou vivantes.....	22	Ann. 3 Art. 2-3	Recettes.....	Répartition des recettes.....	4-5	15
				Rectifications...}	ultérieures.....	12-17	46-70
				Recueillis.....	Billets recueillis.....	1	1
					du mouvement et du produit des Voyageurs (C. 3).....	4	11
				Registres.....	du mouvement et du produit des Voyageurs (C. 3).....	3	6-8
					Inscription sur le <i>Registre</i> (C. 3) et le <i>Bordereau</i> (C. 2).....	3	7-8
					des bagages et chiens (C. 9).....	4	15-1°
					de Caisse et de déclaration des Agences en douane.....	23	Ann. 4 Art. 2
					DES COMPTES.....	9	Ch. VI
				Règlement.....	Époques fixées pour le règlement des comptes.....	9	37
					uniforme de signaux et de service....	17	71
				Relation.....	Stations qui ne sont pas en relations.	2	5, al. 3

MOTS.	OBJET SOMMAIRE.	Pages.	ARTICLES ou ANNEXES.	MOTS.	OBJET SOMMAIRE.	Pages.	ARTICLES ou ANNEXES.
1	2	3	4	1	2	3	4
Relevé.....	des irrégularités (<i>N. 18 nouveau</i>).....	5-8	19-31	Signaux.....	Règlement uniforme de signaux et de service.....	17	71
Remboursement.....	Expédition contre remboursement.....	7-22	Ann. 3 Art. 1	Sortie.....	Droit de statistique à la sortie de France et à l'entrée.....	6	21
Remise.....	des bagages et des chiens à la Compagnie cessionnaire.....	5	16		admissibles à trafiquer pour les Voyageurs.....	2	3
	des marchandises G. V. et P. V.....	6	22		qui ne sont pas en relations.....	2	5, al. 3
Réparation.....	Bordereau de remise (<i>C. 60</i>).....	6-8-9	23-30 32-36		admissibles à trafiquer pour les bagages et chiens.....	4	12
	et entretien du matériel roulant.....	11	42	Stations.....	<i>Nomenclature des Stations du Midi, d'Orléans et du Nord de l'Espagne en trafic direct pour les Voyageurs, les Bagages et les chiens</i>	19	Ann. 1 § 1
Répartition.....	des recettes.....	4-5	15		<i>Nomenclature des Stations de l'Orléans, du Midi, du Nord de l'Espagne, de Saragosse à Pampelune et de Saragosse à Barcelone en trafic direct pour les Voyageurs, les bagages et les chiens</i>	20	Ann. 1 § 2
Reproduction.....	des recettes et dépenses.....	12	46	Statistique.....	Droit de statistique à la sortie de France et à l'entrée.....	6	21
Prescriptions de service reproduites.....		17	72		DÉCRET IMPÉRIAL PORTANT PROMULGATION DE LA CONVENTION CONCERNANT LE SERVICE DE SURVEILLANCE ET DE DOUANE SUR LES CHEMINS DE FER DU MIDI DE LA FRANCE ET DU NORD DE L'ESPAGNE.....	13	Chap. X
Réserves.....		5	19	Surveillance.....	de la Voie.....	12-17	46-70
Responsabilité.....	des Agents en cas de faute.....	8	31				
Résumé.....	des écritures.....	11	43				
	dans le Transport des colis.....	8	32				
Retard.....	trains en retard.....	5-8	19-31				
	dans la remise du matériel roulant.....	10	41				
Retrait.....	des compartiments n° 3 de la <i>Feuille C. 10</i>	11	45				
	MATÉRIEL ROULANT.....	5	17				
Roulant.....	Réparation et entretien du matériel roulant.....	11	Ch. VIII				
	Déchargement du matériel roulant.....	11	42				
	Assimilation de la voie ferrée à une route internationale.....	11	45				
Route.....	<i>Feuille de route (C. 10)</i> chiens et bagages.....	13	47				
		4	12-15, 2°				
		5	16-17-18				
S				T			
Sangsues.....	Transport des sangsues.....	22	Ann. 3 Art. 2-3	Taxe.....	des excédants de bagages.....	4	13
	<i>Nomenclature des Stations de l'Orléans, du Midi, du Nord de l'Espagne, de Saragosse à Pampelune et de Saragosse à Barcelone en trafic direct pour les Voyageurs, les bagages et les chiens</i>	20	Ann. 1 § 2	Tarifs.....	en port dû, port payé, au delà.....	8	28
Saragosse.....				Télégraphe.....	Correspondance postale et télégraphique.....	12-17	46-70
	PRESCRIPTIONS DE SERVICE.....	17	Ch. XI	Terminus.....	Gare terminus de chaque Compagnie.....	16	67
	Généralisation des prescriptions de service.....	6	20		Gare terminus du Nord de l'Espagne.....	2	Chap. I
	des trains et usage des machines.....	8	33		Gare terminus du Midi.....	2	2-1°
	Prescriptions de service reproduites.....	10	40		Stations admises à trafiquer pour les Voyageurs.....	2	2-2°
	Prescriptions de service à consulter.....	17	72		Stations admises à trafiquer pour les bagages et chiens.....	2	3
	Prescriptions de service annulées.....	18	73	Trafic.....	Compte de trafic réciproque.....	4	12
Service.....	DÉCRET IMPÉRIAL PORTANT PROMULGATION DE LA CONVENTION CONCERNANT LE SERVICE DE SURVEILLANCE ET DE DOUANE SUR LES CHEMINS DE FER DU MIDI DE LA FRANCE ET DU NORD DE L'ESPAGNE.....	13	Chap. X		<i>Nomenclature des Stations du Midi, d'Orléans et du Nord de l'Espagne en trafic direct pour les Voyageurs, les bagages et les chiens</i>	9	37
	Règlement uniforme des signaux et de service.....	17	71		<i>Nomenclature des Stations de l'Orléans, du Midi, du Nord de l'Espagne, de Saragosse à Pampelune et de Saragosse à Barcelone en trafic direct pour les Voyageurs, les bagages et les chiens</i>	19	Ann. 1 § 1
	de l'Agence en douane.....	23	Ann. 4	Trains.....	TRAINS.....	10	Ch. VII
					Service des Trains et usage des Machines.....	10	40
					en retard.....	10	41

Chacune d'elles pour l'un dans l'autre

Bayonne
Biarritz
Saint-Jean

§ 2.

Chacune d'elles pour l'un dans l'autre

Bordeaux

Pari
Saint-Jean

MOTS.	OBJET SOMMAIRE.	Pages.	ARTICLES ou ANNEXES.	MOTS.	OBJET SOMMAIRE.	Pages.	ARTICLES ou ANNEXES.
1	2	3	4	1	2	3	4
Trains	Point d'arrêt des Trains et transbordement des Marchandises.....	14	52	Usage.....	Imprimés en usage pour l'enregistrement des bagages et des chiens.....	4	15
	Point d'arrêt des Trains de Voyageurs.	15	57		Imprimés en usage pour les expéditions G. V. et P. V.....	7	27
	Changement dans la marche des Trains.	16	64		Service des Trains et usage des Machines.....	10	40
Traités.....	Insertion dans le livret des Traités et Conventions.....	18	75	V			
Transbordement	Point d'arrêt des Trains et transbordement des Marchandises.....	14	52	Valeur.....	Transport des Valeurs.....	22	Ann. 3 Art. 2, 4
Transmissions...	9	Chap. V 35		des monnaies.....	9	39
Transports.....	de France en Espagne.....	6	23	Visite.....	des Bagages, Messageries, etc.....	15	56-57
	d'Espagne en France.....	8	34		Assimilation de la Voie ferrée à une route internationale.....	13	47
	des marchandises.....	13	48	Voie.....	unique.....	12-17	46-70
	Délai de transports.....	14	52		Construction, surveillance, réparation.	12-17	46-70
	des Voyageurs et escorte des Convois..	14	55	Stations admises à trafiquer.....	2	3	
	Expéditions dont le transport ne peut être accepté.....	22	Ann. 3 § 1	Voyageurs.....	Transport des Voyageurs et escorte des Convois.....	14	55
Expéditions dont le transport n'est accepté qu'en port payé.....	22	Ann. 3 § 2	Point d'arrêt des Trains de Voyageurs.		15	57	
Expéditions de fruits en destination de Paris.....	22	Ann. 3 § 3	Wagons.....	Colis que les Voyageurs ne peuvent pas conserver avec eux.....	15	58	
des Marchandises refusées par la douane.....	9	36		Nomenclature des Stations du Midi, d'Orléans et du Nord de l'Espagne en trafic direct pour les Voyageurs, les bagages et les chiens.....	19	Ann. 1 § 1	
Tribunaux.....	Compétence des tribunaux.....	13	47	Nomenclature des Stations de l'Orléans, du Midi, du Nord de l'Espagne, de Saragosse à Pampelune et de Saragosse à Barcelone en trafic direct pour les Voyageurs, les bagages et les chiens.....	20	Ann. 1 § 2	
Type.....	et couleur des billets délivrés par le Nord de l'Espagne.....	4 21	10 Ann. 2	W			
U				W			
Uniformité.....	Règlement uniforme de Signaux et de Service.....	17	71	Voir : Matériel.....	»	»	

Bordeaux, le 25 Juin 1876.

Le Directeur de l'Exploitation,
G. SIMON.

ANNEXE N° 6 A L'ORDRE 272.

**FRANCHISE DE BAGAGES ACCORDÉE AUX ENFANTS DE 3 A 7 ANS
SUR LE RÉSEAU DU NORD DE L'ESPAGNE.**

1. — Par décision de la Compagnie des Chemins de fer du Nord de l'Espagne, la franchise de bagages accordée, sur son réseau, aux enfants de 3 à 7 ans munis de Billets directs, est de 20 kilog.

Franchise accordée aux enfants.

En conséquence :

1° l'art. 20 de l'Ordre 272 sera limité au texte ci-dessous :

20. — Toutes les prescriptions édictées pour le service intérieur du Midi sont applicables aux bagages et aux chiens en destination du Nord de l'Espagne, en ce qu'elles n'ont pas de contraire aux dispositions ci-dessus.

Généralisation des prescriptions de service.

2° La table alphabétique sera rectifiée conformément aux indications ci-dessous :

Table alphabétique.

	MOTS.	OBJET SOMMAIRE.	Pages.	ARTICLES ou ANNEXES.
	1	2	3	4
a — Page 27, lire..	Bagages.....	Franchise de bagages accordée aux enfants	6; 37	20; Annexe 6, 1.
b — Page 29, lire..	Enfants.....	d° d°	6; 37	20; Annexe 6, 1.
c — Page 29, lire..	Espagne.....	d° d°	6; 37	20; Annexe 6, 1.
d — Page 31, lire..	Franchise.....	d° d°	6; 37	20; Annexe 6, 1.

64

Mention d'ordre.

2. — Le titre de la présente *Annexe* sera inscrit, sous la forme ci-dessous, sur la page 4 de l'*Ordre 272*, à la suite du titre de l'*Annexe n° 5* :

6. *Franchise de bagages accordée aux enfants de 3 à 7 ans sur le réseau du Nord de l'Espagne*..... 37

Mesure d'ordre.

3. — Les additions, modifications et suppressions qui font l'objet de la présente *Annexe* seront faites, à l'encre rouge, sur tous les exemplaires de l'*Ordre 272*, et la mention : Voir *Annexe n° 6*, sera inscrite en regard des Articles et Annexes rectifiés.

Bordeaux, le 15 Décembre 1876.

Le Directeur de l'Exploitation,

G. SIMON.

ANNEXE	ARTICLE	CHANGEMENTS	REMARQUES
1	1		
2	2		
3	3		
4	4		
5	5		
6	6		
7	7		
8	8		
9	9		
10	10		

entre la Compagnie des chemins de fer du Nord et la Compagnie des chemins de fer du Midi pour l'exploitation de la section française, pour l'usage commun, réglant les rapports de service entre les deux Compagnies.

La Compagnie des chemins de fer du Nord dont le siège social est à Lille par Monsieur Morenó Ossorio

et la Compagnie des chemins de fer du Midi dont le siège social est à Paris, 54 Boulevard des Capucines, par Monsieur COUVREUX, Ingénieur en Chef

Il a été convenu

EXPLOITATION DE LA SECTION

Par application de l'article 10 de l'acte de concession de la section française et à l'usage commun des chemins de fer du Midi et des chemins de fer du Nord de la section française, bagages et marchandises.

En conséquence, les horaires de ces trains. Les changements de leurs horaires de part et d'autre de la section française.

La circulation de la section française sera assurée par les trains de part et d'autre de la section française en type en usage sur le réseau.

M. L. Harau

T R A I T É

entre la Compagnie des chemins de fer du Midi
et la Compagnie des chemins de fer du Nord de l'Espagne,
pour l'exploitation de la section de Canfranc à la frontière
française, pour l'usage commun de la gare de Canfranc, et
règlant les rapports de service et échanges de trafic entre
les deux Compagnies.

N° 272
Espagne.

Entre :

La Compagnie des chemins de fer du Nord de l'Espagne,
dont le siège social est à Madrid, gare du Principe Pio, représentée
par Monsieur Morené Ossorio, Directeur adjoint,

d'une part,

et la Compagnie des chemins de fer du Midi, dont le siège
social est à Paris, 54 Boulevard Haussmann, représentée par Monsieur
COUVREUX, Ingénieur en Chef adjoint au Directeur,

d'autre part,

Il a été convenu ce qui suit :

CHAPITRE PREMIER

EXPLOITATION DE LA SECTION DE CANFRANC A LA FRONTIERE FRANCAISE

ARTICLE PREMIER

Par application de la Convention internationale relative
à l'exploitation de la section internationale de Canfranc à la frontière
française et à l'usage commun de la gare de Canfranc, la Compagnie des
chemins de fer du Midi est chargée, pour le compte de la Compagnie des
chemins de fer du Nord de l'Espagne, d'assurer le transport des voya-
geurs, bagages et marchandises entre la gare de Canfranc et la frontière
française.

En conséquence, les trains de la Compagnie du Midi arri-
veront à Canfranc et en partiront. La Compagnie du Midi fixera les
horaires de ces trains. Les deux Compagnies se concerteront à chaque
changement de leurs horaires pour assurer la correspondance des trains
de part et d'autre de la gare de Canfranc.

La circulation des trains entre Canfranc et la frontière
française sera assurée par la Compagnie du Midi, conformément aux règle-
ments et prescriptions en vigueur sur son réseau. Les signaux y seront
du type en usage sur le réseau du Midi.

.....

ARTICLE 2

L'entretien et la surveillance des voies, signaux et autres installations de la section internationale entre Canfranc et la frontière française, non compris l'équipement pour la traction électrique seront assurés par la Compagnie du Nord de l'Espagne, qui devra maintenir les installations en bon état. La Compagnie du Midi aura le droit de faire inspecter et vérifier cet entretien par ses agents, qui pourront circuler à cet effet sur la ligne, soit à pied, soit dans les trains ou sur les machines jusqu'à Canfranc.

La Compagnie du Midi assurera l'entretien des installations pour la traction électrique.

Les fonctionnaires et agents de la Compagnie du Nord de l'Espagne chargés de l'entretien et de la surveillance des voies de la section de Canfranc à la frontière, seront autorisés à circuler sur la ligne, soit à pied, soit sur la machine ou dans les wagons des trains jusqu'à la gare des Forges d'Abel.

Toutefois, ils ne pourront pas monter sur les machines lorsque le nombre des agents de la Compagnie du Midi atteindra le maximum fixé par les règlements.

Des lorrys pourront être mis en marche sur les voies de cette section pour son entretien, par le personnel de la Compagnie du Nord de l'Espagne, mais en se conformant pour leur circulation aux règlements de la Compagnie du Midi. Les trains de travaux qui seraient éventuellement nécessaires à cet entretien seront fournis par le réseau du Midi aux frais de la Compagnie du Nord de l'Espagne, et conduits par le personnel du réseau du Midi et conformément à ses règlements.

Des lorrys du Service de la Voie de la Compagnie du Midi, conduits par les agents de cette Compagnie conformément à ses règlements, pourront également être mis en marche entre la gare de Canfranc et la frontière, pour le transport des matériaux de voie destinés à l'entretien de la partie de ligne française des Forges d'Abel à la frontière et qui seront entreposés dans la gare de Canfranc, ainsi qu'il est prévu à l'article 12 du traité. Les agents de la Compagnie du Midi devront, pour cette circulation, se conformer aux indications qui pourront leur être données par les agents du service de la voie de la Compagnie du Nord.

ARTICLE 3

La Compagnie du Nord de l'Espagne remboursera à la Compagnie du Midi les dépenses faites par celle-ci pour entretenir les lignes électriques, y compris les charges patronales et les frais généraux normaux.

La Compagnie du Nord de l'Espagne remboursera également à la Compagnie du Midi les dépenses engagées par celle-ci pour assurer le service des trains sur le parcours compris entre leur point de départ ou d'arrivée à la gare de Canfranc et la frontière française. Les dépenses de personnel et de matériel des trains seront évaluées d'après le temps passé sur le dit parcours et la durée d'utilisation moyenne des mêmes catégories de personnel ou matériel sur le Réseau du Midi, et comprendront les charges patronales et les frais généraux normaux.

Toutefois, il est convenu que le total des frais concernant le service des trains sera fixé forfaitairement à 20 centimes-suisse par essieu-kilomètre de machine, tender, fourgon, voiture ou wagon, pour une période minimum de trois ans commençant à la date d'application de la présente convention, ce forfait pouvant être révisé ensuite sur la demande de l'une des Compagnies faite à l'autre six mois à l'avance.

La Compagnie du Nord de l'Espagne supportera, en outre, les dépenses causées par les accidents de toute nature survenant entre la frontière française et l'aiguille extrême, côté France, de la gare de Canfranc.

Toutefois, s'il est établi que l'accident a pour cause soit une faute commise par un agent de la Compagnie du Midi, soit le vice propre du matériel de cette Compagnie, les conséquences seront à sa charge.

ARTICLE 4

Sur la taxe de transport perçue par la Compagnie du Midi pour le trafic de Canfranc vers la France ou vice versa, par application de la Convention internationale, la Compagnie du Nord de l'Espagne recevra la majoration prévue pour le parcours sur le territoire espagnol. Cette majoration sera fixée par la Compagnie du Nord de l'Espagne.

La Compagnie du Nord de l'Espagne supportera les impôts correspondant à sa part de taxe.

ARTICLE 5

Les paiements résultant de l'application des articles 3 et 4 ci-dessus seront liquidés à la fin de chaque année. Toutefois, un acompte trimestriel égal au quart du solde de l'exercice précédent sera versé par la Compagnie débitrice de ce dernier exercice.

Exceptionnellement, pour la première année les paiements en question seront liquidés trimestriellement.

CHAPITRE II

ORGANISATION DU SERVICE DE LA GARE DE CANFRANC ET DISPOSITIONS FINANCIERES

ARTICLE 6

La Compagnie du Nord de l'Espagne sera chargée de la police de la gare de Canfranc et de ses dépendances, assumant ainsi l'exécution du service en général, par ses agents et par un certain nombre d'agents de la Compagnie du Midi, que cette dernière mettra à sa disposition, sous réserve de ce qui est mentionné ci-après au sujet du service propre de la Compagnie du Midi.

ARTICLE 7

Le service de la gare de Canfranc sera divisé en trois parties :

a) le service commun, qui sera assuré par les agents de la Compagnie du Nord de l'Espagne pour le compte des deux Compagnies;

b) le service propre de la Compagnie du Midi, qui sera assuré par les agents de cette Compagnie pour son propre compte;

c) le service propre de la Compagnie du Nord de l'Espagne, qui sera assuré par les agents de cette Compagnie pour son propre compte.

ARTICLE 8

Le service commun comprendra :

- la manutention des bagages enregistrés directement, entre les deux salles de douane, et des marchandises transbordées directement de wagon à wagon, ainsi que la manoeuvre des engins et appareils affectés au dit transbordement;
- la désinfection des wagons;
- la fourniture de l'énergie électrique pour l'éclairage nécessaire aux installations utilisées en commun, le chauffage, le nettoyage et la surveillance des installations utilisées en commun.

ARTICLE 9

Le service propre de la Compagnie du Midi, assuré par ses agents, comprendra :

- la réception et l'expédition des trains français, les manoeuvres des machines de ces trains sur les voies de réception et d'expédition pour entrer au dépôt après l'arrivée du train, ou pour se mettre en tête du train, après la sortie du dépôt;
- le service du dépôt des machines françaises, y compris toutes les manoeuvres sur les voies de ce dépôt;
- l'entretien, le nettoyage, le graissage et le contrôle du matériel roulant français; l'éclairage et les soins aux signaux sur les trains français et sur les voies du dépôt français; l'allumage des signaux sur ces mêmes voies; le remplissage des réservoirs et le chauffage des trains, sous réserve de ce qui est indiqué ci-après pour la fourniture d'eau et le chauffage des bouillottes;
- l'entretien et la manoeuvre des appareils télégraphiques et téléphoniques reliant directement la gare de Canfranc au réseau du Midi, et des lignes et appareils électriques assurant la traction des trains français; la manoeuvre et l'allumage des signaux et la manoeuvre des appareils de voie sur les voies de réception et d'expédition des trains français;
- la délivrance des billets et la location des places pour la France, ainsi que l'enregistrement des bagages pour la France; la livraison des bagages en provenance de la France;
- le service des voyageurs et des bagages aux trains français, sauf pour les bagages passant directement de wagon à wagon;
- la présentation des bagages en transit à la douane française et les manutentions correspondantes;
- l'acceptation et la livraison des marchandises de grande et de petite vitesse du trafic local de Canfranc avec la France, y compris les opérations de douane et les manutentions sur les installations affectées au service local;
- l'acceptation des marchandises de grande et de petite vitesse qui transitent d'Espagne en France remises par la Cie du Nord de l'Espagne ou par le public, et la remise des marchandises de grande et de petite vitesse qui transitent de France en Espagne, à la Compagnie du Nord de l'Espagne ou au Public, y compris les formalités de douane quant à la douane française et les chargements, déchargements et manutentions, sauf pour les marchandises transbordées directement de wagon à wagon;

- les perceptions relatives aux transports en provenance ou à destination de la France, tant pour le trajet de Canfranc à la frontière française, que pour les frais accessoires de manutention, de pesage, de stationnement et autres, au départ de Canfranc ou à l'arrivée à Canfranc;

- le secours aux trains français en cas d'accidents entre Canfranc et la première gare française;

- la préparation et la prise en charge des documents concernant les transports, entre Canfranc et la France, des marchandises du trafic local et de transit;

- la comptabilité de ces transports;

- le nettoyage et le gardiennage des locaux afférents au service propre de la Compagnie du Midi et l'entretien du mobilier et du petit matériel destinés à ce service.

Ces opérations seront dirigées par un sous-chef de gare de la Compagnie du Midi, agissant sous l'autorité du chef de gare de Canfranc.

L'éclairage, ainsi que la fourniture de l'énergie électrique à toute la gare, à l'exception du courant nécessaire pour la traction des trains, seront assurés par la Compagnie du Nord de l'Espagne; celle-ci fournira l'énergie nécessaire aux installations propres de la Compagnie du Midi et lui facturera le montant de cette fourniture au prix de revient, augmenté des charges normales.

La Compagnie du Nord de l'Espagne assurera en outre aux mêmes conditions la fourniture de l'eau et, le cas échéant, le chauffage des bouillottes pour les trains français.

Seront considérés comme faisant partie du service propre de la Compagnie du Midi les manœuvres de toute nature concernant son matériel roulant, y compris les mesures de sécurité à prendre pour ces manœuvres. Mais ces opérations seront exécutées par le personnel de la Compagnie du Nord, sous la direction du chef de gare espagnol et aux frais de la Compagnie du Midi, qui fournira, s'il y a lieu, la machine et les agents chargés de la conduite de la machine. Les mouvements engageant les voies de réception et de départ des trains français ne pourront avoir lieu sans l'autorisation du chef de service de la Compagnie du Midi.

La Compagnie du Midi pourra exiger l'emploi des moyens qui lui paraîtront le plus avantageux, à condition qu'il n'en résulte aucun préjudice pour la Compagnie du Nord de l'Espagne. Les manœuvres devront être conduites par le personnel de celle-ci de manière à réduire autant que possible les mouvements, à les répartir équitablement entre les véhicules des deux Compagnies, sur les chantiers où ceux-ci doivent être opérés simultanément, et à éviter les pertes de temps, tant au personnel qu'au matériel.

Les manœuvres et l'allumage des signaux et des appareils de voie correspondants seront faits pour le compte de la Compagnie du Midi sur les voies françaises autres que les voies de départ et de réception; le gardiennage en sera assuré dans les mêmes conditions que les manœuvres.

ARTICLE 10

Le service propre de la Compagnie du Nord de l'Espagne comprendra les opérations correspondant à celles qui ont été indiquées ci-dessus pour le service propre de la Compagnie du Midi en ce qui concerne les opérations relatives aux voyageurs, bagages et marchandises en provenance de l'Espagne ou à destination de ce pays.

ARTICLE 11

La Compagnie du Nord de l'Espagne fournira sur la demande du sous-chef de gare ou du chef de dépôt du réseau du Midi la main-d'œuvre que ceux-ci jugeront nécessaire d'ajouter au personnel Midi, pour assurer sous la direction de ce dernier, les opérations de son service propre.

ARTICLE 12

Dans la mesure des installations établies et compte tenu des prévisions des plans approuvés, la Compagnie du Midi disposera des locaux nécessaires pour l'exécution de son service propre. Les Compagnies du Nord de l'Espagne et du Midi se mettront d'accord au sujet de la distribution des chambres pour les logements des agents, un nombre suffisant étant réservé aux agents Midi.

La Compagnie du Nord de l'Espagne réservera à la Compagnie du Midi un corps de garde et des dortoirs pour les agents chargés de la conduite des trains français et les magasins pour les matières nécessaires au service propre de la Compagnie du Midi.

La Compagnie du Midi pourra établir, dans la gare de Canfranc, un pare de voie avec magasin-abri pour y entreposer les matériaux destinés à l'entretien de la ligne française entre les Forges d'Abeek et la frontière.

ARTICLE 13

Les deux Compagnies de chemins de fer recevront des gouvernements respectifs les installations nécessaires à l'exploitation, conformément à ce qui a été prévu dans la convention internationale et autres conventions qui les lient à Canfranc; elles n'auront rien à se rembourser comme loyer à ce sujet, ni à se payer quoi que ce soit pour l'usage des installations établies ou à établir.

Les mêmes dispositions seront applicables aux frais de premier établissement du mobilier, du petit matériel et de l'outillage, les dépenses correspondantes devant être réglées de la même façon que celles des installations.

ARTICLE 14

La Compagnie du Nord de l'Espagne se chargera de l'entretien de toutes les installations fixes de la gare et de ses dépendances.

La Compagnie du Nord de l'Espagne passera au gouvernement espagnol le compte détaillé des dépenses conservatoires ou d'entretien qu'elle aura faites, en séparant celles qui sont relatives aux installations du service propre de chaque Compagnie et celles qui sont relatives au service commun. Le gouvernement espagnol s'entendra avec le gouvernement français pour le solde des comptes à la charge de celui-ci ou des services français.

A moins d'arrangement contraire ultérieur entre les deux Etats et les deux Compagnies de chemins de fer, les deux Compagnies n'auront aucune somme à se rembourser sur les dépenses qu'elles auront à faire pour l'entretien des installations, du mobilier, du petit matériel et de l'outillage dont elles seront chargées, ces dépenses devant être mises provisoirement à la charge des deux Gouvernements, sous réserve du recours que chacun d'eux pourra exercer ensuite sur ses administrations ferroviaires et autres, en exécution des conventions et règlements les concernant.

ARTICLE 15

Les dépenses d'exploitation de toute nature autres que celles dont il est question à l'article précédent seront supportées intégralement par chaque Compagnie en ce qui concerne son service propre et pour moitié pour ce qui concerne le service commun.

Les dépenses d'exploitation du service commun à exécuter par la Compagnie du Nord de l'Espagne comprendront :

- les soldes de tout le personnel employé dans ce service commun, y compris les versements aux caisses de retraite ;
- les dépenses d'engins de transbordement, brouettes et autres moyens mécaniques ou électriques qui pourraient être adoptés ;
- les frais de chauffage, d'éclairage, de nettoyage et la fourniture d'eau aux installations du service commun ;
- les dépenses du service médical et des accidents de travail concernant les agents du service commun ;
- les frais de maintenance des marchandises et bagages du transbordement direct ;
- les sommes que la Compagnie du Nord devra payer d'après les règles de rémunération de son personnel, pour loger le personnel du service commun ;
- les imprimés, registres, papiers, etc... relatifs au service commun.

Il sera établi un compte de tous ces frais à partager par moitié entre les deux Compagnies.

ARTICLE 16

Chaque Compagnie fournira à ses frais les registres, imprimés et papiers de toute nature destinés à son service propre, ainsi que l'huile, la graisse et les autres matières de consommation nécessaires à son usage particulier.

Les contributions et assurances concernant l'exploitation de la gare seront payées par chaque Compagnie pour son service propre et réparties par moitié, comme il est indiqué plus haut, pour ce qui concerne le service commun.

ARTICLE 17

Les dépenses que chaque Compagnie fera pour le service commun ou pour le service propre de l'autre seront facturées aux prix de revient, en tenant compte, le cas échéant, des charges patronales et des frais généraux normaux.

ARTICLE 18

Les dépenses d'exploitation de toute nature concernant le service des dépôts de machines de chaque Compagnie seront à la charge de celle-ci.

ARTICLE 19

Les conséquences pécuniaires des accidents qui pourraient survenir à la gare commune soit au personnel, soit au matériel, soit aux installations diverses de la gare, soit enfin à des tiers, en leur personne ou dans leurs biens, seront au compte :

a) de l'une des Compagnies seulement, lorsque ces accidents seront survenus à l'occasion du service propre de cette Compagnie;

b) de la communauté, pour tous les autres accidents, ou lorsque la responsabilité exclusive du service propre d'une des Compagnies ne sera pas péremptoirement démontrée.

Toutefois, s'il est établi que l'accident a pour cause soit une faute commise par un agent qui n'appartient pas au service commun ou n'agissant pas en vertu d'ordre émanant du service commun, soit le vice propre du matériel de l'une des Administrations, les conséquences en seront à la charge de la Compagnie dont relève le dit agent ou qui est propriétaire du dit matériel.

Il en sera de même pour les accidents survenus en dehors de la gare commune, qui resteront à la charge de la ligne intéressée, même s'ils étaient imputables à une faute commise par un agent du service commun, sous réserve de ce qui a été dit pour les accidents survenus sur le tronçon de ligne compris entre la frontière française et la gare de Canfranc.

En ce qui concerne les accidents du travail, le personnel de chaque Compagnie restera assujéti à la législation en vigueur dans le pays de chaque Compagnie intéressée, laquelle remplira les formalités prescrites par la loi.

Les conséquences pécuniaires des dits accidents seront supportées de la façon indiquée plus haut.

La fixation des indemnités de toute nature pouvant incomber à la communauté sera faite par la Compagnie du Nord de l'Espagne.

ARTICLE 20

Au cas d'incendie, les conséquences en résultant seront :

a) au compte de la communauté, et réparties par moitié, pour les immeubles, le mobilier et l'outillage dépendant du service commun;

b) à la charge de chaque Compagnie, pour son matériel roulant, pour les immeubles, le mobilier et l'outillage affectés exclusivement à son service propre, ainsi que pour les marchandises dont elle aura pris charge. Il ne sera exercé aucun recours de voisinage et les conséquences de tout incendie seront réglées d'après la nature des objets détruits ou avariés, et non d'après le lieu d'origine et les causes du sinistre.

Les dispositions du présent article seront applicables sous réserve du recours à exercer, s'il y a lieu, par la communauté auprès des gouvernements français et espagnol.

ARTICLE 21

Chacune des Compagnies conservera les taxes de transport et frais accessoires (frais de gare, de chargement et déchargement, de pesage, de stationnement, de douane, de magasinage, etc..) qu'elle aura perçus par application de ses tarifs.

La Compagnie du Midi recevra la moitié des recettes accessoires résultant de la concession d'industries diverses exercées dans la gare (annonces, consigne, bibliothèques, bazars, bureaux de tabacs, distributeurs automatiques, etc. ..).

En ce qui concerne la buvette, la cantine et l'hôtel, considérés comme installations propres aux services espagnols, leurs recettes appartiendront à la Compagnie du Nord de l'Espagne.

Les réductions consenties dans ces établissements aux employés espagnols seront également faites aux agents français.

ARTICLE 22

Pour le logement de leur personnel, les deux Compagnies disposeront d'appartements dans les étages du bâtiment des voyageurs et dans les dépôts, et de ceux construits à part dans la partie désignée "village".

Dans le bâtiment des voyageurs, il sera réservée 10 logements pour les agents de la Compagnie du Midi. Parmi ces 10 logements, trois comporteront cinq pièces.

En outre, le Chef de réserve de la Compagnie du Midi sera logé au dépôt.

Les agents de la Compagnie du Midi qui ne pourraient être logés dans le bâtiment des voyageurs ou au dépôt habiteront dans le "village".

Les agents de la Compagnie du Nord seront logés de la même façon, partie dans les étages supérieurs du bâtiment des voyageurs, partie au dépôt et partie dans le "village".

Dans les étages supérieurs du bâtiment des voyageurs, ainsi qu'au dépôt, il sera également réservé des pièces nécessaires pour servir de dortoirs, de réfectoire et de cuisine au personnel de passage de la Compagnie du Midi et au personnel venu du réseau du Midi pour remplacer les agents absents par suite de congé, repos, maladie.

Les Compagnies du Nord et du Midi pourront ultérieurement augmenter leur personnel, à mesure que les nécessités l'imposeront, et elles se mettront d'accord avec les gouvernements respectifs pour la construction des habitations nécessaires, qui figureront comme travaux complémentaires.

ARTICLE 23

Les agents supérieurs du Service de l'Exploitation de la Compagnie du Midi donneront directement des ordres au Chef de gare de Canfranc pour ce qui se rapporte aux opérations de service énumérées à l'article 9 ci-dessus comme étant assurées par le personnel du réseau du Midi.

La Compagnie du Nord de l'Espagne devra appliquer au personnel de son réseau adjoint au personnel du réseau du Midi pour l'exécution de ces opérations, ainsi qu'au personnel des services assurés par elle pour le compte de la Compagnie du Midi, les exclusions et punitions en vigueur sur son réseau et que la Compagnie du Midi croira opportun de requérir.

Réciproquement, la Compagnie du Nord de l'Espagne étant chargée de la police de la gare, les Services de la Compagnie des chemins de fer du Midi appliqueront à leur personnel les exclusions et les punitions en vigueur sur leur réseau que la Compagnie du Nord de l'Espagne croira devoir requérir pour les infractions aux mesures adoptées pour la police et la sécurité de la gare de Canfranc. Cette disposition s'applique à tous les agents de la Compagnie du Midi en service à la gare, et notamment au personnel des machines et des trains.

Les Compagnies du Nord de l'Espagne et du Midi se communiqueront les règlements et instructions de l'un ou l'autre réseau que doivent connaître et appliquer les agents de chaque Compagnie, comme conséquence de ce qui est stipulé dans le présent article.

CHAPITRE III

ECHANGE DU TRAFIC

ARTICLE 24

Toutes les gares du réseau du Midi et autres gares des réseaux français trafiqueront avec la gare de Canfranc et réciproquement pour le service des voyageurs, bagages et chiens et marchandises, comme s'il s'agissait d'une gare du réseau du Midi, sous réserve des dispositions spéciales de taxe prévues par la convention internationale.

Le trafic direct entre certaines gares intérieures françaises et espagnoles sera fixé, le cas échéant, par les tarifs internationaux.

ARTICLE 25

Lorsqu'un train arrivera en retard, mais avant l'heure de départ du train correspondant de la Compagnie voisine, ce dernier ne sera expédié qu'après l'achèvement du service des voyageurs munis de billets directs et de bagages directs.

Lorsque le train attendu aura un retard annoncé ne pouvant pas lui permettre d'arriver avant l'heure réglementaire de départ du train correspondant, ce dernier sera expédié à son heure de départ réglementaire, à moins qu'un délai d'attente n'ait été convenu entre les deux services de l'Exploitation des deux Compagnies.

En outre, ces services fixeront les cas dans lesquels des trains spéciaux pourront être créés par suite de correspondances manquées.

Dans le cas où il ne serait pas mis en marche de train spécial, les voyageurs et bagages seront acheminés par le premier train de voyageurs partant.

La remise des bagages de la Compagnie cédante à la Compagnie cessionnaire sera considérée comme effectuée au point et au moment où finira la visite douanière par les employés de l'Etat exportateur.

ARTICLE 26

Pour chaque expédition, la Compagnie cédante accompagnera la remise des marchandises d'une lettre de voiture ou récépissé, et, s'il y a lieu, des pièces de douane, etc...et en recevra reçu.

ARTICLE 27

Les marchandises dont la manutention incombe au chemin de fer arrivant dans la gare commune seront considérées comme remises à la Compagnie cessionnaire aussitôt après la visite de la douane du pays exportateur, ou au moment du transbordement, lorsqu'il s'agira de marchandises transbordées directement de wagon à wagon et après la reconnaissance contradictoire qui aura lieu au fur et à mesure de ces opérations de débarquement ou de transbordement.

Les agents des deux Compagnies, chargés de la reconnaissance contradictoire, devront être avisés suffisamment à l'avance des heures habituelles où s'effectueront les dites opérations. En cas d'absence du représentant de la Compagnie cédante, les réserves faites par les agents de la Compagnie cessionnaire seront tenues, en principe, pour valables, sauf objections dûment motivées du représentant de la Compagnie cédante, auxquels ces réserves devront être notifiées sans délai.

ARTICLE 28

En ce qui concerne les marchandises dont la manutention dans la gare commune incombe au public, les règles de l'article 27 seront applicables s'il s'agit de marchandises à destination de l'au delà.

Lorsque dans un transport international comportant un transbordement direct de wagon à wagon les règlements autorisent le chemin de fer à requérir l'exécution de ce transbordement par un tiers, cette requête ne pourra être faite que d'accord entre les deux Compagnies.

ARTICLE 29

Chaque Compagnie est responsable, en principe, des dommages pouvant être causés aux marchandises jusqu'à leur livraison au public ou leur remise à l'autre Compagnie, sauf à faire la preuve que les dommages en question sont du fait de l'autre Compagnie agissant soit pour son compte, soit pour le compte de la communauté.

ARTICLE 30

Dans le cas où, par suite d'encombrement ou de toute autre cause, la Compagnie cessionnaire ne pourrait recevoir tout ou partie des transports provenant de la Compagnie cédante, au fur et à mesure que celle-ci les lui offrirait, elle serait responsable des dommages provenant du seul fait des retards ainsi occasionnés par elle, la Compagnie cédante conservant, d'ailleurs, la responsabilité des dommages qui proviendraient de toute cause autre que le retard proprement dit. Ces règles visent tous les transports que la Compagnie cédante serait obligée de conserver sur ses voies par suite de leur refus d'acceptation par la Compagnie cessionnaire, soit dans la gare commune, soit dans une autre de ses gares en deça. Une liste des wagons ainsi retenus, indiquant leur point de garage provisoire, devra obligatoirement être notifiée, par la Compagnie cédante, à la gare commune, les responsabilités ci-dessus déterminées et incombant à la Compagnie cessionnaire n'étant encourues qu'à partir du moment de cette notification.

CHAPITRE IV

Matériel

ARTICLE 31

Les marchandises seront chargées sur le matériel de chaque Compagnie conformément aux instructions qu'elle donnera, tant en ce qui concerne les véhicules à utiliser et la répartition du matériel entre les divers chantiers, que les détails du chargement.

Chacune des Compagnies avertira la gare des wagons qu'elle lui enverra six heures au moins avant l'arrivée de ceux-ci.

ARTICLE 32

Les wagons chargés de marchandises taxées en petite vitesse, ou vides destinés à être chargés de marchandises taxées en petite vitesse, qui seront arrivés par un train du réseau du Midi devront être remis, suivant leur destination, au chantier de transbordement ou du local pour le début de la première séance commençant le lendemain de leur arrivée, étant entendu qu'à ce point de vue la journée se termine à 16 heures. Les mêmes wagons vides ou chargés provenant du chantier de transbordement ou du local seront remis le jour suivant le chargement ou le déchargement, soit au premier train du réseau du Midi, soit à l'un des chantiers de la gare pour son ouverture, suivant les indications de la Compagnie du Midi.

Pour les wagons à transborder par les soins de la Compagnie du Nord de l'Espagne, l'autorisation de décharger ou de charger les wagons français sera demandée à la douane française dès l'arrivée de la marchandise. Les wagons étant rendus sur le chantier, le déchargement devra être achevé le jour de cette autorisation, si elle a été donnée avant midi, et le lendemain, si elle a été donnée après midi. Le chargement des wagons vides devra être achevé le lendemain de leur arrivée sur le chantier. Les deux délais s'ajoutent pour les wagons arrivant chargés et repartant chargés.

Pour les wagons à transborder dont la manutention incombera au public, le délai des opérations de chargement et de déchargement sera celui qui est fixé par le tarif français, et la Compagnie du Nord de l'Espagne recouvrera les frais de stationnement en cas de retard dans ses opérations.

Tout dépassement du délai total résultant des paragraphes précédents pour les wagons français donnera lieu au paiement, par la Compagnie du Nord de l'Espagne à la Compagnie du Midi, d'une indemnité de un franc cinquante suisse par wagon et par jour de retard, toute journée commencée étant comptée pour une journée entière.

La Compagnie du Midi devra, de son côté, fournir les wagons vides demandés pour les transbordements de wagon à wagon à faire par la Compagnie du Nord de l'Espagne de manière que ces wagons soient rendus dans la gare dans la journée du jour suivant la demande.

Tout retard dans la fourniture de ces wagons immobilisant un wagon espagnol donnera lieu, pour chaque wagon espagnol immobilisé, au paiement, par la Compagnie du Midi à la Compagnie du Nord de l'Espagne, des indemnités prévues au 4ème alinéa du présent article. Toutefois, cette indemnité ne sera pas due si le retard à la remise du matériel est dû à une cause imputable à la Compagnie du Nord de l'Espagne.

La Compagnie du Nord de l'Espagne remettra au représentant du Midi une demande quotidienne du matériel vide à fournir le lendemain, par catégorie, pour les besoins du transbordement des marchandises destinées à la France, en séparant celles qui doivent être transbordées par les soins du chemin de fer et celle qui doivent être transbordées par le public.

Dans le calcul des pénalités prévues au présent article, les wagons dont la capacité de chargement en petite vitesse est au moins de vingt tonnes et les wagons à boggies seront comptés pour deux unités, sauf, en ce qui concerne les wagons vides, si l'on n'a pas leur application pour les marchandises à transborder.

ARTICLE 33

Les wagons munis du frein à air chargés de marchandises taxées en grande vitesse, ou vides destinés à être chargés de marchandises taxées en grande vitesse, qui seront arrivés par un train du réseau du Midi devront être remis, suivant leur destination, au chantier de transbordement ou du local dans les deux heures suivant l'arrivée de ce train.

Les mêmes wagons vides ou chargés, provenant du chantier de transbordement ou du local, seront remis aux trains de la Compagnie du Midi ou à un autre chantier de la gare, selon les indications de la Compagnie du Midi, trois heures au plus après leur déchargement ou leur chargement.

Pour les wagons à transborder par les soins de la Compagnie du Nord de l'Espagne, l'autorisation de décharger ou de charger les wagons français sera demandée à la douane française dès l'arrivée de la marchandise. Le déchargement devra être achevé dix heures au plus après que l'autorisation de décharger aura été donnée par la douane française; le chargement des wagons vides devra être achevé six heures au plus après leur arrivée sur le chantier. Les deux délais s'ajoutent pour les wagons arrivant chargés et repartant chargés. Ils ne comprennent pas les heures pendant lesquelles les opérations de douane ne peuvent être assurées.

Pour les wagons à transborder dont la maintenance incombe au public, le délai des opérations de chargement ou de déchargement sera celui qui est fixé par le tarif français et la Compagnie du Nord de l'Espagne recevra les frais de stationnement perçus en cas de retard dans ces opérations.

Tout dépassement du délai total de restitution résultant des paragraphes précédents pour les wagons français donnera lieu au paiement, par la Compagnie du Nord de l'Espagne à la Compagnie du Midi, d'une indemnité égale pour chaque période indivisible de six heures (heures de suspension du service des douanes comprises), à la moitié des taux fixés par l'article 52.

La Compagnie du Midi devra fournir les wagons vides demandés pour les transbordements de wagon à wagon à faire par la Compagnie du Nord de l'Espagne de manière que, compte tenu des délais de transmission entre les chantiers prévus au premier alinéa, ces wagons soient rendus le lendemain de la demande au chantier de transbordement au début de la séance de travail, si la demande en a été faite après midi, et le jour de la demande avant 21 heures si la demande a été faite avant midi.

Tout retard dans la fourniture de ces wagons immobilisant un wagon espagnol, donnera lieu au paiement pour chaque wagon espagnol immobilisé, par la Compagnie du Midi à la Compagnie du Nord de l'Espagne, des indemnités prévues au 5ème alinéa du présent article. Toutefois, cette indemnité ne sera pas due si le retard dans la remise du matériel est dû à une cause imputable à la Compagnie du Nord de l'Espagne.

ARTICLE 54

Dans le cas où la Compagnie qui reçoit le trafic se voit obligée, pour encombrements ou pour tout autre cause, de suspendre ou de limiter la réception du matériel chargé; elle notifiera la suspension ou la limitation à l'Administration remettante, en précisant, s'il s'agit de limitation, le nombre de wagons qu'elle peut recevoir.

La Compagnie cédante pourra prendre elle-même des mesures de suspension ou de réduction de trafic dès que le nombre des wagons retenus sur ses voies en attente de déchargement (en considérant à part, s'il y a lieu, les wagons de grande vitesse et ceux de petite vitesse) sera, pendant trois jours consécutifs, le triple des wagons de la Compagnie cédante libérés au cours de l'un quelconque de ces trois jours dans la gare de Canfranc.

Elle notifiera ces mesures à la Compagnie cessionnaire.

Pour les wagons touchés par la suspension, la Compagnie éédante percevra une indemnité de deux francs suisse par wagons à 2 essieux de moins de 20 tonnes et de quatre francs suisse pour les wagons à 2 essieux, de 20 tonnes et plus ou à bogie, à partir du jour où la Compagnie éédante aura notifié à la Compagnie cessionnaire l'arrêt de ces wagons (1). Le nombre des wagons donnant lieu à pénalité ne pourra excéder au total cinq fois le trafic journalier moyen calculé sur les sept jours antérieurs à la suspension.

Pour le décompte des indemnités, il sera établi, au fur et à mesure de l'arrêt des wagons, des états mentionnant la série et le numéro des véhicules, la date et le numéro d'expédition, la provenance, la nature du chargement et le point de stationnement.

La redevance sera due jusqu'au moment où le wagon sera réexpédié de son point de garage.

Un décompte des indemnités dues sera remis dans les huit jours qui suivront la reprise du trafic normal à la Compagnie qui aura provoqué l'arrêt.

Dès la reprise du trafic, la Compagnie éédante fera toute diligence pour livrer à la Compagnie cessionnaire, dans le plus bref délai et au fur et à mesure des possibilités de réception dans la gare commune, les wagons retenus sur son réseau. Ces wagons seront livrés autant que faire se pourra dans l'ordre indiqué par la Compagnie cessionnaire.

Il est entendu que lorsque la Compagnie cessionnaire aura notifié à la Compagnie éédante une suspension ou une limitation des transports, cette dernière devra répercuter au plus tôt les ordres ainsi donnés, en vue de faire refuser les expéditions que la Compagnie cessionnaire aurait déclaré ne pouvoir recevoir; la Compagnie éédante rendra compte à la Compagnie cessionnaire des mesures prises par elle et elle demeurera, d'ailleurs, responsable en ce cas de toute faute ou négligence lui incombant dans la transmission des ordres émanant de la Compagnie cessionnaire.

ARTICLE 35

Tous les agrès de chargement (bâches, prolonges, chaînes, cordes, etc...) d'une Compagnie, ne pourront dépasser la gare commune et devront lui être rendus avec le matériel, sauf le cas où elle en autoriserait la réutilisation sur les wagons chargés.

Toute bâche non restituée dans les conditions prescrites dans le paragraphe précédent et dans les délais fixés pour les wagons par l'article 32, donnera lieu à la perception, par le réseau propriétaire, d'une indemnité de 0f20 francs-suisse par jour pour les neuf premiers jours de retard et de 0f50 francs-suisse à partir du dixième jour, le retard étant compté à partir du jour où le wagon par lequel elle est parvenue aurait dû être restitué ou mis à disposition de la Compagnie éédante. Toute journée commencée est comptée pour une journée entière.

(1) exception faite, cependant, de ceux qui auraient été expédiés par une gare du pays auquel appartient la Compagnie éédante, par dérogation à une restriction de trafic demandée par la Compagnie cessionnaire et après que cette restriction aurait été notifiée à la dite gare.

Est considéré comme perdu, tout agrès non restitué dans le délai d'un mois à compter de la date de sa réclamation par le réseau cédant. Pour les bâches, prolonges, chaînes et cordes non restituées, la Compagnie propriétaire percevra la valeur entière de l'agrès, qui est fixée aux prix suivants :

Bâches	180	francs-suisse
Prolonges	6	"
Chaînes	8	"
Cordes	0f50	"

Pour les bâches non rendues, l'indemnité de retard sera payée depuis la date où l'agrès devait être restitué, jusqu'à celle où on doit le considérer comme perdu, cette dernière date étant postérieure d'un mois à celle de la réclamation.

Si une bâche est rendue avariée de telle sorte que la réparation n'en soit plus possible, la Compagnie du Nord de l'Espagne en devra payer le prix à la Compagnie du Midi tel qu'il est déterminé au 3^e paragraphe du présent article.

ARTICLE 36

L'heure de cessation journalière des opérations de remise et de restitution du matériel est fixée à 18 heures. On établira à ce moment un état du matériel et des agrès reçus et restitués durant les 24 heures précédentes.

Le dit état sera dressé contradictoirement par les représentants des deux Compagnies et établi en trois exemplaires, l'original restant à la gare et une copie étant envoyée au Service Central de chaque Compagnie.

Sur cet état seront indiquées les réserves auxquelles donneraient lieu les avaries ou manquants constatés au matériel ou aux agrès.

CHAPITRE V

DISPOSITIONS DIVERSES

ARTICLE 37

Le décompte général des dépenses sera établi à la fin de chaque trimestre par chacune des Compagnies contractantes dans sa monnaie légale en ce qui concerne les frais engagés par elle pour le service commun ou celui de l'autre Compagnie.

Il y sera tenu compte du montant des recettes visées à l'article 21 perçues pour le compte de la communauté.

Le montant détaillé en franc suisse des indemnités relatives au matériel roulant prévues par les articles 32 à 35 sera porté à la suite du même décompte.

Les décomptes seront présentés par chacune des Compagnies à l'autre dans la première quinzaine du mois suivant le trimestre en cause.

ARTICLE 38

La Compagnie débitrice pour un trimestre versera à l'autre au milieu du trimestre suivant une provision égale à son débit.

Le règlement des soldes des décomptes, compte tenu des provisions versées, aura lieu au plus tard à la fin du mois de leur présentation.

ARTICLE 39

La présente convention aura son effet quinze jours après son approbation par les Compagnies; elle sera résiliable à la volonté de chacune des parties en prévenant l'autre six mois à l'avance.

ARTICLE 40

Toutes les difficultés qui pourraient naître des rapports des deux Compagnies seront jugées souverainement et sans appel par un expert désigné par le Président de l'Union Internationale des chemins de fer, à moins que ce Président ne soit de nationalité française ou espagnole, auquel cas l'expert serait désigné par le plus ancien des Vice-Présidents de nationalité autre que les nationalités française ou espagnole.

Fait en double :

Paris, le deux août mil neuf cent vingt-huit

Lu et approuvé

COUVREUX

Vu, approuvé et accepté par décision
du Conseil d'Administration
en date du 27 juillet 1928
Le Président du Conseil d'Administration,
HENRY PERRIERE

Madrid, le 22 Agosto 1929
P. EL ADMINISTRADOR DIRECTOR,
El Director Adjunto
JOSE MORENO

Aprobado en 10 de agosto de 1929
Per EL PRESIDENTE DEL CONSEJO
Un Vicepresidente,

T R A I T E

entre

la Compagnie des chemins de fer du Midi et la Compagnie des chemins de fer du Nord de l'Espagne, pour l'exploitation de la ligne de jonction de La Tour-de-Carol à Puigcerda et les rapports de service entre les deux réseaux, pendant la période de transition précédant la mise à largeur de lm44 de la voie sur le territoire espagnol.

Entre:

La Compagnie des chemins de fer du Nord de l'Espagne, dont le siège social est à Madrid, gare du Principe Pio, représentée par M. Moreno Ossorio, Directeur Adjoint,

d'une part,

et la Compagnie des chemins de fer du Midi, dont le siège social est à Paris, 54, Boulevard Haussmann, représentée par Monsieur GUFFLET, Sous-Directeur de la Compagnie,

d'autre part,

il a été convenu ce qui suit:

CHAPITRE PREMIER

Exploitation de la ligne de jonction de La Tour-de-Carol à Puigcerda

ARTICLE PREMIER

La Compagnie des chemins de fer du Midi et la Compagnie des chemins de fer du Nord de l'Espagne se sont mises d'accord pour exploiter comme il est dit ci-après, en attendant la mise en application du décret royal du 17 juillet 1928 relatif à la mise à largeur de lm44 de la voie espagnole entre Puigcerda et Barcelone, la section de la ligne d'Ax-les-Thermes à Ripoll comprise entre les gares de La Tour-de-Carol et de Puigcerda, section formée d'une voie à écartement français et d'une voie à écartement espagnol et désignée dans la suite sous le nom de section internationale.

.....

ARTICLE 2

Voyageurs, bagages et chiens

Chacune des gares de La Tour-de-Carol et de Puigcerda disposant des voies nécessaires pour la réception des trains de voyageurs venant du réseau auquel appartient l'autre gare, la gare de la Compagnie du Midi à La Tour-de-Carol sera considérée comme la gare terminus du réseau du Nord de l'Espagne pour les voyageurs, les bagages et les chiens, et la gare du réseau du Nord de l'Espagne à Puigcerda sera considérée comme la gare terminus du réseau du Midi pour les voyageurs, les bagages et les chiens.

En conséquence, les trains de voyageurs de la Compagnie du Midi arriveront à Puigcerda et, réciproquement, ceux du Nord de l'Espagne arriveront à La Tour-de-Carol.

La réception des trains de voyageurs et leur rapatriement en matériel vide seront effectués dans chaque gare terminus par les soins des agents du réseau sur le territoire duquel est cette gare, en se conformant aux règlements et instructions étudiés d'un commun accord entre les deux réseaux.

Le rapatriement devra être effectué aussitôt le service du train terminé.

Le personnel de conduite des machines et les agents des trains durant leur séjour dans chaque gare terminus seront sous les ordres du chef de cette gare pour tout ce qui concerne la sécurité et le mouvement des trains

ARTICLE 3

Marchandises de grande vitesse

Les marchandises de grande vitesse transportées comme expéditions de détail dans les fourgons des trains de voyageurs seront conduites dans la gare terminus de chaque réseau définie au précédent article, laquelle en opérera le transbordement.

Les marchandises de grande vitesse transportées en wagons complets seront traitées comme il est dit ci-dessous à l'article 4 pour les marchandises de petite vitesse.

ARTICLE 4

Marchandises de petite vitesse

De même que pour les voyageurs, bagages et chiens, les gares de La Tour-de-Carol et Puigcerda sont considérées respectivement comme gare terminus des chemins de fer du Nord de l'Espagne et du Midi pour les marchandises de petite vitesse.

En conséquence, les marchandises à destination de l'Espagne seront conduites directement par les trains de la Compagnie du Midi jusqu'à Puigcerda.

Quant aux marchandises à destination de la France, en l'absence d'installations de transbordement à La Tour-de-Carol, elles seront mises à Puigcerda sur des

wagons à voie française qui seront remorqués jusqu'à la gare de La Tour-de-Carol par les soins de la Compagnie du Midi, pour le compte de la Compagnie du Nord de l'Espagne.

La Compagnie du Nord de l'Espagne effectuera ainsi un transbordement des marchandises à destination de la France, dont elle sera rémunérée par la perception d'une surtaxe de transbordement ajoutée au montant de la taxe appliquée à la marchandise sortant d'Espagne. Le montant de cette surtaxe sera fixé en pesetas et l'exécution du service de transbordement sera expressément subordonnée à la perception de cette surtaxe.

La Compagnie du Midi se réserve le droit d'établir dans sa gare de La Tour-de-Carol des voies espagnoles et françaises de transbordement et d'obtenir alors que certaines marchandises à destination de la France indiquées par elle soient conduites par les trains du Nord de l'Espagne jusqu'à La Tour-de-Carol.

ARTICLE 5

Les machines d'un réseau n'auront pas à faire dans la gare de l'autre réseau d'autres manoeuvres que celles nécessaires pour se mettre en tête des trains formés ou pour rentrer à leur dépôt. Toutefois, le réseau du Midi fournira à celui du Nord de l'Espagne, au prix de revient majoré des frais généraux et charges patronales, les heures de locomotive à voie française nécessaires aux manoeuvres de la gare de Puigcerda. Ces heures pourront être transformées en un prix par wagon manoeuvré à déterminer.

Le réseau du Nord de l'Espagne fournira dans les mêmes conditions les heures de machine à voie espagnole qui seraient nécessaires à la gare de La Tour-de-Carol si un chantier de transbordement y était installé, le prix de ces heures pouvant également être transformé en un prix par wagon à déterminer.

ARTICLE 6

L'entretien et la surveillance des voies et autres installations, tant espagnols que français de la section internationale, seront assurés par chaque réseau sur son propre territoire.

Les signaux seront entretenus par le réseau auquel appartient la gare qui les manoeuvre ou qu'ils protègent, même s'ils sont sur le territoire de l'autre réseau.

Les diverses installations énumérées ci-dessus devront être maintenues toujours en bon état par l'Administration qui a la charge de l'entretien.

Les fonctionnaires et agents des deux réseaux chargés de l'entretien et de la surveillance des voies seront autorisés à circuler sur la section

internationale soit à pied, soit sur la machine ou dans les wagons des trains.

Toutefois, ils ne pourront pas monter sur les machines lorsque le nombre des agents atteindra le maximum fixé par les règlements de chaque réseau.

Des lorrys et draisines pourront être mis en marche sur la section internationale, pour l'entretien des voies, par chacun des réseaux sur la voie à son écartement, conformément à ses règlements de circulation.

ARTICLE 7

Chaque administration pourra détacher dans la gare terminus située sur le réseau de l'autre administration un ou plusieurs agents payés par elle et chargés de ses intérêts.

Elle fournira dans ses propres établissements un local convenable pour recevoir les agents de l'autre administration ainsi détachés, moyennant paiement de l'intérêt à 6 % du prix d'établissement des locaux ainsi occupés, ce prix étant évalué en francs or au cours du change à Paris le jour de leur remise au service exploitant du réseau propriétaire par le service constructeur.

Toutefois, l'usage des locaux et aménagements destinés à chaque Compagnie dans la gare de l'autre lors de la construction de cette gare ne donnera lieu à aucun loyer.

CHAPITRE II

ECHANGE DU TRAFIC

ARTICLE 8

Le chemin de fer étant, dans sa partie internationale, considéré comme composé de deux lignes:

l'une, à voie française, prolongeant jusqu'à l'intérieur de la gare de Puigcerda le chemin de fer du Midi, et l'autre, à voie espagnole, prolongeant jusqu'à l'intérieur de la gare de La Tour-de-Carol le chemin de fer du Nord de l'Espagne,

Chaque administration appliquera et percevra ses tarifs propres jusqu'à la gare terminus telle qu'elle est définie à l'article 2 ci-dessus, sous réserve des dispositions spéciales de taxe prévues par les tarifs internationaux.

Chaque réseau percevra et conservera les frais accessoires à l'arrivée ou au transit fixés par ses tarifs pour les marchandises venant de son territoire.

En outre, pour les marchandises de grande vitesse par wagons complets et les marchandises de petite

vitesse dont la Compagnie du Nord de l'Espagne assurera le transbordement à Puigcerda comme il est dit aux art. 3 et 4, la Compagnie du Nord de l'Espagne percevra d'après ses tarifs une taxe en pesetas correspondant aux opérations de transbordement (manutentions, manoeuvres et immobilisations de matériel).

Cette taxe cesserait d'être perçue si la gare de La Tour-de-Carol était munie d'installations de transbordement comme il est prévu, à titre éventuel, au dernier paragraphe de l'article 4.

Dans le cas où la Compagnie du Nord de l'Espagne, ayant perçu les frais de transbordement, cette opération se ferait exceptionnellement à La Tour-de-Carol, la Compagnie du Nord de l'Espagne versera à la Compagnie du Midi 1f50 or par tonne transbordée par celle-ci.

Les droits de stationnement et de magasinage à l'arrivée pour les marchandises à destination de Puigcerda seront perçus au tarif français et pour les marchandises à destination de La Tour-de-Carol au tarif espagnol. Les sommes correspondantes seront reversées au réseau sur le territoire duquel le stationnement ou le magasinage aura eu lieu.

Le nettoyage et la désinfection des wagons déchargés dans les stations internationales incomberont à la Compagnie du Nord de l'Espagne pour les wagons arrivant chargés d'Espagne et à la Compagnie du Midi pour les wagons arrivant chargés de France. Le réseau qui aura à assurer la désinfection percevra selon ses tarifs et conservera les taxes correspondantes.

ARTICLE 9

La circulation du matériel d'un des réseaux sur les voies situées sur le territoire de l'autre ne donnera lieu à aucun péage au profit de ce dernier.

La Compagnie du Nord de l'Espagne remboursera à la Compagnie du Midi les dépenses engagées par celle-ci pour assurer la traction des wagons de marchandises de petite vitesse et les wagons complets de grande vitesse de la gare de Puigcerda à la gare de La Tour-de-Carol, ainsi que la traction des wagons envoyés vides à Puigcerda pour servir au transbordement des dites marchandises. Les dépenses de personnel et de matériel des trains seront évaluées d'après le temps passé sur le dit parcours et la durée d'utilisation moyenne des mêmes catégories de personnel ou matériel sur le réseau du Midi et comprendront les charges patronales et les frais généraux normaux.

Toutefois, il est convenu provisoirement que le total des frais concernant le service des trains sera fixé forfaitairement à vingt centimes de franc or par essieu-kilomètre de wagon, ce forfait pouvant être révisé sur la demande de l'une des Compagnies faite à l'autre six mois à l'avance.

.....

ARTICLE 10

Lorsqu'un train de voyageurs arrivera en retard, mais avant l'heure de départ du train correspondant de la Compagnie voisine, ce dernier ne sera expédié qu'après l'achèvement du service des voyageurs munis de billets directs et de bagages directs.

Lorsque le train attendu aura un retard annoncé ne pouvant pas lui permettre d'arriver avant l'heure réglementaire de départ du train correspondant, ce dernier sera expédié à son heure de départ réglementaire, à moins qu'un délai d'attente n'ait été convenu entre les deux Services de l'Exploitation des deux Compagnies.

En outre, ces services fixeront les cas dans lesquels des trains spéciaux pourront être créés par suite de correspondance manquée, la dépense étant supportée par le réseau dont le train est en retard. Dans le cas où il ne serait pas mis en marche de train spécial, les voyageurs et bagages seront acheminés par le premier train de voyageurs partant.

La remise des bagages et des chiens du réseau cédant au réseau cessionnaire se fera à la gare terminus dès l'arrivée de chaque train de voyageurs. Il sera procédé au pointage des feuilles de route et des colis par les soins du chef de train et des agents locaux, les réserves utiles devant être prises à ce moment.

La manutention des bagages à partir du train ou jusqu'au train est, dans chaque gare, à la charge du réseau qui la gère.

ARTICLE 11

Chaque expédition de grande ou de petite vitesse doit être remise par la Compagnie cédante accompagnée des écritures correspondantes (dans tous les cas lettre de voiture ou récépissé et, s'il y a lieu, pièces de douane et autres). Cette remise sera effectuée contre reçu.

ARTICLE 12

La remise de la marchandise aura lieu à Puigcerda pour les marchandises allant de France en Espagne, et à La Tour-de-Carol pour les marchandises allant d'Espagne en France.

Toutefois, le réseau du Midi prendra charge à Puigcerda des marchandises allant d'Espagne en France qui seront transbordées à Puigcerda.

La Compagnie cédante accompagnera la remise des marchandises d'un bordereau énonçant les jours et heures de la remise, la provenance réelle, la station expéditrice, les marques, numéros, nombre, nature, poids des colis, les noms et adresses des expéditeurs et destinataires, le détail des frais perçus pour le compte de l'administration cessionnaire ou à percevoir pour le compte de l'administration cédante.

Ce bordereau sera établi de façon à faire ressortir clairement les sommes au débit et au crédit de chaque Compagnie. Ces sommes seront indiquées d'après les tarifs applicables et dans la monnaie du pays de l'administration pour le compte de laquelle elles ont été perçues ou sont à percevoir.

A ce bordereau seront joints, pour chaque expédition, une lettre de voiture ou récépissé et, s'il y a lieu, des pièces de douanes.

Les manutentions et toutes opérations à faire sur les marchandises sont, dans chaque gare, à la charge du réseau qui la gère et sont effectuées sous sa responsabilité.

ARTICLE 13

Chaque réseau est responsable, en principe, des dommages pouvant être causés aux marchandises jusqu'à leur remise au réseau voisin, sauf à faire la preuve que les dommages en question sont du fait de l'autre réseau et sauf application de l'article 24 ci-après en cas d'accident et de force majeure.

ARTICLE 14

Dans le cas où, par suite d'encombrement ou de toute autre cause, le réseau cessionnaire ne pourrait recevoir tout ou partie des transports provenant du réseau cédant, au fur et à mesure que celui-ci les lui offrirait, il serait responsable des dommages provenant du seul fait des retards ainsi occasionnés par lui, le réseau cédant conservant, d'ailleurs, la responsabilité des dommages qui proviendraient de toute cause autre que le retard proprement dit. Ces règles visent tous les transports que le réseau cédant serait obligé de conserver sur ses voies, par suite de leur refus d'acceptation par le réseau cessionnaire, soit dans la gare internationale de l'autre réseau, soit dans une autre de ses gares en deçà. Une liste des wagons ainsi retenus, indiquant leur point de garage provisoire, devra obligatoirement être notifiée, par le réseau cédant, à la gare terminus, les responsabilités ci-dessus déterminées et incombant au réseau cessionnaire n'étant encourues qu'à partir du moment de cette notification.

Toutefois, la Compagnie du Nord de l'Espagne serait dégagée de toute responsabilité à ce sujet pour le trafic France-Espagne dans les cas d'encombrement de la gare de Puigcerda résultant soit de l'envoi par le réseau du Midi de plus de 2 N wagons complets chargés à transborder en deux jours(1), soit de non fourniture par le réseau du Midi des wagons français nécessaires au réseau du Nord de l'Espagne pour le transbordement dans le sens Espagne-France.

(1) N étant un nombre à fixer par la Compagnie du Nord de l'Espagne au fur et à mesure de la mise en service des installations de transbordement à Puigcerda.

CHAPITRE III

MATERIEL

ARTICLE 15

Afin de permettre à l'administration des chemins de fer du Nord de l'Espagne d'assurer, dans le sens Espagne sur France, tous les transbordements visés aux articles 3 et 4 du présent traité, la Compagnie du Midi fournira à ce réseau tout le matériel nécessaire.

Ce matériel comprendra, d'une part, les wagons chargés de marchandises à destination de l'Espagne et réutilisés en retour; d'autre part, les wagons vides qui seront envoyés spécialement par la gare de La Tour-de-Carol sur demande de celle de Puigcerda.

La Compagnie du Nord de l'Espagne enverra chaque jour au chef de gare de La Tour-de-Carol une demande de matériel vide de chaque catégorie selon la nécessité du chargement des marchandises à destination de la France, en séparant celles qui doivent être chargées au quai de celles qui doivent être transbordées de wagon à wagon.

La Compagnie du Midi devra fournir les wagons vides demandés de façon qu'ils arrivent à Puigcerda le lendemain. Tout retard dans cette fourniture causant l'immobilisation d'un wagon espagnol chargé donnera lieu au paiement par la Compagnie du Midi à la Compagnie du Nord de l'Espagne des indemnités prévues à l'art. 17 pour chaque wagon espagnol immobilisé.

Toutefois, cette indemnité ne sera pas due si le retard à la remise du matériel est dû à une cause imputable à la Compagnie du Nord de l'Espagne.

ARTICLE 16

La remise des wagons français chargés ou vides sera considérée comme réalisée à l'heure effective d'arrivée dans la gare terminus de Puigcerda du train qui les conduit et leur restitution à l'heure effective d'arrivée dans la gare terminus de La Tour-de-Carol.

Dans le cas où un chantier de transbordement serait établi à La Tour-de-Carol, les opérations en question pour les wagons espagnols auront lieu à La Tour-de-Carol, pour la remise, et à Puigcerda, pour la restitution.

ARTICLE 17

Tout wagon chargé de marchandises de petite vitesse arrivant à une gare terminus avant 18 heures sera restitué vide par elle au plus tard au premier train du deuxième jour suivant.

Ce délai sera augmenté de 24 heures pour les wagons restitués chargés.

Les dimanches et jours fériés ne rentreront pas en compte dans ce délai de restitution. Chaque jour commencera à minuit.

Passé ce délai, il sera payé par le réseau cessionnaire au réseau cédant une indemnité de un franc cinquante or par wagon et par journée de retard, toute journée commencée étant comptée pour une journée entière.

Dans le calcul des indemnités prévues au présent article, les wagons dont la capacité de chargement en petite vitesse est au moins de 20 tonnes et les wagons à bogies seront comptés pour deux unités.

Aucune distinction ne sera établie au point de vue du délai de restitution du matériel entre les wagons appartenant aux réseaux contractants et ceux appartenant à d'autres réseaux.

Les wagons à décharger par le public dans une des gares terminus et devant y arriver après quinze heures devront être annoncés à cette gare avant 15 heures; à défaut de ce préavis une journée gratuite supplémentaire sera accordée à ces wagons.

Les wagons vides envoyés par la Compagnie du Midi en gare de Puigcerda sur la demande de cette gare pour y recevoir des expéditions de petite vitesse seront restitués chargés dans les délais indiqués aux premier et troisième alinéas du présent article et tout dépassement de ces délais donnera lieu au paiement des indemnités prévues pour les wagons envoyés chargés.

Les wagons appartenant à des particuliers ne donneront pas lieu à indemnités pour retard dans la restitution, mais le réseau cessionnaire sera responsable de l'exécution des ordres donnés par les ayants-droit, conformément aux tarifs, et qui seront adressés directement par ces ayants-droit ou transmis par le réseau cédant à la gare terminus. Ces wagons seront remis au réseau cédant dans les mêmes conditions que le matériel appartenant au chemin de fer.

ARTICLE 18

Tout wagon chargé de marchandises taxées en grande vitesse sera restitué vide, au plus tard par le premier train utile partant après l'expiration d'un délai de six heures décompté à partir de l'heure d'arrivée effective du train qui l'a conduit.

Ce délai sera augmenté de six heures pour les wagons restitués chargés.

Dans ce délai ne sont pas comprises les périodes normales de suspension des opérations de déchargement ou de transbordement, provenant de l'organisation de service de la douane; ces périodes doivent être portées à l'avance à la connaissance de la Compagnie cédante.

Passé le délai fixé ci-dessus, il sera payé par les chemins de fer cessionnaires une indemnité égale, par wagon et pour chaque période indivisible de six heures (heures de suspension du service de la douane comprises), à soixante quinze centimes de franc or, les wagons dont la capacité de chargement en grande vitesse est au moins de 15 tonnes et les wagons à bogies étant comptés pour deux unités.

Toute période comprise entre deux trains successifs susceptibles de ramener le matériel ayant transporté des marchandises taxées en grande vitesse ne pourra être décomptée pour plus de six heures.

Les wagons vides envoyés par la Compagnie du Midi en gare de Puigcerda sur la demande de cette gare pour y recevoir des expéditions de grande vitesse seront restitués chargés dans les délais indiqués aux 1er et 3ème alinéas du présent article et tout dépassement de ces délais donnera lieu au paiement des indemnités prévues ci-dessus pour les wagons envoyés chargés.

ARTICLE 19

L'utilisation du matériel fourni pour le transbordement au réseau du Nord de l'Espagne et le maximum et le minimum de chargement de chaque wagon seront conformes aux instructions qui seront données par la Compagnie du Midi à la gare de Puigcerda pour l'observation des tarifs français, des règles adoptées par les réseaux français et devront satisfaire, pour les transports à destination d'autres pays que la France, aux conventions intervenues entre les gouvernements et chemins de fer des pays intéressés.

Plusieurs expéditions ne devront être placées dans un même wagon que si les règles en usage sur le réseau du Midi y autorisent.

Un représentant du réseau du Midi donnera au personnel espagnol de Puigcerda les instructions nécessaires pour l'exécution des dispositions du présent article.

Tout wagon transbordé en tout ou partie à La Tour-de-Carol comme ayant été chargé à Puigcerda contrairement aux instructions de ce représentant donnera lieu au paiement par le réseau du Nord de l'Espagne à la Compagnie des chemins de fer du Midi d'une somme de 1f50 or par tonne du chargement total du wagon transbordé.

ARTICLE 20

Dans le cas où le réseau qui reçoit le trafic se voit obligé, pour encombrements ou pour toute autre cause, de suspendre ou de limiter la réception du matériel chargé, il notifiera la suspension ou la limitation à l'administration cédante, en précisant, s'il s'agit de limitation, le nombre de wagons qu'il peut recevoir.

Le réseau cédant pourra prendre de sa propre initiative des mesures de suspension ou de réduction de trafic dès que le nombre des wagons retenus sur ses voies en attente de déchargement (en considérant à part, s'il y a lieu, les wagons de grande vitesse et ceux de petite vitesse), sera, pendant trois jours consécutifs, le triple des wagons du réseau cédant libérés au cours de l'un quelconque de ces trois jours, dans la gare terminus.

Il notifiera ces mesures au réseau cessionnaire.

Pour les wagons touchés par la suspension, le réseau cédant percevra, par jour, une indemnité de deux francs or par wagon à 2 essieux de moins de 20 tonnes et de quatre francs (or) par wagon à 2 essieux de 20 tonnes et plus ou à bogies, à partir du jour où le réseau cédant aura notifié au réseau cessionnaire l'arrêt de ces wagons(1); le nombre des wagons donnant lieu à indemnité chaque jour ne pourra excéder au total cinq fois le trafic journalier moyen calculé sur les sept jours antérieurs à la suspension.

Pour le décompte des indemnités, il sera établi, au fur et à mesure de l'arrêt des wagons, des états mentionnant la série et le numéro des véhicules, la date et le numéro d'expédition, la provenance, la nature et le poids du chargement et le point de stationnement.

La redevance sera due jusqu'au moment où le wagon sera réexpédié de son point de garage.

Un décompte des indemnités dues sera remis dans les quatre jours qui suivront la reprise du trafic normal au réseau qui aura provoqué l'arrêt.

Dès la reprise du trafic, le réseau cédant fera toute diligence pour livrer au réseau cessionnaire, dans le plus bref délai et au fur et à mesure des possibilités de réception dans la gare terminus, les wagons retenus sur son terrain. Ces wagons seront livrés autant que faire se pourra dans l'ordre indiqué par le réseau cessionnaire.

Il est entendu que lorsque le réseau cessionnaire aura notifié au réseau cédant une suspension ou une limitation des transports, ce dernier devra répercuter au plus tôt les ordres ainsi donnés, en vue de faire refuser les expéditions que le réseau cessionnaire aurait déclaré ne pouvoir recevoir; le réseau cédant rendra compte au réseau cessionnaire des mesures prises par lui et il demeure, d'ailleurs, responsable, en ce cas, de toute faute ou négligence lui incombant dans la transmission des ordres émanant du réseau cessionnaire.

Les pénalités stipulées au présent article pour suspension ou limitation de l'acceptation du matériel ne seront pas appliquées au réseau cessionnaire en cas de force majeure reconnu par le gouvernement dont il dépend à partir du moment où il aura donné avis au réseau cédant du motif de son refus.

.....

(1) exception faite, cependant, de ceux qui auraient été expédiés par une gare du pays auquel appartient le réseau cédant; par dérogation à une restriction de trafic demandée par le réseau cessionnaire et après que cette restriction aurait été notifiée à la dite gare.

Elles ne seront pas appliquées à la Compagnie du Nord de l'Espagne pour le matériel français immobilisé lorsque cette immobilisation résultera de l'envoi à Puigcerda de wagons chargés à transborder en nombre supérieur à ce qui est dit à l'article 14, ou de la non fourniture par la Compagnie du Midi des wagons vides demandés par la Compagnie du Nord de l'Espagne et nécessaires au transbordement dans le sens Espagne - France.

ARTICLE 21

Les agrès de chargement (bâches, prolonges, chaînes, cordes, etc...) venant d'un des réseaux, ne pourront dépasser la gare terminus de ce réseau et devront lui être rendus avec le matériel restitué.

Toute bâche non restituée dans les conditions prescrites dans le paragraphe précédent et dans les délais fixés pour les wagons par l'article 17 donnera lieu à la perception par le réseau cédant d'une indemnité de vingt centimes de franc or par jour de retard, pour les neuf premiers jours, et de cinquante centimes de franc or à partir du dixième jour, le retard étant compté à partir du jour où le wagon par lequel elle est parvenue aurait dû être restitué. Toute journée commencée est comptée pour une journée entière.

Est considéré comme perdu, tout agrès non restitué dans le délai d'un mois à compter de la date de sa réclamation par le réseau cédant. Pour les bâches, prolonges, chaînes et cordes non restituées, le réseau cédant percevra la valeur entière de l'agrès, qui est fixé provisoirement aux prix suivants, modifiables selon la variation du prix courant de ces agrès dans le commerce:

Bâches	180 francs or
Prolonges	6 -
Chaînes	8 -
Cordes	0f50 -

Pour les bâches non rendues, l'indemnité de retard sera payée depuis la date où l'agrès devait être restitué jusqu'à celle où on doit le considérer comme perdu, cette dernière date étant postérieure d'un mois à celle de la réclamation.

Si une bâche est rendue par un réseau avariée de telle sorte que la réparation n'en soit plus possible, ce réseau devra payer à l'autre le prix déterminé au 3^e paragraphe du présent article.

ARTICLE 22

Les réparations au matériel imputables à une faute du réseau cessionnaire seront effectuées aux frais de ce dernier, par les soins du réseau propriétaire du matériel.

Afin d'éviter toute contestation, et de bien préciser la responsabilité, il sera dressé contradictoirement, au moment où les véhicules avariés s'échangeront, un bulletin descriptif des avaries. Ces bulletins, établis en

double, seront envoyés à l'Administration Centrale de chacun des deux réseaux et donneront lieu, tous les trimestres, à un règlement de compte.

CHAPITRE IV

DISPOSITIONS DIVERSES

ARTICLE 23

Chaque réseau prendra les mesures nécessaires pour assurer l'accomplissement des formalités de douane pour l'admission des marchandises sur son territoire.

Les marchandises dont l'admission n'aura pas été autorisée par la douane seront rendues par bordereau à la Compagnie cédante et rapportées par elle sur le territoire d'origine. Il en sera de même des colis de grande ou de petite vitesse parvenus par erreur dans la gare terminus, qui seront rapatriés par le premier train.

ARTICLE 24

Les conséquences pécuniaires des accidents qui pourraient survenir dans l'une des gares ou sur l'une des deux voies entre les gares, soit au personnel, soit au matériel ou aux marchandises, soit aux installations diverses, soit enfin à des tiers, en leur personne ou dans leurs biens, seront à la charge de chaque réseau sur son territoire, sauf à celui-ci à prouver que l'accident est dû à une faute du personnel ou à un vice du matériel de l'autre, ou à un défaut des installations dont l'autre a la charge et l'entretien.

En ce qui concerne les accidents du travail, le personnel de chaque administration restera assujéti à la législation en vigueur dans son pays d'origine et le réseau auquel appartient l'agent remplira toutes les formalités prescrites par la loi.

ARTICLE 25

Les conséquences des incendies seront à la charge de chaque réseau sur le territoire de son pays. Il ne sera exercé aucun recours de voisinage.

ARTICLE 26

La gare de Puigcerda, considérée comme gare terminus du réseau français, versera journellement à la gare de La Tour-de-Carol le montant des frais grévant les expéditions en provenance de France et à destination de Puigcerda (local) encaissée en monnaie française, ainsi que les perceptions faites éventuellement sur les voyageurs et bagages à destination du local.

Il en sera de même à La Tour-de-Carol en ce qui concerne les expéditions, voyageurs et bagages en provenance d'Espagne et à destination du local.

ARTICLE 27

La Compagnie du Midi ouvrira à la Compagnie du Nord de l'Espagne et cette dernière ouvrira à la Compagnie du Midi, des comptes courants pour chacune des cinq catégories d'opérations désignées ci-après:

- 1^o) voyageurs,
- 2^o) bagages et chiens,
- 3^o) messageries, finances, voitures, chevaux et bestiaux en grande vitesse,
- 4^o) marchandises, voitures, chevaux et bestiaux en petite vitesse,
- 5^o) indemnités payées à la suite de litiges.

Ces comptes courants seront établis contradictoirement, tous les mois, en francs français, étant entendu que pour les sommes évaluées en monnaie espagnole on appliquera le cours du change en vigueur à Paris le jour de l'arrêté des comptes.

La Compagnie du Midi sera chargée d'établir le solde mensuel des opérations réciproques du trafic avec le Réseau espagnol et l'adressera à ce dernier dans le plus bref délai possible.

Après l'acceptation, l'administration dont le compte sera débiteur paiera l'importance du solde, en francs français, à Paris, soit en effets à quinze jours (15 jours) de vue, soit en espèces dans la quinzaine.

A défaut de paiement dans ce délai de quinzaine, les soldes porteront de plein droit intérêt à 6 %.

Les comptes prévus au présent article donneront lieu à un versement provisionnel, dont le montant sera égal au solde du mois correspondant de l'exercice précédent. Pendant le premier exercice d'application du traité, le montant des versements provisionnels sera égal au solde du mois précédent.

Au moment du règlement des soldes mensuels, il sera tenu compte des provisions versées.

ARTICLE 28

Le décompte des dépenses et indemnités visées aux articles 5, 6, 7, 8, 9, 10, 17, 18, 19, 20, 21 et 22 du présent traité sera établi, à la fin de chaque trimestre, par chaque réseau contractant en francs français, les sommes en pesetas ou en francs or étant converties en francs français au cours du change en vigueur à Paris le jour de l'arrêté des comptes.

Les décomptes seront présentés par chacune des Administrations à l'autre dans la première quinzaine du mois suivant le trimestre en cause et le règlement devra avoir lieu dans les conditions définies à l'article 27 ci-dessus et, sauf observation dûment motivée, avant la fin du dit mois.

A défaut de paiement dans ce délai, le montant de la facture portera de plein droit intérêt à 6 %.

Il est entendu que le franc or dont il est question dans la présente convention vaut $\frac{1}{5,18}$ dollar or des Etats-Unis d'Amérique.

Les comptes prévus au présent article donneront lieu le 45ème jour de chaque trimestre à un versement provisionnel qui sera égal au solde du trimestre correspondant de l'exercice précédent. Pendant le premier exercice du traité, le montant des versements provisionnels sera égal au solde du trimestre précédent.

Au moment du règlement des soldes trimestriels il sera tenu compte des provisions versées.

ARTICLE 29

La présente convention aura son effet à partir du jour de l'ouverture à l'exploitation de la ligne d'Ax-les-Thermes à Puigcerda.

ARTICLE 30

Toutes les difficultés qui pourraient naître des rapports des deux administrations seront jugées souverainement et sans appel par un expert désigné par le Président de l'Union internationale des chemins de fer, à moins que ce Président ne soit de nationalité française ou espagnole, auquel cas l'expert serait désigné par le plus ancien des vice-présidents de nationalité autre que les nationalités française ou espagnole.

Fait en double:

Madrid, le dos de septiembre de 1.929

APROBADO,

José MORENO

Paris, le vingt-deux août mil neuf cent vingt neuf

Lu et approuvé:

Ch. GUFFLET