

CHEMIN DE FER D'ORLÉANS

SÉRIE V.E. N° 4

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

DÉPARTEMENT de la Charente

LIGNE Cie des Chem de fer Economiques des Charentes.

Echange du Trafic G.V. et P.V. dans les gares ci-après :

In-f° raisin 30 200 ex. — Hemmerlé et Cie. (1389-10-1904)

ANALYSE DES PIÈCES

DATES

1<sup>o</sup>

Luxé,

2<sup>o</sup>

Charmant,

3<sup>o</sup>

Chalais,

4<sup>o</sup>

Roumazières - Loubert,

Champagne - Mouton,

Confolens.

L'acceptation de nos commandes par nos fournisseurs est en l'absence des tribunaux

A retourner à l'Inspection Principale le 31 Décembre 1921, au plus tard.

Paris, le 8 Décembre 1921.

EXPLOITATION  
BUREAU  
DES  
TARIFS-MARCHANDISES

CHEMIN DE FER DE PARIS A ORLÉANS

AVIS 19751

Retourné à M. l'Inspecteur Principal  
Chef d'Arrondissement

à  
après nécessaire fait.  
Timbre à date de la gare

Concernant la Classification Générale des Marchandises, les Tarifs Spéciaux P. V. n° 11-111, 12-112, 15-115 et 24-124, une communication de la Compagnie des Chemins de Fer Economiques des Charentes, l'Annexe n° 2 au Tarif Spécial Intérieur P. V. n° 2 et commun P. V. n° 102 et des Communications des Chemins de Fer du Nord et de l'Etat.

Classification  
Générale des  
Marchandises.

I. — Classification Générale des Marchandises.

Addition des marchandises désignées ci-après :

TARIFS SPÉCIAUX  
P. V. nos 11-111,  
12-112 et 15-115.

(Affiche du 30 Septembre 1921)

Mise en vigueur :  
10 Décembre 1921

MARCHANDISES	Classes du cahier des charges	Tarifs généraux
		Séries
Briques non émaillées en asphalte . . . . .	3	5
Carreaux en asphalte . . . . .	3	5
Pavés en asphalte . . . . .	3	5

II. — Tarif spécial intérieur P. V. n° 11 et commun P. V. n° 111.

Addition des marchandises désignées ci-après :

DÉSIGNATION DES MARCHANDISES	Barèmes applicables par wagon chargé de	
	10.000 kilos ou payant pour ce poids	20.000 kilos
Briques non émaillées en asphalte . . . . .	K	} Barèmes ci-contre réduits de 3 %.
Carreaux en asphalte } décorés . . . . .	J	
	non décorés . . . . .	
Pavés en asphalte . . . . .	K	

III. — Tarif spécial intérieur P. V. n° 12 et commun P. V. n° 112.

Addition des marchandises désignées ci-après :

DÉSIGNATION DES MARCHANDISES	Barèmes applicables par wagon chargé de	
	10.000 kilos ou payant pour ce poids	20.000 kilos
Asphalte. { Asphalte en poudre . . . . . Calcaire asphaltique . . . . . Mastic d'asphalte . . . . .	K 6 <sup>e</sup> série J	Barèmes ci-contre réduits de 3 %

IV. — Tarif spécial intérieur P.V. n° 15 et commun P.V. n° 115.

Suppression de la désignation « Asphalte » qui figure dans ce tarif avec indication du barème J par wagon chargé de 10,000 kilos.

(Homologation du 15 Novembre 1921).

Les gares devront, en conséquence,

1° Compléter à la Classification générale les désignations : Briques non émaillées en chaux, en ciment, etc... Carreaux en chaux, en ciment, etc... et Pavés en grès artificiel, comme il suit : Briques non émaillées en asphalte, en chaux, en ciment, etc... Carreaux en asphalte, en chaux, en ciment, etc... et Pavés en asphalte ou en grès artificiel.

2° Compléter la désignation des marchandises des Tarifs P. V. n°s 11-111 et 12-112 par les dispositions ci-après, qui devront être inscrites à leur ordre alphabétique :

	Barèmes applicables par wagon chargé de	
	10.000 kilos ou payant pour ce poids	20.000 kilos
<b>a) TARIF P.V. N° 11-111</b>		
Briques non émaillées en asphalte . . . . .	K	Barèmes ci-contre réduits de 3 %
Carreaux en asphalte . . . . . } décorés. . . . .	J	
Pavés en asphalte . . . . . } non décorés.	K	
<b>b) TARIF P.V. N° 12-112</b>		
Asphalte. { Asphalte en poudre . . . . . Calcaire asphaltique . . . . . Mastic d'asphalte . . . . .	K 6 <sup>e</sup> série J	Barèmes ci-contre réduits de 3 %

3° Supprimer au tarif P. V. n° 15-115 la désignation Asphalte inscrite avec indication du barème J par wagon de 10.000 kilos.

**TARIF SPÉCIAL**  
P. V. n° 24-124

(Affiche du 20 Octobre 1921)

Mise en vigueur :  
1<sup>er</sup> Décembre 1921

Abaissement à 2.000 kilos pour les chaises en bois montées, de la condition de tonnage de 3.000 kilos prévue pour l'application de la 1<sup>re</sup> série aux Meubles montés en bois blanc ou en hêtre, ni peints, ni vernis.

(Homologation du 9 Novembre 1921.)

Les gares devront, en conséquence, remplacer au tarif P.V. n° 24-124 la désignation actuelle :

Meubles montés en bois blanc ou en hêtre, ni peints ni vernis, qui y figure avec indication de la 1<sup>re</sup> série par wagon chargé de 3.000 kilos par celle ci-après :

	Barème applicable par wagon chargé de 3.000 kilos ou payant pour ce poids, sauf indication contraire	
	1 <sup>re</sup> série	2.000 kilos 1 <sup>re</sup> série
Meubles montés en bois blanc ou en hêtre, ni peints, ni vernis. { Chaises . . . . . Autres . . . . .		

Communication de la Compagnie des Chemins de fer Économiques des Charentes

La Compagnie des Chemins de fer économiques des Charentes fait connaître les modifications ci-après apportées dans les dénominations de certaines gares :

Changement des dénominations de certaines gares du réseau du département de la Charente.

**DÉNOMINATIONS ACTUELLES**

- Roumazières.
- Roumazières-Arrêt.
- Le Pontouvre.
- Le Pontouvre-Arrêt.
- Roulet.
- Roulet-Arrêt.
- Charmant.
- Charmant-Arrêt.
- Chalais-Arrêt.
- Jarnac-Arrêt.
- Saint-Ciers.

**DÉNOMINATIONS NOUVELLES**

- Roumazières-Loubert-Echange.
- Roumazières-Bourg.
- Le Pontouvre-Bourg.
- Ponts-du-Pontouvre.
- Roulet-Bourg.
- Roulet-Route d'Angoulême.
- Charmant-Echange.
- Charmant-Ville.
- Chalais-Champ de Foire.
- Pont de Jarnac.
- Saint-Ciers-sur-Tardoire.

Les gares et stations prendront note de ces changements de dénominations.

ANNEXE N° 2 | Midi  
au Tarif P.V. 2-102.

Par suite d'une omission typographique, l'annexe Midi au Tarif P. V. 2-102, applicable sur la ligne de Bordeaux-Saint-Jean — Cette, dont l'envoi a été adressé avec l'Avis 19736, ne porte pas le titre « Annexe n° 2 ».

Les gares et stations devront, en conséquence, compléter par l'indication de ce numéro les exemplaires de cette Annexe en leur possession.

Communication  
des Chemins de fer  
du Nord.

L'Instruction du 1<sup>er</sup> Octobre 1920 concernant le trafic des marchandises à grande et à petite vitesses entre la France et l'Allemagne mentionne (page 3), comme point frontière belge de la frontière belge-allemande la gare de Losheim.

Il résulte d'une communication du réseau du Nord que, depuis le 1<sup>er</sup> Octobre 1921, ce point frontière est remplacé par celui de Losheimergraben.

Les gares et stations devront donc substituer à l'encre rouge, sur les exemplaires de l'Instruction précitée en leur possession, le nom de Losheimergraben à celui de Losheim.

Communication  
des Chemins de fer  
de l'Etat.

L'Avis 19717 a fait connaître aux gares et stations les prix et conditions de transport des marchandises expédiées en grande et en petite vitesses entre la France et l'Angleterre, *via* Dieppe-Newhaven.

A partir du 1<sup>er</sup> Décembre 1921, certains de ces prix sont modifiés comme suit :

**Page 1.**

Denrées par expédition d'au moins 100 kilos.

	au lieu de :	il faut :
	fr.	fr.
a) de Dieppe à Londres et vice versa . . . . .	260 »	225 »
b) de Dieppe à Newhaven et vice versa . . . . .	245 50	212 50

**Page 3.**

Le tableau des prix du 2<sup>e</sup> (Petite Vitesse) doit être remplacé par le suivant :

MARCHANDISES EN GÉNÉRAL (1)	1 <sup>re</sup> cl.	2 <sup>e</sup> cl.	3 <sup>e</sup> cl.	4 <sup>e</sup> cl.	5 <sup>e</sup> cl.	6 <sup>e</sup> classe par expédition de	
						100 kilos	2000 kilos
De Dieppe à Londres ou <i>vice versa</i> par tonne . . . . .	200 »	175 »	150 »	125 »	100 »	87 50	81 25
De Dieppe à Newhaven ou <i>vice versa</i> par tonne . . . . .	170 »	145 »	125 »	105 »	85 »	75 »	»

Minimum de perception prévu pour les articles dont la nomenclature suit :

	Dieppe à Londres et <i>vice versa</i>	Dieppe à Newhaven et <i>vice versa</i>
Voitures automobiles ou non (2) dont l'empattement n'excède pas 2 m. 60 non emballées S.R. par article . . . . .	375 »	350 »
Tonneaux d'arrosage automobiles non emballés . . . . .	800 »	700 »
Balayeuses automobiles non emballées . . . . .	600 »	500 »
Camions automobiles non emballés . . . . .	1 518 75	» »
Chars à bancs, avec responsabilité . . . . .	1.012 50	» »
Chars à bancs, sans responsabilité . . . . .	225 »	200 »
Voiturettes automobiles non emballées pesant au plus 500 kilos S. R. . . . .		

(1) Taxe fixe par expédition . . . . . 10 francs.  
 (2) Droit d'embarquement ou de débarquement à Newhaven, 5 francs par tonne.  
 \* Minimum de perception 1 franc.

Les gares et stations devront rectifier à l'encre rouge les prix du tableau précité sur les exemplaires de l'Avis 19717 en leur possession.

Le présent Avis sera retourné à l'Inspecteur Principal ou à l'Inspecteur  
Chef de Groupe aussitôt nécessaire fait, et au plus tard le 31 Décembre 1921.

Lors de ce retour, qui constituera un accusé de réception, la gare ou la  
station apposera son timbre à date dans le cadre tracé en tête du présent  
Avis.

Paris, le 8 Décembre 1921.

POUR LE CHEF DE L'EXPLOITATION :

*L'Inspecteur Général des Services Commerciaux,*  
JACQUIOT.

5 Mai 1920.

CHEMIN DE FER D'ORLEANS

BUREAU DES AFFAIRES COMMERCIALES

A V I S 19.112

Nouvelles désignations des gares de transit de la Compagnie des Chemins de fer Economiques des Charentes.

Afin d'éviter le renouvellement d'erreurs qui se sont produites du fait de la désignation actuelle de certaines de ses gares de transit avec lequel s'effectue l'échange du trafic, la Compagnie des Chemins de fer Economiques des Charentes a décidé de modifier cette désignation ainsi qu'il suit :

- ANGOULEME-ETAT (Charentes) s'appellera dorénavant ANGOULEME-ECHANGE
- BARBEZIEUX-ETAT (Charentes) s'appellera dorénavant BARBEZIEUX-ECHANGE
- JARNAC-ETAT (Charentes) s'appellera dorénavant JARNAC-ECHANGE
- CHALAIS-P.O. (Charentes) s'appellera dorénavant CHALAIS-ECHANGE

Les gares et stations prendront note de cette modification et annoteront en conséquence les exemplaires du "Recueil Chaix" en leur possession.

Le présent Avis devra être retourné à l'Inspecteur Principal Chef d'Arrondissement ou à l'Inspecteur Chef de Groupe, après nécessaire fait et, au plus tard, le 15 Mai 1920.

Lors de ce retour qui constituera un accusé de réception, les gares et stations apposeront leur timbre à date dans le cadre tracé en tête du présent exemplaire.

Paris, le 5 Mai 1920.

LE CHEF DE L'EXPLOITATION

*Hans*

# Compagnie des Chemins de Fer Economiques des Charentes

Société Anonyme au Capital de 8.377.500 Francs

## Réseau du Département de la Charente

CHEMIN DE FER D'ORLÉANS  
17 MAI 1920 9.503  
BUREAU CENTRAL  
DE L'EXPLOITATION

### Services de l'Exploitation

Angoulême, le 15 Avril 1920.

BUREAUX :

Gare E. C. Angoulême

TÉLÉPHONE 1-69

Monsieur le Chef de l'Exploitation  
du Chemin de fer de Paris à  
Orléans, 1, Place Valhubert, 1,  
- PARIS -

N°

Monsieur le Chef de l'Exploitation,

OBJET :

J'ai l'honneur de vous faire connaître qu'afin d'éviter le renouvellement d'erreurs qui se sont produites du fait de la désignation de certaines de nos gares de transit par le nom de la localité suivie du nom de l'Administration des chemins de fer avec laquelle s'effectuent en la gare considérée les opérations d'échange du trafic, nous avons décidé de remplacer les mots " ETAT " ou " P.O. " par " ECHANGE " dans toutes les gares de notre Réseau. Cela évitera notamment l'expédition de certaines marchandises en la gare de la Compagnie P.O. ou de l'ETAT alors qu'elles sont destinées à notre gare dite P.O. ou ETAT.

En conséquence :

ANGOULEME-ETAT	s'appellera dorénavant	ANGOULEME-ECHANGE,
BARBEZIEUX-ETAT	----- d°-----	BARBEZIEUX-ECHANGE,
JARNAC-ETAT	----- d°-----	JARNAC-ECHANGE,
CHALAIS P.O.	----- d°-----	CHALAIS-ECHANGE.

Veuillez agréer, Monsieur le Chef de l'Exploitation l'assurance de ma parfaite considération.

LE CHEF DES SERVICES  
de l'Exploitation  
du Réseau de la Charente.

*M. Arnaud*

P.S. - Je vous serais obligé des instructions que vous voudrez bien donner pour l'application de ces mesures.

*Faire*

*Arnaud*

L'acceptation de nos commandes par nos fournisseurs et entrepreneurs entraîne acquiescement formel à la seule compétence des tribunaux de la Seine pour les règlements de tous litiges, même en cas de stipulations contraires sur leurs lettres ou factures et en cas d'appel en garantie. Nos traites ou l'acceptation de règlement n'opèrent ni novation ni dérogation à cette clause attributive de juridiction.

A retourner à l'Arrondissement le 31 Mai 1920, au plus tard.

EXPLOITATION

Le 5 Mai 1920.

BUREAU

CHEMIN DE FER DE PARIS A ORLÉANS

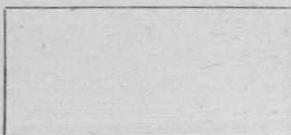
DES

AFFAIRES COMMERCIALES

Retourné à M. l'Inspecteur Principal  
Chef d'Arrondissement.

à  
après nécessaire fait.

Timbre à date de la Gare



AVIS 19442

Nouvelles désignations des gares de transit de la  
Compagnie des Chemins de fer Économiques  
des Charentes.

Afin d'éviter le renouvellement d'erreurs qui se sont produites du fait de la désignation actuelle de certaines de ses gares de transit, la Compagnie des Chemins de fer Économiques des Charentes a décidé de modifier cette désignation ainsi qu'il suit :

<b>ANGOULÊME-ÉTAT</b> (Charentes)	s'appellera dorénavant	<b>ANGOULÊME-ÉCHANGE</b>
<b>BARBEZIEUX-ÉTAT</b> (Charentes)	s'appellera dorénavant	<b>BARBEZIEUX-ÉCHANGE</b>
<b>JARNAC-ÉTAT</b> (Charentes)	s'appellera dorénavant	<b>JARNAC-ÉCHANGE</b>
<b>CHALAIS-P.-O.</b> (Charentes)	s'appellera dorénavant	<b>CHALAIS-ÉCHANGE</b>

Les gares et stations prendront note de cette modification et annoteront en conséquence les exemplaires du « Recueil Chaix » en leur possession.

Le présent Avis devra être retourné à l'Inspecteur Principal Chef d'Arrondissement ou à l'Inspecteur Chef de Groupe, après nécessaire fait et, au plus tard, le 31 Mai 1920.

Lors de ce retour qui constituera un accusé de réception, les gares et stations apposeront leur timbre à date dans le cadre tracé en tête du présent exemplaire.

Paris, le 5 Mai 1920.

Le Chef de l'Exploitation Adjoint,  
HENRY-GRÉARD.

A retourner à l'Arrondissement le 31 Mai 1920, au plus tard.

Le 5 Mai 1920.

EXPLOITATION

BUREAU

DES

AFFAIRES COMMERCIALES

CHEMIN DE FER DE PARIS A ORLÉANS

# AVIS 19442

Retourné à M. l'Inspecteur Principal  
Chef d'Arrondissement.

à \_\_\_\_\_  
après nécessaire fait.

Timbre à date de la Gare



## Nouvelles désignations des gares de transit de la Compagnie des Chemins de fer Économiques des Charentes.

Afin d'éviter le renouvellement d'erreurs qui se sont produites du fait de la désignation actuelle de certaines de ses gares de transit, la Compagnie des Chemins de fer Economiques des Charentes a décidé de modifier cette désignation ainsi qu'il suit :

<b>ANGOULÊME-ÉTAT</b> (Charentes) s'appellera dorénavant	<b>ANGOULÊME-ÉCHANGE</b>
<b>BARBEZIEUX-ÉTAT</b> (Charentes) s'appellera dorénavant	<b>BARBEZIEUX-ÉCHANGE</b>
<b>JARNAC-ÉTAT</b> (Charentes) . . s'appellera dorénavant	<b>JARNAC-ÉCHANGE</b>
<b>CHALAIS-P.-O.</b> (Charentes). . s'appellera dorénavant	<b>CHALAIS-ÉCHANGE</b>

Les gares et stations prendront note de cette modification et annoteront en conséquence les exemplaires du « Recueil Chaix » en leur possession.

Le présent Avis devra être retourné à l'Inspecteur Principal Chef d'Arrondissement ou à l'Inspecteur Chef de Groupe, après nécessaire fait et, au plus tard, le 31 Mai 1920.

Lors de ce retour qui constituera un accusé de réception, les gares et stations apposeront leur timbre à date dans le cadre tracé en tête du présent exemplaire.

Paris, le 5 Mai 1920.

Le Chef de l'Exploitation Adjoint,  
HENRY-GRÉARD.

A retourner à l'Arrondissement le 31 Mai 1920, au plus tard.

EXPLOITATION

Le 5 Mai 1920.

BUREAU

CHEMIN DE FER DE PARIS A ORLÉANS

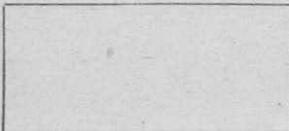
DES

AFFAIRES COMMERCIALES

Retourné à M. l'Inspecteur Principal  
Chef d'Arrondissement.

à \_\_\_\_\_  
après nécessaire fait.

Timbre à date de la Gare



AVIS 19442

Nouvelles désignations des gares de transit de la  
Compagnie des Chemins de fer Économiques  
des Charentes.

Afin d'éviter le renouvellement d'erreurs qui se sont produites du fait de la désignation actuelle de certaines de ses gares de transit, la Compagnie des Chemins de fer Economiques des Charentes a décidé de modifier cette désignation ainsi qu'il suit :

<b>ANGOULÊME-ÉTAT</b> (Charentes)	s'appellera dorénavant	<b>ANGOULÊME-ÉCHANGE</b>
<b>BARBEZIEUX-ÉTAT</b> (Charentes)	s'appellera dorénavant	<b>BARBEZIEUX-ÉCHANGE</b>
<b>JARNAC-ÉTAT</b> (Charentes)	s'appellera dorénavant	<b>JARNAC-ÉCHANGE</b>
<b>CHALAIS-P.-O.</b> (Charentes)	s'appellera dorénavant	<b>CHALAIS-ÉCHANGE</b>

Les gares et stations prendront note de cette modification et annoteront en conséquence les exemplaires du « Recueil Chaix » en leur possession.

Le présent Avis devra être retourné à l'Inspecteur Principal Chef d'Arrondissement ou à l'Inspecteur Chef de Groupe, après nécessaire fait et, au plus tard, le 31 Mai 1920.

Lors de ce retour qui constituera un accusé de réception, les gares et stations apposeront leur timbre à date dans le cadre tracé en tête du présent exemplaire.

Paris, le 5 Mai 1920.

Le Chef de l'Exploitation Adjoint,  
HENRY-GRÉARD.

A retourner à l'Arrondissement le 31 Mai 1920, au plus tard.

EXPLOITATION

Le 5 Mai 1920.

BUREAU

CHEMIN DE FER DE PARIS A ORLÉANS

DES

AFFAIRES COMMERCIALES

Retourné à M. l'Inspecteur Principal  
Chef d'Arrondissement.

à  
après nécessaire fait.

Timbre à date de la Gare



AVIS 19442

Nouvelles désignations des gares de transit de la  
Compagnie des Chemins de fer Économiques  
des Charentes.

Afin d'éviter le renouvellement d'erreurs qui se sont produites du fait de la désignation actuelle de certaines de ses gares de transit, la Compagnie des Chemins de fer Economiques des Charentes a décidé de modifier cette désignation ainsi qu'il suit :

<b>ANGOULÊME-ÉTAT</b> (Charentes)	s'appellera dorénavant	<b>ANGOULÊME-ÉCHANGE</b>
<b>BARBEZIEUX-ÉTAT</b> (Charentes)	s'appellera dorénavant	<b>BARBEZIEUX-ÉCHANGE</b>
<b>JARNAC-ÉTAT</b> (Charentes)	s'appellera dorénavant	<b>JARNAC-ÉCHANGE</b>
<b>CHALAIS-P.-O.</b> (Charentes)	s'appellera dorénavant	<b>CHALAIS-ÉCHANGE</b>

Les gares et stations prendront note de cette modification et annoteront en conséquence les exemplaires du « Recueil Chaix » en leur possession.

Le présent Avis devra être retourné à l'Inspecteur Principal Chef d'Arrondissement ou à l'Inspecteur Chef de Groupe, après nécessaire fait et, au plus tard, le 31 Mai 1920.

Lors de ce retour qui constituera un accusé de réception, les gares et stations apposeront leur timbre à date dans le cadre tracé en tête du présent exemplaire.

Paris, le 5 Mai 1920.

Le Chef de l'Exploitation Adjoint,  
HENRY-GRÉARD.

Chemin de Fer  
de  
Paris à Orléans

Services Actifs. Transports

M.  $\frac{15}{1860}$ .

Paris, le 25 Mars 1920

# Note hebdomadaire

concernant  
les restrictions de trafic à observer  
pendant la semaine  
du 26 Mars au 1<sup>er</sup> Avril 1920 inclus  
pour les transports à destination des gares  
désignées ci-après :

## Transports de Petite Vitesse.

1<sup>o</sup> Entrepôt des Douanes  
de Paris-Austerlitz.

Suspendre les envois de marchandises en douane à destination de l'Entrepôt des Douanes de Paris-Austerlitz.

2<sup>o</sup> Nantes-Maritime P.O.

Limiter l'acceptation des marchandises pour Nantes-Maritime P.O. aux seuls transports à destination immédiate de la voie de mer, des Entrepôts de la Chambre de Commerce et des embranchements particuliers.

3<sup>o</sup> Chemins de fer Econo-  
miques des Charentes (via  
Chalais et via Charmant).

Suspendre l'acceptation des transports P.V. par-wagons complets à destination des gares de Chemins de fer Economiques des Charentes (via Chalais et via Charmant)

L'Ingénieur en Chef des Services Actifs  
Adjoint au Chef de l'Exploitation,  
Baillargues

2600 Ex. in. 4.° Carte bulle 91500. Imp. Grézet (784-3-20)

A renvoyer à l'Inspection Principale le 25 Mai 1919, au plus tard.

EXPLOITATION

3 Mai 1919.

BUREAUX

DU

TRAFIC-VOYAGEURS

ET DES

TARIFS-MARCHANDISES

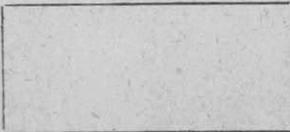
CHEMIN DE FER DE PARIS A ORLÉANS

## AVIS 19291

Retourné à M. l'Inspecteur Principal

à \_\_\_\_\_

Timbre à date de la gare



concernant l'application de la loi d'impôt aux prix de transport des denrées et objets destinés à la consommation ou à l'usage des agents et de leur famille, l'indication de la superficie du matériel livré par les Allemands, et une communication de la Compagnie des Chemins de fer Économiques. *Des Charentes.*

Application de la Loi d'impôt aux prix de transport des denrées, etc., destinées aux agents et à leur famille.

L'annexe n° 1 à l'Instruction pour l'application du relèvement temporaire des tarifs dispose que, jusqu'à nouvel avis, la taxe de 0 fr. 04 par tonne et par kilomètre, applicable sans frais accessoires de manutention et de gare, pour les boissons, comestibles, etc., destinés à l'usage personnel de l'Agent et de sa famille vivant sous son toit (Instruction 259) restera maintenue sans majoration.

Cette mesure particulière n'exempte pas cette taxe de l'impôt créé par la loi du 29 Juin 1918.

Les gares et stations prendront note de ces dispositions qui sont reproduites sur le béquet joint au présent Avis et devront coller ce béquet sur l'exemplaire de l'Annexe n° 1 à l'Instruction pour l'application de cette loi.

Superficie du matériel livré par les Allemands.

Le matériel livré par les Allemands comprend un nombre assez important de types et dans chacun de ces types il existe parfois plusieurs séries ayant des longueurs ou largeurs de caisses différentes et, par suite, des superficies différentes.

Les gares et stations prendront note que les wagons allemands portent l'indication de la superficie peinte en haut et à gauche sur la caisse des wagons couverts et tombereaux et sur le brancard du châssis, vers la gauche du milieu, pour les wagons plats.

Cette inscription consiste en un nombre précédé du mot Bodenfl (abréviation du mot allemand « Boden-Fläche », surface du plancher) et suivi des deux lettres qm signifiant mètres carrés.

Exemple :

Bodenfl — 21,3 qm — superficie de 21<sup>m</sup>2,3 (wagons couverts G. M.).

Dans le cas de mise à disposition de ce matériel, les gares devront donc, en conformité de l'Avis 19065, s'assurer que les indications de numéro et lettre de série des wagons par les expéditeurs sur leurs déclarations sont exactes.

L'Avis 19233 a fait connaître aux gares et stations que les tarifs des Chemins de fer Économiques des Charentes étaient relevés de 37 % et les frais accessoires de 100 %.

Cette Compagnie nous avise que depuis le 1<sup>er</sup> Avril dernier ses tarifs sont relevés de 55 % au lieu de 37 %; la majoration pour les frais accessoires restant de 100 %.

Les gares et stations devront, le cas échéant, tenir compte de ce relèvement.

Le présent Avis sera retourné à l'Inspecteur Principal ou à l'Inspecteur Chef de Groupe, aussitôt nécessaire fait et, au plus tard, le 25 Mai prochain. Lors de ce retour qui constituera un accusé de réception, la gare ou la station apposera son timbre à date dans le cadre tracé en tête dudit Avis.

Paris, le 3 Mai 1919.

POUR LE CHEF DE L'EXPLOITATION,  
*L'Inspecteur général des Services Commerciaux,*  
JACQUIOT.

Majoration des frais  
accessoires sur les  
lignes des Chemins  
de fer de la Limagne.

La Compagnie des Chemins de fer de la Limagne nous informe que les frais accessoires perçus sur ses lignes de Gerzat à Maringues et de Riom à Volvic sont portés aux taux fixés pour les Chemins de fer d'intérêt général à dater du 11 Décembre courant.

Ces frais ainsi fixés subiront en outre la majoration de 25 % (relèvement général des Tarifs).

Après nécessaire fait, conformément aux indications ci-dessus, les gares et stations devront, le 15 Janvier 1919, au plus tard, retourner à leur Inspection Principale le présent Avis sur lequel elles auront apposé leur timbre à date dans le cadre *ad hoc* de la première page.

Paris, le 1<sup>er</sup> Décembre 1918.

POUR LE CHEF DE L'EXPLOITATION,  
*L'Inspecteur Général des Services Commerciaux,*  
JACQUIOT.

A retourner à l'Inspection Principale le 15 Janvier 1919.

EXPLOITATION

BUREAUX

DU

TRAFIC-VOYAGEURS

ET DES

TARIFS-MARCHANDISES

CHEMIN DE FER DE PARIS A ORLÉANS

1<sup>er</sup> Décembre 1918.

## AVIS 19233

Concernant : l'extension du Service des Arrêts de la Bretonnière, la Claie et la Cantraie, les Tarifs internationaux G. V n<sup>os</sup> 201, 202 et 206 (franco-hispano-portugais), la perception de l'impôt dans le cas d'expéditions G. V. comprenant à la fois des Messageries et des denrées et des communications de la Compagnie de Lyon, des Chemins de fer Economiques des Charentes et des Chemins de fer de la Limagne.

Retourné à M. l'Inspecteur Principal
à _____
après nécessaire fait.
Timbre à date de la gare
<div style="border: 1px solid black; width: 100px; height: 40px; margin: 0 auto;"></div>

Extension du Service des Arrêts de La Bretonnière, La Claie et La Cantraie.

Prorogation pour une nouvelle période d'essai d'une année, à partir du 1<sup>er</sup> Septembre 1918, des dispositions concernant l'acceptation des bicyclettes comme bagages, à raison d'une bicyclette par voyageur, de ou pour les arrêts de :

La Bretonnière, situé sur la section de Brétigny à Tours, entre la gare de Brétigny et la station d'Arpajon (Seine-et-Oise) ;

La Claie et La Cantraie, situés sur la section de Nantes à Châteaubriant, entre la station d'Issé et la gare de Châteaubriant.

Dans ces arrêts, les voyageurs sont tenus de conduire et de retirer leur machine au fourgon et de donner leur concours à l'agent du train pour le chargement.

(Approbation du 25 Novembre 1918.)

En conséquence, les gares et stations devront substituer la date du 31 Août 1919 à celle du 31 Août 1918 qui figure au renvoi 16 de la page 7 du livret des conditions d'application des Tarifs généraux de Grande Vitesse.

**TARIFS COMMUNS INTERNATIONAUX**  
G. V. nos 201, 202 et 206.

(Franco-Espagnols et Franco-Hispano-Portugais)

(Affiche du 30 Novembre 1918.)

Suppression :  
1<sup>er</sup> Décembre 1918.

Suppression :

1° Dans le fascicule des Tarifs communs internationaux G. V. nos 201-202. — Relations directes des réseaux d'Orléans et du Midi avec le Portugal — des billets directs d'aller et retour de Paris-Quai d'Orsay, Bordeaux-Saint-Jean, Bayonne, Biarritz-Ville et Saint-Jean-de-Luz à Lisbonne-Rocio, Entroncamento, Coïmbra et Porto-Campanhã, *via* Irun-Madrid-Valencia d'Alcantara, ou *vice versa* ;

2° Du Tarif international G. V. n° 206 — Billets d'aller et retour collectifs de famille entre diverses gares dénommées françaises et espagnoles, *via* Hendaye-Irun ;

3° Du Tarif international G. V. n° 206 — Billets d'aller et retour collectifs de famille :

De Paris-Quai d'Orsay, Bordeaux-Saint-Jean, Bayonne à	}	Porto-Campanhã Coïmbra Lisbonne-Rocio Porto-São-Bento, <i>via</i> Irun, Barca-d'Alba.	}	<i>via</i> Irun, Villarformoso et Pampilhosa
---	---	--	---	--

ou *vice versa*.

En conséquence, les gares et stations sont invitées à biffer sur le fascicule du Tarif G. V. 201-202 précité en leur possession, les prix des billets d'aller et retour qui figurent au Chapitre I<sup>er</sup> en regard :

a) Du parcours Espagnol-Irun à Valencia d'Alcantara ou de Valencia d'Alcantara à Hendaye, *via* Madrid.

b) Des parcours Portugais-Valencia d'Alcantara à Lisbonne-Rocio, Entroncamento, Coïmbra et Porto-Campanhã.

Pour les deux Tarifs G. V. nos 206 annulés, les exemplaires devront être envoyés à l'Inspection Principale.

Expédition G. V. comprenant à la fois des Messageries et des Denrées.

Calcul de la taxe.

L'Instruction annexe à l'Avis 19146 fait connaître (page 8) qu'en cas d'expéditions composées à la fois pour la grande vitesse de Messageries ordinaires et de Denrées, l'impôt à percevoir sur l'ensemble de la taxe de transport est celui afférent aux marchandises pour lesquelles l'impôt est fixé au taux le plus élevé, c'est-à-dire 10 %.

Le Recueil Chaix de Juillet reproduisant les barèmes 3 (messageries et denrées) majorées respectivement de l'impôt de 10 % ou 5 %, les gares en possession de ce Recueil se trouvent dans l'impossibilité de déterminer la taxe denrées avec impôt de 10 %.

Pour permettre le calcul de la taxe applicable aux expéditions G. V. comprenant des Messageries et des Denrées, les gares, après avoir établi séparément les prix correspondant au poids des messageries et celui des denrées avec les nouveaux barèmes 3, devront augmenter de 1/21 cette dernière taxe qui se trouvera ainsi comprendre l'impôt de 10 %. Elles totaliseront ensuite les deux taxes pour obtenir le prix global de l'expédition.

Soit un envoi comprenant 60 kilos de messageries et 80 kilos de denrées effectué de Châtillon-sur-Indre à Paris-Austerlitz (500 kilomètres). On aura :

Messageries	—	Barème 3	—	129.65	×	60	=	7.80
Denrées	—	—	—	93.60	×	80	=	7.50
				Majoration de 1/21	=	0.35		7.85
								15.65

Taxe totale . . . . . 15.65

Les gares prendront note de ces dispositions sur leurs exemplaires de l'Instruction n° 19146.

Suspension du Service de Petite Vitesse sur la section de ligne de St-Gervais-les-Bains le Fayet aux Tines.

La Compagnie de Lyon fait connaître que le Service des Marchandises de Petite Vitesse est suspendu sur la section de ligne de Saint-Gervais-les-Bains le Fayet aux Tines depuis le 1<sup>er</sup> Décembre courant, sauf dans les gares de Chedde et de Chamonix qui resteront ouvertes au Service de la Petite Vitesse pendant toute l'année.

Les gares et stations prendront note de cette suspension de trafic.

Nouveau relèvement des Tarifs sur les lignes de la Compagnie des Chemins de fer Économiques des Charentes.

L'Avis 19071 a informé les gares et stations que les tarifs de la Compagnie des Chemins de fer Économiques des Charentes étaient relevés de 20 %. Cette Compagnie nous avise qu'à la date du 1<sup>er</sup> Décembre courant ses tarifs ont été relevés de 37 % et les frais accessoires de 100 %.

Les gares et stations devront, le cas échéant, tenir compte de ces relèvements.

Marchandises  
diverses.

**TARIFS COMMUNS**

P. V. nos 200, 202, 203,  
206, 209, 212, 214,  
216, 219, 220, 221,  
224, 227 et 405.

(Affiche du 20 Août 1918.)

Mise en vigueur :  
1<sup>er</sup> Septembre 1918.

Suppression à la date indiquée ci-contre des dispositions prévues aux Tarifs communs P. V. nos 200 (Chap. 2), 202 (Chap. 5), 203 (Chap. 11 et 12), 206 (Chap. 3), 209 (Chap. 1), 212 (Chap. 3), 214 (Chap. 5-I), 216 (Chap. 2), 219 (Chap. 2), 220 (Chap. 6), 221 (Chap. 3 et 4), 224 (Chap. 3 et 4), 227 (Chap. 3 et 4) et 405 (Chap. 6).

Les gares et stations devront, en conséquence, bâtonner sur les exemplaires des Tarifs en leur possession les dispositions inscrites au Chapitre 2 du Tarif P. V. n° 200, aux Chapitres 11 et 12 du Tarif P. V. n° 203, au Chapitre 3 du Tarif P. V. n° 212, au Chapitre 5-I (ferrailles) du Tarif P. V. n° 214, au Chapitre 6 (I, II et III) du Tarif P. V. n° 220.

Elles supprimeront de leur collection les Tarifs P. V. nos 202, 206, 209, 216, 219, 221, 224, 227 et 405 qui disparaissent complètement et en feront retour à leur Inspection Principale conformément à l'Instruction n° 72.

Relèvement des Tarifs et des frais accessoires sur les lignes de la Compagnie des Chemins de fer Économiques des Charentes.

La Compagnie des Chemins de fer Économiques des Charentes fait connaître que depuis le 11 Août courant les Tarifs sont relevés de 25 % et les frais accessoires de 100 % sur ses lignes.

Les gares et stations prendront note de cette communication pour s'y conformer le cas échéant.

Majoration des frais accessoires et des taxes de transport sur les Chemins de fer Départementaux d'Indre-et-Loire (Réseaux Nord et Sud).

La Compagnie des Chemins de fer Départementaux nous fait connaître que depuis le 21 Août courant, il y a lieu de percevoir sur ses lignes du département de l'Indre-et-Loire (Réseaux Nord et Sud) les majorations suivantes :

100 % au lieu de 50 % sur les frais accessoires,

20 % au lieu de 15 % sur les autres taxes de transport.

Les gares et stations devront prendre note de ces dispositions.

Le présent Avis sera retourné à l'Inspecteur Principal ou à l'Inspecteur Chef de groupe aussitôt nécessaire fait et au plus tard le 25 Septembre 1918.

Lors de ce retour qui constituera un accusé de réception, la gare ou la station apposera son timbre à date dans le cadre tracé en tête du présent exemplaire.

Paris, le 30 Août 1918.

POUR LE CHEF DE L'EXPLOITATION :

*Le Chef de l'Exploitation Adjoint,*

HENRY GRÉARD.

A retourner à l'Inspection Principale, le 25 Septembre 1918, au plus tard.

EXPLOITATION

30 Août 1918.

BUREAU  
DES  
TARIFS-MARCHANDISES

CHEMIN DE FER DE PARIS A ORLÉANS

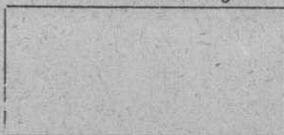
## AVIS 19175

Retourné à M. l'Inspecteur Principal

à \_\_\_\_\_

après nécessaire fait.

Timbre à date de la gare



Concernant le Tarif spécial P. V. n° 7, les Tarifs spéciaux communs P. V. n°s 200, 202, 203, 206, 209, 212, 214, 216, 219, 220, 221, 224, 227 et 405 et des communications de la Compagnie des Chemins de fer Économiques des Charentes et de la Compagnie des Chemins de fer Départementaux.

Tourbe  
pour chauffage.

Addition dans ce Tarif de la **tourbe pour chauffage** avec application des prix :

**TARIF SPÉCIAL**

P. V. n° 7.

Du barème I pour les envois par wagon complet,

(Affiche du 10 Juillet 1918)

Mise en vigueur :  
21 Août 1918.

Du barème II pour les expéditions par rame d'au moins 5 wagons chargés chacun d'au moins 20 tonnes, à augmenter des frais de gare. Le chargement et le déchargement doivent être effectués par les expéditeurs et les destinataires.

(Homologation du 6 Août 1918.)

Comme conséquence, les gares et stations devront inscrire la tourbe pour chauffage dans la colonne « désignation des marchandises » du Chapitre 1<sup>er</sup> du Tarif spécial P. V. n° 7 en leur possession avec indication :

Du barème I dans la colonne des barèmes applicables par wagon complet et du barème II dans la colonne des barèmes applicables par rame d'au moins 5 wagons chargés chacun d'au moins 20 tonnes.

# Compagnie des Chemins de Fer Economiques des Charentes

Société Anonyme au Capital de 8,277,500 Fcs

10 MAI 16 1916

## Réseau du Département de la Charente

### Services de l'Exploitation

BUREAUX:

Gare C. C. Angoulême

Angoulême, le 9 Mai 1916  
Monsieur le Chef d'Exploitation des Chemins de fer d'Orléans à PARIS.

OBJET:

ANNEXES:

Nous avons l'honneur de porter à votre connaissance que dans le Recueil CHAIX du 3<sup>e</sup> trimestre 1916 paraîtront les insertions suivantes:

"EXTRAIT DU TARIF SPECIAL P.V. N° 2 (Conditions applicables à tous les embranchements industriels, extrait de l'article 61 du Cahier des Charges joint à la loi du 15 Mars 1907)).

"Pour indemniser le concessionnaire de la fourniture et de l'envoi de son matériel sur les embranchements il est autorisé à percevoir un prix fixe de 0.18 par tonne pour le premier kilomètre et, en outre 0.04 par tonne et par kilomètre en sus du premier lorsque la longueur de l'embranchement excédera un kilomètre. Tout kilomètre entamé sera payé comme s'il avait été parcouru en entier".

"Le chargement et le déchargement sur les embranchements s'opéreront aux frais des expéditeurs ou destinataires, soit qu'il les fassent eux-mêmes, soit que la Compagnie des Chemins de fer consente à les opérer".

"Tout wagon envoyé par le concessionnaire sur un embranchement devra être payé comme wagon complet, lors même qu'il ne serait pas chargé.

"La surcharge, s'il y en a, sera payée au prix du tarif légal, au prorata du poids réel".

"EXTRAIT DU TARIF SPECIAL P.V. N° 3 (Conditions spéciales applicables à l'embranchement de l'Usine GOUVERNER à ANGOULEME, Résumé du traité d'Exploitation approuvé par arrêté préfectoral du 2 Avril 1915).

"Cet embranchement a une longueur inférieure....."

L'acceptation de nos commandes par nos fournisseurs et entrepreneurs entraîne acquiescement formel à la seule compétence des tribunaux de la Seine pour les règlements de tous litiges, même en cas de stipulations contraires sur leurs lettres ou factures et en cas d'appel en garantie. Nos traités ou l'acceptation de règlement n'opèrent ni novation ni dérogation à cette clause attributive de juridiction.

TELEPHONE N° 169

..... inférieure à un kilomètre.

"Les taxes perçues pour les marchandises à destination ou en provenance de l'embranchement seront calculées sur les tarifs homologués au départ de la gare d'ANGOULÊME-VILLE."

**FRAIS D'EMBRANCHEMENT:** Les frais d'embranchement comprennent les éléments suivants:

1) location de matériel (pendant 3 heures.)

Par tonne de marchandise transportées 0.12, minimum 4 tonnes par wagon ou payant pour 4 tonnes par wagon.

(Cette taxe résulte de l'application du tarif spécial P.V. N° 2)

2) Traction:

Par tonne de marchandise transportée: 0.04, minimum 0.20 par wagon.

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

LE CHEF DES SERVICES  
de l'Exploitation  
du Réseau de la Charente

*W. Arnaud*

(1907)



RAPPORT DE M. *Boitoux*

Journée du *10 Avril*

Mod. 1162.

In-4° carré bulle 10 k., 40.000 ex. — Cahors, Coueslant (699-8-15)

OBSERVATIONS ET PROPOSITIONS	SUITE DONNÉE
<p><i>Lupe - Grandbrévent par le chemin de fer Commercial</i></p>	<p><i>R. 3355</i></p>
<p><i>Membre &amp; Importeur Principal</i></p>	<p><i>Écrit à Monsieur le Chef de l'Exploitation Affaires Commerciales</i></p>
<p><i>Pour traverser ce point on utilisera le wagon accusé par notre Compagnie sur la voie de Grandbrévent de <i>Lupe</i> pendant la période du 18 avril au 7 mai.</i></p>	<p><i>Les renseignements fournis par M. <i>Boitoux</i>.</i></p> <p><i>La situation s'est bien améliorée.</i></p>
<p><i>Le prix garanti par le traité est de 100 francs par wagon et dans la limite fixée par le traité le traité susvisé est toujours valable.</i></p>	<p><i>1911-4-16</i></p> <p><small>PAR L'INSPECTEUR PRINCIPAL L'INSPECTEUR PRINCIPAL ADJOINT</small></p> <p><i>Forley</i></p>
<p><i>Sur 30 wagons partant 9 ont été vendus dont après l'expiration du 7 mai 1. 21%.</i></p>	<p><i>Il semble dans ces conditions que nous n'avons pas à agir auprès des des chefs des Charbonniers pour le moment de moins. <i>Ch...</i></i></p>
<p><i>1 wagon en route le 18<sup>e</sup></i></p>	
<p><i>4 — — — 6<sup>e</sup></i></p>	
<p><i>1 — — — 7<sup>e</sup></i></p>	
<p><i>1 — — — 18<sup>e</sup></i></p>	
<p><i>1 — — — 28<sup>e</sup></i></p>	
<p><i>1 — — — 25<sup>e</sup></i></p>	
<p><i>Non livrés lors du départ antérieurement constaté 14 wagons sans avoir été livrés tout ensemble.</i></p>	
<p><i>Les renseignements sur ces 9 wagons ont été recueillis et vérifiés à l'arrivée. Le départ a pu être ultérieurement constaté.</i></p>	

*Boitoux*

Gare de Luxe - Transporté par la Chemin Economique  
du matériel P. O.

L'arrivée				Kettelstation			Abfahrt	
Nummer	Vize in charge	Dat	Heure	Vize in charge	Dat	Heure	Abfahr. in Jahr	
26028	v	18/3	10"	e	18	17"	7"	
28090	e	18	17"	e	19	8"		
07705	v	20	10"	e	20	17"	7"	
191153	v	20	10"	e	20	17"	7"	
71430	e	20	10"	e	21	6"	8"	
10789	e	21	10"	e	21	17"	7"	33" Helms 7"
57233	e	21	12"	e	22	10"	12"	
6506	e	22	11"	e	23	19"	29"	31" " 8"
36321	e	22	11"	e	23	6"	7"	
59970	e	23	12"	e	24	6"	8"	
6610	v	24	19"	e	24	18"	4"	
246	e	27	7"	e	28	8"	13"	25" " 1"
7706	e	27	7"	e	27	19"	12"	
7400	e	28	11"	e	29	6"	7"	
80214	e	29	10"	e	30	6"	8"	
42513	e	30	14"	e	1	12"	19"	
48559	e	30	14"	e	1	12"	22"	-
21411	e	31	17"	e	1	12"	13"	
51643	e	1	10"	v	2	10"	10" i. Jahr	
45158	v	2	15"	e	3	15"	11"	
2495	v	3	10"	e	4	6"	11"	
12581	e	4	10"	e	5	16"	18"	30" Helms 6"
147660	e	4	14"	e	5	13"	23"	47" 23"
58732	e	4	14"	e	5	8"	18"	42" 18"
57	e	4	26"	e	6	17"	20"	49" 25"
2419	e	5	10"	e	6	16"	18"	30" 6"
2938	e	6	8"	v	7	6"	20"	
55666	v	6	8"	e	6	16"	8"	32" 8"
20895	e	7	10"	e	8	16"	18"	30" 6"
11575	e	7	10"	e	8	16"	18"	30" 6"

CHEMIN DE FER D'ORLÉANS

337  
337

EXPLOITATION

COMMUNICATION ÉCHANGÉE

Bureau des Affaires Commerciales

Entre

le Chef de l'Exploitation

1<sup>o</sup> SECTION

N<sup>o</sup> T.E. 4.

Et l'Inspecteur Principal à Bordeaux.

Mod. 1.652

In-4<sup>e</sup> carré bulle 10k. — 4.000 ex. — Cahors, Coueslant (126-3-1914).

Paris, le 14 Avril 1916.

Par votre communication  
R 3355 du 10 Mars dernier vous  
m'avez transmis un rapport  
de M. Boiteux relatif au séjour  
de notre matériel, en gare de  
Sursé, à raison du retard  
apporté par les Chemins de fer  
Economiques des Charentes dans  
le transbordement des marchan-  
dises qui leur sont destinées.

Je vous prie de me faire  
connaître quelle est mainte-  
nant la situation et si celle-ci  
n'a pas tendance à s'améliorer.

POUR LE CHEF DE L'EXPLOITATION  
Le Sous-Chef de l'Exploitation

*[Signature]*

*M. Boiteux*

*En inquiète et  
me remercie*

*B. L. 4 1916*

POUR L'INSPECTEUR PRINCIPAL  
L'INSPECTEUR PRINCIPAL ADJOINT

*Souley*

Angoulême le 10 Avril 1916

Monsieur l'Inspecteur Principal

Le traitement & l'usage seul appellés en observation.  
Je vous ai fait des propositions à ce sujet par mon rapport  
qui a été enregistré dans vos bureaux sous le n° 3776 R.  
Ils m'ont répondu que pour l'instant il n'y avait rien à faire.

1. Jour



R. 4365

235  
12/3  
C'est à Monsieur le Chef de l'Exploitation  
Affaires Commerciales

Comme suite à sa lettre du 10 VE n° 3776 du  
23 février dernier.

Je serais d'avis d'appliquer les pénalités prévues  
pour l'usage ou il y a eu trop de laissez aller (voir mon  
D. R. 335) du 19 Mars adressé au Bureau des Parcours).

Vous voudrez bien agréer.

Bordeaux 11-4-16

POUR L'INSPECTEUR PRINCIPAL  
L'INSPECTEUR PRINCIPAL-ADJOINT

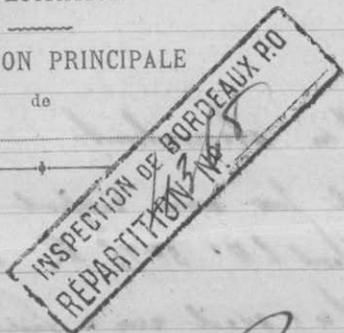
Emilly

CHEMIN DE FER  
DE  
PARIS A ORLÉANS

EXPLOITATION

INSPECTION PRINCIPALE

de



Angoulême, le 4/4 191

Membre de l'Inspection Principale

Pour trouver ci-joint des extraits de Comptes établis  
par les entreprises (contenus dans votre C<sup>o</sup> 384, concernant  
de changez avec la Compagnie des Chemins de M<sup>o</sup> Henry  
les 2/3). J'ai été vous parviendrez ultérieurement.

à l'Ins<sup>t</sup>

Monsieur Boiteux

Vous ne donnez pas votre avis sur la  
suite qui il conviendrait de donner (dernier alinea  
de ma C<sup>o</sup> 384) promptement je vous prie.

Ba 7-4-16.

POUR L'INSPECTEUR PRINCIPAL  
L'INSPECTEUR PRINCIPAL-ADJOINT

CHEMIN DE FER  
DE  
**PARIS A ORLÉANS**

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

EXPLOITATION

**Bureau des Parcours.**

DOSSIER N° 1191-44

Rappeler en marge de la Réponse  
le nom du Bureau et le nom du dossier  
indiqués ci-dessus

*Paris, le* 21 MARS 1916.

191

*Le Valhubert  
1<sup>er</sup> - 1<sup>er</sup> - 1<sup>er</sup>  
sur note de M. K...  
24/3*

Mon cher Collègue,

*M. Camille  
Bureau des Parcours  
22/3-1916*

J'ai l'honneur de vous transmettre ci-annexé pour telle suite que vous jugerez utile, un dossier relatif à de nombreux et importants séjours de notre matériel à la Gare de LUXE par suite du retard apporté par les Chemins de fer Economiques dans le transbordement des marchandises qui leur sont destinées.

Nous aurions grand intérêt, en ce moment, à voir nos wagons libérés rapidement.

Votre dévoué Collègue,

*Le Valhubert  
Bureau des Parcours  
22/3-1916*

L'INSPECTEUR GENERAL DU MOUVEMENT.



Monsieur BREAUD, Inspecteur Général des Services Commerciaux.

Bureau des Affaires Commerciales

V.C.4.

le Chef de l'Exploitation  
l'Inspecteur Principal à Bordeaux.

8 / 18 Avril 16.

En me transmettant les états ci-joints des wagons passés en Mars derniers aux chantiers de transbordement avec les Chemins de fer Economiques des Charentes à Luce, St. Oigulin-la-Roche-Chalais, Chalais et Charmaut, vous m'avez proposé, par votre communication R. 4368 du 11 courant, d'appliquer les pénalités prévues à notre Arrangement d'échange avec les dits Chemins pour Luce.

D'autre part, le rapport du 10 Avril de M. Boiteux, objet de votre transmission R. 3355 du 11 fait ressortir, à ce sujet, que la situation à Luce s'est bien améliorée.

Dans ces conditions nous pensons qu'il convient d'ajourner encore l'application des pénalités prévues.

LE CHEF DE L'EXPLOITATION  
LE SOUS CHEF DE L'EXPLOITATION

J. Dubois

RAPPORT DE M. *Antoine*

Journée du *17 Mars*

Mod. 1162.

In-4° carré bulle 10 k., 20.000 ex. — Cahors, Coueslant (700-8-15)

*Retard dans l'achèvement du matériel à Lure*

*R. 3355*

*Vis à l'appréciation de Monsieur le Chef de l'Exploitation Parcours.*

*Monsieur le Directeur Principal*

*L'application des dispositions de l'avenant ne compensera pas l'intérêt que nous avons à faire cesser ces séjours. Je serais d'avis, dans ce but, de faire procéder, par vos soins, au déchargement des marchandises, chargées dans nos wagons, sur un emplacement approprié choisi de concert avec les Économiques, les frais de manutention restant, bien entendu, à la charge de cette Cie.*

*Devant quelques jours le service de manutention à Lure sera fait tout entier par les agents de cette compagnie.*

*Il s'agit d'obtenir rapidement l'impression attendue de la direction par son travail qui est effectué régulièrement. Je vous prie de croire que je n'ai pas commis d'erreur en ce qui concerne.*

*Il y aurait également lieu de faire une démarche au Siège Central de cette Cie pour faire prendre des mesures en conséquence en vue de remédier à cette situation.*

*Le travail de manutention en Lure au 1er Mars sera assuré en premier 20 wagons de marchandises et 20 wagons de matériel qui en leur part qui varient souvent.*

*Les agents de service de Lure ne pourront pas être plus en mesure d'être disponibles et en quantité toujours insuffisante sur matériel.*

*Bordeaux 19 mars 1916*

*L'INSPECTEUR PRINCIPAL*

*[Signature]*

Enfin le Chef de poste n'a pas le respect  
d'un agent laborieux et avec l'entraide  
de obligations pécuniaires faites vides  
à son état conjugué.

Il y a en un mot un petit aller  
général pour le service de transport.  
Et au lieu de le simplifier les E.C.  
entrepriment des transports qui arrivent  
à l'usage par une rétrocession de l'état  
répétant de matériel à leurs points de  
contact.

à différents endroits j'ai signalé les  
retards qui empêchent notre matériel.  
N° 1 - Conty (Jura) l'exploration à  
Argentan. Mes lettres ont été appuyées  
de personnes non tenues.

Sans mettre fin à ces transports par  
la E.C. j'ai voulu maintenir à la  
prochaine de conditions dans  
lesquelles nous pouvons passer le  
matériel par le transport commun  
et son retour est de l'ordre de  
ce qui est arrivé pour les autres  
matériels arrivés.

Dans une entrevue, qui fut sollicitée  
de lui j'ai exposé à M. D. Conty tant  
de vicissitudes et mal-faisants arrivés  
à l'usage et par lesquels je me suis  
trouvée personnellement en danger.

Ce matin encore je suis arrivée et  
coppilar à nouveau que mon arrivée  
de retard de retour.

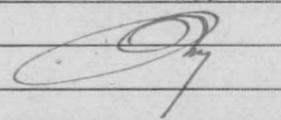
1 wagon de fagots de 8 à 10 wagon  
1 wagon d'engrais de 9 -  
2 - - - - - de 13 -

2 wagons pour vides de 13 à 14 pour fagots  
la réparation de rebut la vigne à transport

et dans cette état en quantité égales.  
Sans avoir d'usage les wagons de  
vignes de marchandises par la E.C. qui  
de nous un conseil à utiliser.

Ce qui reste bien qu'il manque de direction  
à l'usage et au que la E.C. n'est pas  
en retard dans les E.C.

Je suis tenu attentivement régulier de l'opération  
En fin de tout mon pouvoir appuyer et je  
crois que nous serons contents de faire  
application de dispositions prévues par  
l'arrêté en date de ce temps dernier.

L. Thibaut  


CHEMIN DE FER D'ORLEANS

INSPECTION DE BORDEAUX

Bordeaux, le 9 Mars 1914

INSPECTION DE BORDEAUX RO  
LE PARTITION 3024

-REPARTITION-

Monsieur,

*Sudce*

Je vous prie de me renseigner, en remplissant la formule ci-dessous, sur le séjour, la mauvaise utilisation du

Wagon numéro: *indé 39917* Cie propriétaire

Train d'arrivée: Date *4* Numéro *f* heure

Provenance *Vide cc* Nature du chargement

Adresse complète du destinataire:

Préavis par dépêche reçue le.....à.....heure.....

Préavis par modèle 1063 reçue le.....par train.....à.....heure.....

Avis au destinataire le.....à.....heure.....

Déchargé le.....à.....heure.....

Départ *vide cc* pour: chargé par la gare le.....à.....heure.....

Mis à disposition de l'expéditeur le.....à.....heure.....

Chargement terminé par l'expéditeur le.....à.....heure.....

Remis à l'embranchement ou autre établissement le.....à.....heure.....

Rendu par l'embranchement ou autre établissement le.....à.....heure.....

Train de départ: Date *8* Numéro *24* Heure

Au verso, vous aurez à justifier le séjour de ce wagon et les dérogations apportées aux prescriptions de l'instruction 382 et 396 aux traités des embranchements et aux dispositions du PV.29.

L'INSPECTEUR PRINCIPAL,  
POUR L'INSPECTEUR PRINCIPAL  
CIRCONSCRIPTION PRINCIPAL-ARJOINS

*Trully*

5809 60 13

DEPARTMENT OF THE ARMY  
OFFICE OF THE ADJUTANT GENERAL  
WASHINGTON, D.C.

Major & Adjutant General  
Bureau

Major (Ret 5991) was at present  
charged with the economy of the  
staff & the main war establishments  
and was to be relieved of the main  
part of the same for

EXHIBIT 20 31 Mar 1916  
in Chief of Gen



Monsieur Boitard  
Tous croqu岸  
Il faudrait en finir  
avec ces sejours.  
Bs 13-3-16  
Eugly

RECEIVED  
MAR 31 1916  
OFFICE OF THE ADJUTANT GENERAL  
WASHINGTON, D.C.

-REPARTITION-

Stamp: ALBERT... 27/12

Monsieur,

Luxe

Je vous prie de me renseigner, en remplissant la formule ci-dessous, sur le séjour, la mauvaise utilisation du

Wagon numéro: *N° 217* Cie propriétaire

Train d'arrivée: Date *21* Numéro *7* heure

Provenance *vide* Nature du chargement

Adresse complète du destinataire:

Préavis par dépêche reçue le.....à.....heure.....

Préavis par modèle 1063 reçue le.....par train.....à.....heure.....

Avis au destinataire le.....à.....heure.....

Déchargé le.....à.....heure.....

Départ *vide* pour: chargé par l. gare le.....à.....heure.....

Mis à disposition de l'expéditeur le.....à.....heure.....

Chargement terminé par l'expéditeur le.....à.....heure.....

Remis à l'embranchement ou autre établissement le.....à.....heure.....

Rendu par l'embranchement ou autre établissement le.....à.....heure.....

Train de départ: Date *21* Numéro *13* Heure

Au verso, vous aurez à justifier le séjour de ce wagon et les dérogations apportées aux prescriptions de l'Instruction 382 et 396 aux traités des embranchements et aux dispositions du PV.29.

L'INSPECTEUR PRINCIPAL,   
 INSPECTION DE BORDEAUX   
 INSPECTION PRINCIPALE ADJOINT

*Eruby*

-REPARTITION-

INSPECTION DE BORDEAUX  
REPARTITION  
Monsieur,

Supé.

Je vous prie de me renseigner, en remplissant la formule ci-dessous, sur le séjour, la mauvaise utilisation du

Wagon numéro: **I 12/90** Cie propriétaire

Train d'arrivée: Date **21** Numéro **20** heure

Provenance **vide** Nature du chargement

Adresse complète du destinataire:

Préavis par dépêche reçue le.....à.....heure.....

Préavis par modèle 1063 reçue le.....par train.....à.....heure.....

Avis au destinataire le.....à.....heure.....

Déchargé le.....à.....heure.....

Départ **vide** pour: chargé par l. gare le.....à.....heure.....

Mis à disposition de l'expéditeur le.....à.....heure.....

Chargement terminé par l'expéditeur le.....à.....heure.....

Remis à l'embranchement ou autre établissement le.....à.....heure.....

Rendu par l'embranchement ou autre établissement le.....à.....heure.....

Train de départ: Date **27** Numéro **26** heure

Au verso, vous aurez à justifier le séjour de ce wagon et les dérogations apportées aux prescriptions de l'Instruction 382 et 396 aux traités des embranchements et aux dispositions du FV.29.

L'INSPECTEUR PRINCIPAL,

POUR L'INSPECTEUR PRINCIPAL  
INSPECTEUR PRINCIPAL-ADJUT

*[Signature]*

M. le Préfet  
Paris

Le Maire de la commune de...  
le 21 Mars 1870  
Le Maire de la commune de...  
le 27 Mars 1870

BOITE-CHARTE (R)

le 27 Mars 1870  
le Maire de la commune de...

-REPARTITION-

INSPECTION DE LORDEAUX  
REPARTITION No 1063

Monsieur,

Supé

Je vous prie de me renseigner, en remplissant la formule ci-dessous, sur le séjour, la mauvaise utilisation du

Wagon numéro: *Kx 10632* Cie propriétaire

Train d'arrivées: Date *21* Numéro *20* heure

Provenance *Vide* Nature du chargement

Adresse complète du destinataire:

Prévis par dépêche reçue le.....à.....heure.....

Prévis par modèle 1063 reçue le.....par train.....heure.....

Avis au destinataire le.....à.....heure.....

Déchargé le.....à.....heure.....

Départ *vide* pour: chargé par la gare le.....à.....heure.....

Mis à disposition de l'expéditeur le.....à.....heure.....

Chargement terminé par l'expéditeur le.....à.....heure.....

Remis à l'embranchement ou autre établissement le.....à.....heure.....

Rendu par l'embranchement ou autre établissement le.....à.....heure.....

Train de départ: Date *21* Numéro *19* heure

Au verso, vous aurez à justifier le séjour de ce wagon et les dérogations apportées aux prescriptions de l'Instruction 392 et 396 aux traités des embranchements et aux dispositions du PV. 29.

L'INSPECTEUR PRINCIPAL,

POUR L'INSPECTEUR PRINCIPAL  
INSPECTEUR PRINCIPAL-ADJOINT

*Emuly*



REPARTITION 2601

REPARTITION

Monsieur,

Susce

Je vous prie de me renseigner, en remplissant la formule ci-dessous, sur le séjour, la mauvaise utilisation du

Wagon Numéro : *Unité FR.* Cie Propriétaire :

Train d'arrivée : Date *20* Numéro *F* heure

*vide cy* Nature du chargement

Provenance

adresse complète du destinataire :

Préavis par dépêche reçue le.....à.....heure.....

Préavis par modèle 1063 reçu le.....par train.....à.....heure.....

Avis au destinataire le.....à.....heure.....

Déchargé le.....à.....heure.....

Départ *vide cy* pour : chargé par la gare le.....à.....heure.....

Mis à disposition de l'expéditeur le.....à.....heure.....

Chargement terminé par l'expéditeur le.....à.....heure.....

Remis à l'embranchement ou autre établissement le.....à.....heure.....

Rendu par l'embranchement ou autre établissement le.....à.....heure.....

Train de départ : Date.....*22*.....Numéro.....*13*.....heure.....

Au verso, vous aurez à justifier le séjour de ce wagon et les dérogations apportées aux prescriptions de l'Instruction 382 et 396 aux traités des embranchements et aux dispositions du P.V 39.

L'INSPECTEUR PRINCIPAL,

POUR L'INSPECTEUR PRINCIPAL  
INSPECTEUR PRINCIPAL-ADJOINT

*[Signature]*



CHEMIN DE FER D'ORLÉANS

INSPECTION DE BORDEAUX

Bordeaux, le... 28 - 2 - 1916

W 50402

-REPARTITION-

INSPECTION DE BORDEAUX  
REPARTITION

*Suzi*

Je vous prie de me renseigner, en remplissant la formule

ci-dessous, sur le séjour ~~et la nouvelle utilisation~~ du

Wagon numéro: *86 1402* Cie propriétaire

Train d'arrivée: Date *29* Numéro *20* heure

Provenance *Ville* Nature du chargement

Adresse complète du destinataire:

Préavis par dépêche reçue le.....à.....heure.....

Préavis par modèle 1063 reçu le.....par train.....à.....heure.....

Avis au destinataire le.....à.....heure.....

Déchargé le.....à.....heure.....

Depart vide pour: chargé par la gare le.....à.....heure.....

Mis à disposition de l'expéditeur le.....à.....heure.....

Chargement terminé par l'expéditeur le.....à.....heure.....

Remis à l'embranchement ou autre établissement le.....à.....heure.....

Rendu par l'embranchement ou autre établissement le.....à.....heure.....

Train de départ: Date *29* Numéro *20* Heure

Au verso, vous aurez à justifier le séjour de ce wagon et les dérogations apportées aux prescriptions de l'Instruction 382 et 396 aux traités des embranchements et aux dispositions du PV.29.

L'INSPECTEUR PRINCIPAL,

Pour l'inspecteur Principal  
INSPECTEUR PRINCIPAL ADJUNT

*Eruly*

Monsieur Boiteux  
Pour enquête  
Sans avoir été entendu  
Bx 1-3-16  
Evidently

567  
Monsieur le Directeur  
Bureau

Le Monsieur de [illegible] [illegible] [illegible]  
à 21 Changé 10, [illegible] [illegible] [illegible]  
[illegible] [illegible] [illegible] [illegible] [illegible]  
[illegible] [illegible] [illegible] [illegible] [illegible]  
[illegible] [illegible] [illegible] [illegible] [illegible]

LUKASZEWICZ P.O.  
6/2/1911  
[illegible]

CHEMIN DE FER D'ORLEANS

INSPECTION DE LORDEAUX

-REPARTITION-

INSPECTION DE BORDEAUX  
REPARTITION  
800

Bordeaux, le *J. Mars* 1916

Monsieur,

*Supé*

Je vous prie de me renseigner, en remplissant la formule ci-dessous, sur le séjour, la ~~mauvaise~~ utilisation du

Wagon numéro: *H 44108* Cie propriétaire

Train d'arrivée: Date *3* Numéro *7* heure

Provenance *Vide* *cc* Nature du chargement

Adresse complète du destinataire:

Préavis par dépêche reçue le.....à.....heure.....

Préavis par modèle 1063 reçue le.....par train.....à.....heure.....

Avis au destinataire le.....à.....heure.....

Déchargé le.....à.....heure.....

Départ *cc* *vide* pour: chargé par la gare le.....à.....heure.....

Mis à disposition de l'expéditeur le.....à.....heure.....

Chargement terminé par l'expéditeur le.....à.....heure.....

Remis à l'embranchement ou autre établissement le.....à.....heure.....

Rendu par l'embranchement ou autre établissement le.....à.....heure.....

Train de départ: Date *7* Numéro *24* Heure

Au verso, vous aurez à justifier le séjour de ce wagon et les dérogations apportées aux prescriptions de l'Instruction 382 et 396 aux traités des embranchements et aux dispositions du PV.29.

L'INSPECTEUR PRINCIPAL,  
Pour l'Inspecteur Principal  
INSPECTEUR PRINCIPAL-ADJOINT

*Eauby*

Monseigneur l'Evêque  
Baron

Wagon No 1903 avec partie de 3 places  
change pour le bombardement économique pour le  
ser vice au bombardement non. et retour par  
à Senne qui le 7 a marché par 5. Paris

LE 9/3 1915

Cher Monsieur  
G

-REPARTITION-

Monsieur,

*Supé*

*3090*

Je vous prie de me renseigner, en remplissant la formule ci-dessous, sur le séjour, ~~la mauvaise utilisation du~~

Wagon numéro:

*Wagon - 1238*

Cie propriétaire

Train d'arrivée: Date

*27*

Numéro

*20*

heure

Provenance

*Vide*

Nature du chargement

Adresse complète du destinataire:

Préavis par dépêche reçue le.....à.....heure.....

Préavis par modèle 1063 reçue le.....par train.....à.....heure.....

Avis au destinataire le.....à.....heure.....

Déchargé le.....à.....heure.....

Départ ~~vide~~ pour: chargé par la gare le.....à.....heure.....

Mis à disposition de l'expéditeur le.....à.....heure.....

Chargement terminé par l'expéditeur le.....à.....heure.....

Remis à l'embranchement ou autre établissement le.....à.....heure.....

Rendu par l'embranchement ou autre établissement le.....à.....heure.....

Train de départ: Date *5* Numéro *B.* Heure

Au verso, vous aurez à justifier le séjour de ce wagon et les dérogations apportées aux prescriptions de l'instruction 303 et 306 aux traités des embranchements et aux dispositions du PV.29.

L'INSPECTEUR PRINCIPAL,  
POUR L'INSPECTEUR PRINCIPAL  
Inspecteur Principal-Adjoint

*Enully*

6/1 10

LE 9 Mars 1910

Monsieur le Directeur  
Postaux

Le 11 Mars 1908 nous est parvenue  
Chaque fois en vue de l'attribution au  
de l'arrêté nous au l'arrêté  
Le même jour nous a été retenu par  
le 5 Mars Change par Mail  
nous l'arrêté fait suite à son union

Le Chef de gare  
G. J.

Monsieur Bortaux  
qui attend-on pour  
prendre les mesures voulues  
pour faire ces relevés.  
Rz 10-3-16

Four M...  
Chez...  
Abou...

CHEMIN DE FER D'ORLÈANS  
+--  
INSPECTION DE BORDEAUX  
+--  
-REPARTITION-

Bordeaux, le *15 mai* ..... 191*6*

INSPECTION  
REPARTITION  
*8988*

Monsieur,

*Lupe*

Je vous prie de me renseigner, en remplissant la formale  
ci-dessous, sur le séjour, la mauvaise utilisation du  
Wagon N° *nm-8988* C<sup>o</sup> propriétaire  
Train d'arrivée: Date *9* N° *7* heure  
Provenance *Vide cc* Nature du chargement  
Adresse complète du destinataire:  
Préavis par dépêche reçue le.....à.....heure.....  
Préavis par modèle 1063 reçu le.....per train.....à...heure.....  
Avis au destinataire le.....à.....heure.....  
Déchargé le.....à.....heure.....  
Départ *cc* vide pour: Chargé par la gare le.....à...heure...  
Mis à disposition de l'expéditeur le.....à.....heure.....  
Chargement terminé par l'expéditeur le.....à.....heure.....  
Remis à l'embranchement ou autre établissement le.....à...heure...  
Rendu par l'embranchement ou autre établissement le.....à...heure...  
Train de départ: Date *9* N° *24* heure

Au verso, vous aurez à justifier le séjour de ce wagon et  
les dérogations apportées aux prescriptions de l'Instruction 382 et  
396 aux traités des embranchements et aux dispositions du P.V 29.

L'INSPECTEUR PRINCIPAL,

POUR L'INSPECTEUR PRINCIPAL  
L'INSPECTEUR PRINCIPAL-ADJOINT.

*Mully*

Mme de Schepel Pucier  
Bureau

Le Major, en arrivant chez moi le  
dimanche pour le jour même de l'arriver  
il m'a dit qu'il venait de l'Espagne et qu'il  
l'avait fait

LUIS MARTINE P.O. 27/2/1910

à l'Espagne

*à Renne*

CHEMIN DE FER D'ORLÉANS

INSPECTION DE LORDEAUX

L'Orléans, le *11 Mars* 1916

*9183*

*Supé*

-REPARTITION-

Monsieur,

Je vous prie de me renseigner, en remplissant la formule ci-dessous, sur le séjour, la ~~mauvaise~~ utilisation du

Wagon numéro:

*N° 1788*

Cie propriétaire

Train d'arrivée: Date

*1<sup>er</sup>*

Numéro

Heure

Provenance

Vide

*cc*

Nature du chargement

Adresse complète du destinataire:

Préavis par dépêche reçue le.....à.....heure.....

Préavis par modèle 1063 reçue le.....par train.....à.....heure.....

Avis au destinataire le.....à.....heure.....

Déchargé le.....à.....heure.....

Départ vide pour: chargé par l. gare le.....à.....heure.....

Mis à disposition de l'expéditeur le.....à.....heure.....

Chargement terminé par l'expéditeur le.....à.....heure.....

Remis à l'embranchement ou autre établissement le.....à.....heure.....

Rendu par l'embranchement ou autre établissement le.....à.....heure.....

Train de départ: Date *9* Numéro *13* Heure

Au verso, vous aurez à justifier le séjour de ce wagon et les dérogations apportées aux prescriptions de l'Instruction 382 et 396 aux traités des embranchements et aux dispositions du IV. 99.

L'INSPECTEUR PRINCIPAL,

Pour le Directeur Principal  
Inspecteur Principal Adjoint

*Muller*

6213  
Monsieur le Suppléant  
Président

C. Wagon, aucun charge pour la destination  
la i. et faire le son nom et une: etc. etc. etc.  
que le y charge pour Prudence et est pendant le son nom

LIVRE CLARENCE 176 2/18/1910

Monsieur Birkley  
qui attendez-vous pour prendre  
les mesures nécessaires pour faire  
cesser ces séjours?  
qui est-ce qui vous empêche de répondre  
aux commissions que je vous ai envoyées  
sur le même sujet?  
Il semble y avoir détachement.

Bordeaux 13-3-16  
L'INSPECTEUR PRINCIPAL  
et vous attendez tout simplement  
attacher à laquelle me l'avez qui sont  
pris et de la haute direction. Birkley  
me concernant ce détachement  
O. J.



1  
V.E.4.

Le Chef de l'Exploitation  
l'Inspecteur Principal à Poitiers

1  
18 Septembre 13.

Votre communication  
C. 10339 du 9 Août dernier relative  
à la demande ci-jointe de M<sup>r</sup> A.  
Vieux, représentant à Simoges  
de la Société Carel aîné, Touché & C<sup>ie</sup>,  
tendant à obtenir l'autorisation  
de livrer en gare de Roumazières-  
P.O. les traverses qu'il expédie  
à l'adresse de notre Ingénieur  
du 3<sup>e</sup> Arrondissement de la Voie,  
de diverses gares de la Compagnie  
des Chemins de fer Economiques  
des Charentes.

Je vous prie de faire  
répondre dans ce sens à M.  
Vieux et de donner des instructions  
en conséquence à la gare de  
Roumazières.

POUR LE CHEF DE L'EXPLOITATION  
Le Sous-Chef de l'Exploitation

Signé: Dubois

Nous consentons à fournir  
les wagons P.O. nécessaires et à  
les amener du chantier de trans-  
bordement en gare de Rouma-  
zières sans demandes de rému-  
nération. — D'autre part, M.  
Vieux aura à s'entendre avec  
les Chemins de fer Economiques  
pour leur payer les frais de trans-  
bordement et nous n'aurons  
pas à intervenir dans le règlement  
du transport qui restera un  
trafic intérieur des dits Chemins.

M. Le Mère,  
Chef de la Division du Contrôle des Recettes

Le 7<sup>juin</sup> 1913.

1<sup>er</sup> Jour

V. E. 4.

La lettre ci-jointe M<sup>r</sup> Vieux,  
représentant à Limoges de la Société  
Carrel aîné, Fouché & C<sup>ie</sup>, expose qu'il  
s'est engagé à livrer sur wagons en  
gare de Roumazières - P.O. à notre  
service local de la Vie, des lots de traverses  
qu'il expédie de divers points des lignes  
de la C<sup>ie</sup> des Chemins de Fer Économiques  
des Charentes & il vous demande l'au-  
torisation :

- a) de faire ses envois en port dû  
directement à destination de ladite gare ;
- b) d'effectuer le règlement des trans-  
ports à notre gare de Limoges - Bénédiction.

Blanc

16

Notre Compagnie ayant intérêt  
à faciliter les opérations de ces fournis-  
seurs, je n'ai pas d'objection à ce que  
cette double demande reçoive satisfaction  
étant entendu que les expéditions en  
cause, bien que ne donnant lieu à aucune  
perception, ~~doivent~~ <sup>seront</sup> être pour ce qui  
vous concerne, seront néanmoins  
grévées des frais ordinaires de transbordement.

Je vous prie de faire le né-  
cessaire en vue de l'application de  
la mesure & de <sup>faire</sup> répondre à M<sup>r</sup>  
Vieux.

Le Sous-Chef de l'Exploitation

CHEMIN DE FER

DE

PARIS A ORLÉANS

1, Place Valhubert

XIII<sup>e</sup> Arrondissement

EXPLOITATION

BUREAU DES AFFAIRES COMMERCIALES

1<sup>re</sup> Section

N<sup>o</sup> V.E.4

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

*M. Fejnie*  
*exercice à l'inspiration*  
*nous consentons à*  
*et à la remise du wagon à Paris, le*  
*de transbordement en gare de Roumazières*  
*sans remanier de réimpression*  
*M. Vieux aura à s'inscrire avec*  
*le tramway pour lui faire avec*  
*les frais de transbordement et nous*  
*réglement du transport dans le*  
*selon le trafic intérieur du tramway.*  
 Septembre 1915 191  
 13-9-13

Monsieur LE MIERE, Chef de la Division du Contrôle des Recettes,

Par lettre ci-jointe, M. Vieux représentant à Limoges de la Société Carel aîné, Fouché et Cie, expose qu'il s'est engagé à livrer sur wagons en gare de Roumazières-P.O. à notre Service local de la Voie, des lots de traverses qu'il expédie de divers points des lignes de la Compagnie des Chemins de fer Economiques des Charentes et il nous demande l'autorisation:

- a) de faire ses envois en port dû directement à destination de la dite gare;
- b) d'effectuer le règlement des transports à notre gare de Limoges-Bénédictins.

Notre Compagnie ayant intérêt de faciliter les opérations de ces fournisseurs, je n'ai pas d'objection à ce que cette double demande reçoive satisfaction étant entendu que les expéditions en cause, bien que ne donnant lieu à aucune perception de taxe pour ce qui nous concerne, seront néanmoins grevées des frais ordinaires de transbordement.

Je vous prie de vouloir bien faire le nécessaire en vue de l'application de la mesure et de faire répondre à M. Vieux.

Le Sous-Chef de l'Exploitation

*M. Chabon*  
*Faire cette lettre par*  
*et me la remettre*  
 17/9

CHEMIN DE FER  
DE  
**PARIS A ORLÉANS**

Paris, le

Août 1913.

191

1, Place Valhubert  
XIII<sup>e</sup> Arrondissement

EXPLOITATION

Bureau des Affaires  
Commerciales  
= 1<sup>re</sup> Section =  
N<sup>o</sup> V.E.4

Mon Cher Camarade,

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

J'ai l'honneur de vous faire connaître que M. A. Vieux, représentant à Limoges de la Société Carel Aîné, Fouché et Cie qui s'est engagée à livrer à votre Service local en gare de Roumazières-P.O. des lots de traverses en provenance de divers points des lignes des Chemins de fer Economiques des Charentes, nous demande d'appliquer, pour le transport de ces traverses à Roumazières entre les voies de transbordement P.O.-Economiques et celles de notre gare, la taxe de 0 fr.12 par tonne prévue par l'art. 62 du Cahier des Charges (embranchements particuliers) au lieu de la taxe commerciale afférente au parcours de Roumazières à Fontafie gare P.O. la plus rapprochée.

La taxation sur le parcours minimum Roumazières-Fontafie étant conforme à nos précédents nous serions d'avis de la maintenir; mais comme il est probable que M. Vieux cherchera à solutionner la question en faisant diriger ses envois sur un autre point de notre réseau je vous serai obligé, Mon Cher Camarade, de nous dire si votre Service à un intérêt particulier à la réception des traverses à Roumazières-P.O.

Votre dévoué Camarade

Monsieur COUV RAT-DESVERGNES, Ingénieur en Chef de la Voie et des Travaux.

*Mr. Camarade*  
*Longue il s'agit d'un transport commercial transportant à Roumazières, votre taxe port de Roumazières P.O. sans addition bien que la marchandise nous soit remise sur la voie d'échange.*  
*Dans l'espèce, les traverses sont raisonnablement respectés le Roumazières des d'autres points de notre réseau et par conséquent nous ne pouvons nous acquiescer à l'obligation que vous nous faites de fournir à Roumazières P.O. les traverses d'échange.*  
*28-8-13*

1<sup>re</sup> Section  
V.E.4.

NOTE

LIVRAISON EN GARE DE ROUMAZIERES-P.O. D'EXPÉDITIONS  
EN PROVENANCE DES LIGNES ÉCONOMIQUES DES CHARENTES. =

*Après avoir été  
visé par le Service des  
P.O. et la Voie  
M.C.*

M. Vieux, représentant à Limoges de la Société Carel aîné, Fouché et Cie, s'est engagé à livrer en gare de Roumazières-P.O. à notre Ingénieur du 3<sup>e</sup> Arrondissement de la Voie, des lots de traverses qu'il expédie de divers points des lignes de la Cie des Chemins de fer Economiques des Charentes. Il a en conséquence fait ses envois directement en destination de la dite gare; mais cette pratique étant irrégulière nous avons fait demander à M. Vieux d'établir ses déclarations d'expédition pour Fontafle, gare voisine de Roumazières sur notre réseau et de payer la taxe commerciale afférente au parcours fictif Roumazières-Fontafle.

L'intéressé n'accepte pas cette solution; il propose de considérer le transport entre les voies de transbordement P.O.-Economiques et celles de notre gare comme un transport sur embranchement particulier et de n'acquitter que la taxe de 0 fr.12 par tonne fixée par l'art. 62 du Cahier des Charges, pour la fourniture de notre matériel.

La solution que nous avons proposée étant conforme à nos précédents, nous serions d'avis de la maintenir, à moins que le Service de la Voie n'ait un intérêt particulier à la réception des traverses à Roumazières-P.O., auquel cas nous pourrions accepter la proposition de M. Vieux. = Ci-joint un projet de lettre à ce Service pour lui demander de nous fixer sur ce point.

# Traverses en bois

Roumazières à Foutafie 6 Km

Parcème F<sup>r</sup> ..... 0,50

Frais de gare ..... 0,40

Gas tonne 0,90  
~~~~~

2<sup>e</sup> classe du Cahier des Charges

0,84 × 6 Km ..... 0,84

Frais de gare ..... 0,40

~~~~~  
1,24

~~~~~

## Chemin de Fer d'Orléans.

Extrait du Cahier des Charges de la concession de Chemins de fer à la Compagnie de Paris à Orléans.

### Titre VI. Clauses diverses.

Art. 62. — La Compagnie sera tenue de s'entendre avec tout propriétaire de mines qui, offrant de se soumettre aux conditions prescrites ci-après, demanderait un embranchement; à défaut d'accord, le Gouvernement statuera sur la demande, la Compagnie entendue.

Les embranchements seront construits aux frais des propriétaires de mines et d'usines, et de manière à ce qu'il ne résulte de leur établissement aucune entrave à la circulation générale, aucune cause d'avarie pour le matériel, ni aucuns frais particuliers pour la Compagnie.

Leur entretien devra être fait avec soin aux frais de leurs propriétaires et sous le contrôle de l'Administration. La Compagnie aura le droit de faire surveiller par ses Agents cet entretien, ainsi que l'emploi de son matériel sur les embranchements.

L'Administration pourra, à toutes époques, prescrire les modifications qui seraient jugées utiles dans la soudure, le tracé ou l'établissement de la voie des dits embranchements et les changements seront opérés aux frais des propriétaires.

L'Administration pourra même, après avoir entendu les propriétaires, ordonner l'enlèvement temporaire des aiguilles de soudure, dans le cas où les établissements embranchés viendraient à suspendre en tout ou en partie leurs transports.

La Compagnie sera tenue d'envoyer ses wagons sur tous les embranchements autorisés, destinés à faire communiquer des établissements de mines ou d'usines avec la ligne principale du Chemin de fer.

La Compagnie amènera ses wagons à l'entrée des embranchements.

Les expéditeurs ou destinataires feront conduire les wagons dans leurs établissements pour les charger ou décharger, et les ramèneront au point de jonction avec la ligne principale, le tout à leurs frais. Les wagons ne pourront d'ailleurs être employés qu'au transport d'objets et marchandises destinés à la ligne principale du chemin de fer.

Le temps pendant lequel les wagons séjourneront sur les embranchements particuliers ne pourra excéder six heures, lorsque l'embranchement n'aura pas plus d'un kilomètre.

Le temps sera augmenté d'une demi-heure par kilom. en sus du premier, non compris les heures de la nuit depuis le coucher jusqu'au lever du soleil.

Dans le cas où les limites de temps seraient dépassées, nonobstant l'avertissement spécial, donné par la C<sup>ie</sup>, elle pourra exiger une indemnité égale à la valeur du droit de loyer des wagons pour chaque période de retard, après avertissement.

Les traitements des gardiens d'aiguilles et des barrières, des embranchements autorisés par l'Administration seront à la charge des propriétaires des embranchements. Ces gardiens seront nommés et payés par la C<sup>ie</sup> et les frais qui en résulteront lui seront remboursés par les dits propriétaires.

En cas de difficultés, il sera statué par l'Administration, la C<sup>ie</sup> entendue.

Les propriétaires d'embranchements seront responsables des avaries que le matériel pourrait éprouver pendant son parcours ou son séjour sur ces lignes.

Dans le cas d'inexécution d'une ou de plusieurs des conditions énoncées ci-dessus, le Préfet pourra, sur la plainte de la C<sup>ie</sup> et après avoir entendu le propriétaire de l'embranchement, ordonner, par un arrêté, la suspension du service, et faire supprimer la soudure, sans recourir à l'Administration Supérieure, et sans préjudice de tout dommage-intérêt que la C<sup>ie</sup> serait en droit de réclamer pour la non exécution de ces conditions.

Pour indemniser la Compagnie de la fourniture et de l'envoi de son matériel sur les embranchements, elle est autorisée à percevoir un prix fixe de douze centimes (0<sup>fr</sup>12) par tonne pour le premier kilom. et, en outre, quatre centimes (0<sup>fr</sup>04) par tonne et par kilom. en sus du premier, lorsque la longueur de l'embranchement excédera un kilomètre.

Tout kilomètre entamé sera payé comme s'il avait été parcouru en entier.

Le chargement et le déchargement sur les embranchements s'opéreront aux frais des expéditeurs ou destinataires, soit qu'ils les fassent eux-mêmes, soit que la C<sup>ie</sup> du chemin de fer consente à les opérer.

Dans ce dernier cas, ces frais seront l'objet d'un règlement arrêté par l'Administration Supérieure sur la proposition de la C<sup>ie</sup>.

Tout wagon envoyé par la C<sup>ie</sup> sur un embranchement, devra être payé comme wagon complet, lors même qu'il ne serait pas complètement chargé.

La surcharge, s'il y en a, sera payée au prix du tarif légal et au prorata du poids réel. La C<sup>ie</sup> sera en droit de refuser les chargements qui dépasseraient le maximum de trois mille cinq cents kilogr. déterminé en raison des dimensions actuelles des wagons. Le maximum sera révisé par l'Administration, de manière à être toujours en rapport avec la capacité des wagons.

Les wagons seront pesés à la station d'arrivée par les soins et aux frais de la C<sup>ie</sup>.

RAPPORT DE M. *J. L...*

Journée du *7/8 1913*

Mod. 1162.

In-4° carré bulle spécial 10 k. 20.000 ex. — Cahors Coneslant (181-6-12)

OBSERVATIONS ET PROPOSITIONS

SUITE DONNÉE

*Monsieur L. Propriétaire*

*J'ai fait la*  
*circulaire prescrite.*  
*Cette solution me*  
*satisfait par A. Vieux.*  
*Il voudrait que*  
*Remise Po soit*  
*considérée comme*  
*un* et un *par*  
*que les frais de transport*  
*plus les 0.12 par tonne.*  
*Si on ne lui donne*  
*pas cette satisfaction il*  
*va s'entendre avec*  
*le Service de la Voie,*  
*pour que les bois soient*  
*dirigés sur un autre*  
*point, la C<sup>e</sup> pourrissant*  
*les bois de transport vers*  
*pour le parcours Po.*

*Sirait en gare de*  
*Poumajoux*  
*W de C.F.*

*Monsieur le Chef de*  
*Exploitation*  
*(af Colet)*

*Cette solution*  
*ne satisfait pas*  
*M. Vieux*  
*et*  
*ci - contre exposé*  
*Sortant le 9 8 10*

PROSPERITE PRINCIPAL

*M. Chabrier*  
*N. L. ...*

*[Signature]*

*11/8*

CHEMIN DE FER  
DE  
PARIS A ORLÉANS

1, Place Valhubert  
XIII<sup>e</sup> Arrondissement

EXPLOITATION

Bureau des Affaires  
Commerciales  
1<sup>re</sup> section  
N<sup>o</sup> V.E. 4.

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



Paris, le 31 Juillet 1913

Monsieur l'Inspecteur Principal à Poitiers,

Par votre communication N<sup>o</sup> 10339 du 17 courant,

vous m'avez transmis, avec avis favorable, la demande ci-jointe de M. A. Vieux, représentant à Limoges de la Société Carel aîné, Fouché & Cie, tendant à obtenir l'autorisation de livrer en gare de Roumazières-P.O. les traverses qu'il expédie à l'adresse de notre Ingénieur du 3<sup>e</sup> Arrondissement de la Voie, de diverses gares de la Compagnie des Chemins de fer Economiques des Charentes.

Nous pouvons donner satisfaction à cette demande sous réserve que, pour chacun des envois en question, M. Vieux établira sa déclaration d'expédition pour Fontafle, gare voisine de Roumazières sur notre réseau, & acquittera la taxe afférente au transbordement ainsi que la taxe commerciale pour le parcours fictif P.O. jusqu'à Fontafle.

La gare de Roumazières -P.O. arrêtera le transport lors de son passage & prendra charge des dites taxes dans la forme ordinaire.

Je vous prie de faire répondre verbalement dans

ce sens à M. Vieux & s'il est d'accord, de donner des instructions en conséquence.

Vous voudrez bien me tenir au courant.

P. Le Chef de l'Exploitation  
L'Inspecteur Général des Services  
Commerciaux.

N. 90889  
Messieurs Jurn

Jaymes

Je vous prie de faire  
le nécessaire pour le  
Duis qui habite  
Linnogel et s'il est d'accord  
de donner toutes instructions  
aux gens intéressés et à  
M. Gaudry.

Faire retour ensuite.  
Portiers le 18 18

INSPECTEUR PRINCIPAL

E. J.

11 Juillet 1912

*J. Jaquiot*

Bureau des Affaires  
Commerciales  
1<sup>e</sup> Section  
V.E. 4.

Monseigneur l'Inspecteur Principal à Poitiers,

— | —  
Par votre communication N° 10339 du 17 courant, vous m'avez transmis, avec avis favorable, la demande ci-jointe de M. A. Vieux représentant à Limoges de la Société Carel aîné, Fouché & Cie, tendant à obtenir l'autorisation de livrer en gare de Roumazières P.O. les traverses qu'il expédie à l'adresse de notre Ingénieur du 3<sup>e</sup> Arrondissement de la Voie, de diverses gares de la Compagnie des Chemins de fer Economiques des Charentes.

Nous pouvons donner satisfaction à cette demande sous réserve que, pour chacun des envois en question, M. Vieux établira sa déclaration d'expédition pour Fontafie, gare voisine de Roumazières sur notre réseau, & acquittera la taxe afférente au transbordement ainsi que la taxe commerciale pour le parcours fictif P.O. jusqu'à Fontafie.

La gare de Roumazières -P.O. arrêtera le transport lors de son passage & prendra charge des dites taxes dans la forme ordinaire.

Je vous prie de faire répondre verbalement dans ce

de sens à M. Vieux, & s'il est d'accord de donner des instructions en conséquence .

Vous voudrez bien me tenir au courant.

P. Le Chef de l'Exploitation  
L'Inspecteur Général des Services  
Commerciaux.

3

10789  
10

RAPPORT DE M. Jeune

Journée du 5/7 1913

Mod. 1162.

In-4° carré bulle spécial 10 k. 20.000 ex. — Cahors Coueslant (181-6-12)

OBSERVATIONS ET PROPOSITIONS

SUITE DONNÉE

Remarque de l'ingénieur Jeune  
Pauillac

Envoyé à Monsieur le Chef de  
S. Exploitation  
à Paris C. C.

La question qu'on  
a été déjà soulevée à  
l'occasion de cette  
ligne de Commerce pour  
le marchandises réunies  
par les embranchement  
de la coopération et  
Charotte à Rommequin.

En te priant de vouloir  
bien me faire connaître  
des instructions.

Datiers le 17 juillet 13

INSPECTEUR PRINCIPAL

A. Harmer

La question a été tranchée  
votre circulaire du 20  
22 février 1913.

Comme dans le cas qui  
nous occupe il s'agit  
de marchandises pour  
le service de la voie, Compagnie  
d'Orléans, nous pourrions  
appliquer à M. Carl les  
mêmes prix, c'est à dire  
opérer comme si les expéditions  
étaient pour Fontenay.

Une autorisation de  
l'art. C. C. serait nécessaire

M. Anton  
D'abord, sur  
18/7  
M. Chabot

OBSERVATIONS ET PROPOSITIONS

SUITE DONNÉE

avec indication sur  
niveau d'origine.

L. bryophyta

2. 17

*[Faint handwritten notes in the right column]*

*[Extremely faint and illegible handwritten notes covering the remainder of the page in both columns]*

RAPPORT de la Gare de

en date du

7 juillet

1903

Mod. 4016 A. — Instruction, 118 et 350.

In-4° carré bulle 10 k. — 100.000 ex. — Etampes et Paris, imp. « La Semeuse »

## TEXTE DU RAPPORT

Transports sur les Chemins  
de fer Economiques

La gare de Roumazières  
chemin de fer Economique de  
la Charante, reçoit des stations  
de son réseau du côté de  
traverses importants destinés  
à Monsieur l'Ingénieur des  
3<sup>me</sup> arrondissement à Poitiers,  
livrable en gare de Roumazières  
P.O.

Le représentant de la maison  
Carel qui effectue ces transports  
demanderait que les frais  
relatifs à ces envois, transports  
et transports soient réglés  
par notre C.<sup>o</sup>, malgré que  
les expéditions n'imprimentent  
seulement que le réseau du C.F.O.

Nous avons fait remarquer  
à M. M<sup>r</sup> Carel que les  
expéditions finissant à  
Roumazières Economique,  
nous n'avons aucun titre

## SUITE DONNÉE

Monsieur Surin

Pour examen et  
avis.

Poitiers le 9 J 13

INSPECTEUR PRINCIPAL

A. Harmy

TEXTE DU RAPPORT

SUITE DONNÉE

qui puisse nous permettre  
de prendre en charge les  
frais de transports ainsi que  
la taxe de transbordement.

Nous avons invité cet  
expéditeur à effectuer ses  
règlements de transports avec  
la C<sup>e</sup> des C.F.D. seule  
intéressée, mais il serait  
utile que le service de  
la voie, destinataire,  
donne des instructions  
pour ce qui concerne  
les opérations de déchargement  
et les livraisons à effectuer en  
gare P.O.

Le Chef de Gare  
Guesard

*Copie*

**SOCIETE ANONYME DES ETABLISSEMENTS.**

**CAREL AINE, FOUCHE ET CIE.**

*Siege social:* 55 Rue d'Amsterdam, Paris.

*A. Tiery*  
*Représentant à Limoges*

Limoges, le 29 Juin 1913

**Monsieur Le Chef de gare de Roumazières,**

Il y a quelques jours, nous avons fait des expéditions traverses sur la ligne des tramways de Roumazières à Angoulême, ces traverses sont reçues par M. l'Agent de votre Compagnie et nous devons les livrer sur wagon en gare de Roumazières-P.O. à l'adresse de M. Espinay Ingénieur du 2<sup>e</sup> Arrondissement.

Comme la Compagnie des tramways ne rentre pas dans notre gare et qu'au contraire, c'est votre Compagnie qui rentre dans la gare des tramways, nous avons établi nos feuilles d'expédition avec mention (marchandises à livrer sur wagons en gare de Roumazières-P.O.) ainsi que nous avons fait nos expéditions en port dû afin de régler, transport et transbordement, à votre Compagnie en faisant faire reprise par votre gare sur la gare de Limoges-B<sup>l</sup><sup>ns</sup> ce qui nous facilitait beaucoup pour ne pas à avoir de sommes à déposer dans les gares pour nos transports.

Le Chef de gare des Tramways nous écrit que vous refusez nos marchandises en nous disant que nos écritures

sont irrégulières, aussi nous venons vous demander de bien vouloir nous renseigner comment nous devons faire ces expéditions à l'avenir afin de ne pas avoir d'inconvénients à ce sujet.

Nous devons les traverses sur wagons en gare de Roumazières-P.O. comment devons-nous faire nos expéditions qui viennent de la ligne des tramways et que ces marchandises nous soient livrés par vos soins?

En attendant votre réponse, veuillez agréer,

Monsieur Le Chef de gare, nos bien sincères salutations

L'Agent de la Société Anonyme des Etablissements Carel aîné, Fouché et Cie.

Signé: Luotien Vieux.

*Copie*

SOCIÉTÉ ANONYME DES ÉTABLISSEMENTS.

CAREL AÎNÉ, FOUCHE ET CIE.

*Niègmaul*, 55 Rue d'Amsterdam, Paris.

*A. Viery*

*Représentant à Limoges.*

Limoges, le 29 Juin 1913

Monsieur Le Chef de gare de Roumazières,

Il y a quelques jours, nous avons fait des expéditions traverses sur la ligne des tramways de Roumazières à Angoulême, ces traverses sont reçues par M. l'Agent de votre Compagnie et nous devons les livrer sur wagon en gare de Roumazières-P.O. à l'adresse de M. Espinay Ingénieur du 2<sup>e</sup> Arrondissement.

Comme la Compagnie des tramways ne rentre pas dans notre gare et qu'au contraire, c'est votre Compagnie qui rentre dans la gare des tramways, nous avons établi nos feuilles d'expédition avec mention (marchandises à livrer sur wagons en gare de Roumazières-P.O.) ainsi que nous avons fait nos expéditions en port dû afin de régler, transport et transbordement, à votre Compagnie en faisant faire reprise par votre gare sur la gare de Limoges-B<sup>ins</sup> ce qui nous facilitait beaucoup pour ne pas à avoir de sommes à déposer dans les gares pour nos transports.

Le Chef de gare des Tramways nous écrit que vous refusez nos marchandises en nous disant que nos écritures

sont irrégulières; aussi nous venons vous demander de bien vouloir nous renseigner comment nous devons faire ces expéditions à l'avenir afin de ne pas avoir d'inconvénients à ce sujet.

Nous devons les traverser sur wagons en gare de Roumazières-P.O. comment devons-nous faire nos expéditions qui viennent de la ligne des tramways et que ces marchandises nous soient livrés par vos soins?

En attendant votre réponse, veuillez agréer,

Monsieur Le Chef de gare, nos bien sincères salutations

L'Agent de la Société Anonyme des Etablisse-

ments Carel aîné, Bouché et Cie.

Lucien Vieux.

28 DEC. 1911

*Arrangement*  
entre la Compagnie d'Orléans et la Compagnie des  
Chemins de fer Economiques des Charentes pour  
l'échange du trafic de grande et de petite vitesse  
à Roumazières-Loubert.

Entre les Soussignés :

Monsieur Nigond, Directeur de la Compagnie du  
Chemin de fer de Paris à Orléans, dont le siège est à Paris, Place  
Valhubert N°1, agissant pour et au nom de celle-ci,

d'une part;

Et Monsieur Jeaucard, Président du Conseil d'Admi-  
nistration de la Compagnie des Chemins de fer Economiques des  
Charentes, dont le siège est à Paris, 30, rue de Londres, agissant pour  
le compte de cette Compagnie et faisant élection de domicile au  
siège social,

d'autre part;

Il a été dit et convenu ce qui suit :

La Compagnie des Chemins de fer Economiques des Charentes  
est concessionnaire de la ligne à voie de un mètre d'Angoulême à  
Roumazières.

Cette ligne devant aboutir à la gare de Roumazières-Loubert,  
de la Compagnie d'Orléans, la Compagnie des Chemins de fer Econo-  
miques des Charentes a demandé à la Compagnie d'Orléans de mettre  
à sa disposition, dans la dite gare, un emplacement d'une superficie  
d'environ six mille trois cent vingt quatre mètres superficiels (6324<sup>mq</sup>)  
teinté en bistre sur le plan ci-joint. Sur cet emplacement, la Compagnie  
des Chemins de fer Economiques des Charentes établira à ses frais,  
pour son service local, une gare distincte qui sera exploitée par cette  
dernière Compagnie; cette gare sera séparée de celle de la Compagnie  
d'Orléans par une clôture continue.

La Compagnie d'Orléans a consenti à donner en location, à  
la Compagnie des Chemins de fer Economiques des Charentes, l'empla-  
cement dont il s'agit moyennant le paiement d'un loyer annuel de  
six cent trente francs (630<sup>fr</sup>) qui courra du jour de la mise à

disposition de ce terrain et qui sera payable par semestre.

La Compagnie d'Orléans se réserve d'ailleurs le droit de reprendre à toute époque le terrain loué comme il est dit ci-dessus, en prévenant la Compagnie des Chemins de fer Economiques des Charentes un an à l'avance.

Dans le cas où la Compagnie d'Orléans viendrait à user de cette faculté, la Compagnie des Chemins de fer Economiques des Charentes supporterait seule les frais des changements que la cessation de la location du dit terrain n'obligerait à apporter à ses installations.

La Compagnie des Chemins de fer Economiques des Charentes a, en outre, demandé à la Compagnie d'Orléans que les installations destinées à assurer l'échange des marchandises à Roumazières-Loubert fussent établies dans l'emplacement dont il est ci-dessus question; ces installations seraient reliées à la gare des marchandises de la Compagnie d'Orléans au moyen d'une voie de raccordement de largeur normale.

La Compagnie des Chemins de fer Economiques des Charentes a demandé enfin à la Compagnie d'Orléans de régler d'un commun accord les conditions dans lesquelles doit se faire l'échange des voyageurs et des marchandises entre les deux réseaux.

La Compagnie d'Orléans ayant accédé à ces demandes les dispositions ci-après ont été arrêtées de concert :

### Établissement et entretien des installations d'échange.

Art. 1<sup>er</sup>. — Les aménagements à réaliser pour le service d'échange conformément aux indications teintées en rose du plan ci-joint, y compris l'agrandissement du magasin G.V. de la gare de la Compagnie d'Orléans, seront exécutés aux frais de la Compagnie des Chemins de fer Economiques des Charentes, de même que tous les agrandissements et modifications qui pourraient être ultérieurement jugés utiles, notamment la voie mixte accédant au quai découvert de la petite ligne et la grue de chargement prévue dans la gare de transbordement.

Il est formellement stipulé que les travaux seront exécutés aux frais de la Compagnie des Chemins de fer Economiques des Charentes le jour où la nécessité de ces installations aura été reconnue par M. le Ministre des Travaux Publics, la Compagnie des Chemins de fer Economiques des Charentes entendue.

Tous les travaux à faire pour l'installation entière de la voie de largeur normale, ainsi que pour l'agrandissement du magasin P.O. de la grande vitesse, seront exécutés par la Compagnie d'Orléans.

Les voies étroites et autres installations d'échange seront établies et entretenues par la Compagnie des Chemins de fer Economiques des Charentes.

L'entretien des voies à largeur normale et celui des installations affectées au service d'échange comprises dans l'enceinte de la gare de la Compagnie d'Orléans seront effectués par cette Compagnie aux frais de la C<sup>ie</sup> des Chemins de fer Economiques des Charentes.

Les dépenses faites par la Compagnie d'Orléans par application des dispositions qui précèdent, majorées de 10 % pour frais généraux et intérêts, lui seront remboursées dans le mois qui suivra la présentation des mémoires.

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

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

Art. 3. — Les bagages ayant fait l'objet d'enregistrements directs, les articles de messagerie et les denrées arrivant par la ligne à voie étroite à destination du réseau d'Orléans ou vice-versa, devront être amenés ou pris par les soins de la Compagnie des Chemins de fer Economiques des Charentes dans la gare de la Compagnie d'Orléans où se fera le reconnaissance contradictoire.

Exceptionnellement, les chevaux, les animaux, les voitures et les cercueils, transportés en grande vitesse, seront échangés sur les voies de transbordement comme il est dit à l'article 4 ci-après pour les transports en petite vitesse par wagon complet.

### Échange des marchandises de petite vitesse.

Art. 4. — Les marchandises de petite vitesse transportées

4  
par wagons complets de 4000 kgs au minimum ou payant pour ce poids seront échangées sur les voies spéciales de transbordement établies ainsi qu'il est dit ci-dessus.

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

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

La traction des wagons pleins ou vides de l'une ou de l'autre Compagnie, avant et après le transbordement, sera effectuée par les soins, aux frais et sous la responsabilité de la Compagnie d'Orléans sur les voies normales, par les soins, aux frais et sous la responsabilité de la Compagnie des Chemins de fer Économiques des Charentes sur les voies étroites.

Les opérations de déchargement et de rechargement dont l'ensemble constitue le transbordement seront effectuées par la Compagnie des Chemins de fer Économiques des Charentes et à ses frais pour le compte des deux réseaux.

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

Pour les marchandises par wagon complet, les taxes perçues du Public pour le transbordement des marchandises en général, des voitures et des animaux, seront attribuées intégralement à la Compagnie des Chemins de fer Économiques des Charentes. Pour les marchandises de détail, la Compagnie d'Orléans ayant à faire dans sa gare une double opération de déchargement et de rechargement en sus de la double opération analogue faite par la Compagnie des Chemins de fer Économiques des Charentes sur les installations d'échange, il est entendu que les taxes de transbordement perçues du public seront partagées par moitié entre les deux Compagnies.

5  
Il ne sera pas perçu de frais de location de matériel en raison du séjour des wagons passés au transbordement.

Si, par suite des nécessités de son service, la Compagnie des Chemins de fer Économiques des Charentes jugeait préférable de ne pas utiliser, pour le transbordement des marchandises de détail, les voies spéciales de transbordement, elle devrait remettre ou enlever les marchandises sur les quais de la C<sup>ie</sup> d'Orléans dans les mêmes conditions que les expéditeurs et les destinataires de la localité et les taxes de transbordement perçues du public seraient attribuées par moitié à chacune des deux Compagnies.

Art. 5. — La reconnaissance contradictoire des marchandises échangées ainsi qu'il est dit à l'article 4 ci-dessus se fera au moment du déchargement des wagons de la Compagnie d'Orléans pour les marchandises en provenance du réseau d'Orléans, et au moment de leur chargement dans les wagons de cette Compagnie pour les marchandises en destination de son réseau.

Les conséquences des irrégularités constatées dans cette reconnaissance sont à la charge de la Compagnie reconnue responsable. Chacune des deux Compagnies encourt seule, à l'exclusion de l'autre, la responsabilité des avaries occultes reconnues à l'arrivée dans ses gares.

Les opérations de transbordement s'effectuant pour le compte des deux Compagnies, les conséquences des avaries ou accidents de toute nature qui se produiraient au cours de ces opérations seront réparties par moitié entre chacune d'elles.

Toutefois, les dispositions qui font l'objet des deux alinéas précédents peuvent être remplacées par celles qui régissent les rapports des grands réseaux entre eux dans le cas où la Compagnie des Chemins de fer Économiques des Charentes serait admise à participer au règlement de 1886 pour la transmission des marchandises et le partage des indemnités.

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

Règlement des frais de transport et de transbordement des marchandises échangées.

Art. 6. — Les frais de transport des marchandises échangées

à Roumazières-Loubert feront l'objet d'un compte courant mensuel entre la Compagnie d'Orléans et la Compagnie des Chemins de fer Economiques des Charentes.

L'attribution des taxes de transbordement à la Compagnie des Chemins de fer Economiques des Charentes sera l'objet d'un décompte spécial qui sera présenté chaque mois par cette Compagnie à la Compagnie d'Orléans et compris dans le compte-courant mensuel.

Le compte courant de chaque mois sera présenté par la Compagnie d'Orléans au plus tard à la fin du mois suivant. Le règlement en sera effectué dans les dix jours de sa présentation.

Dispositions Diverses.

Art. 7. — Les dommages résultant de l'incendie seront :

1° — à la charge de chacune des parties contractantes isolément, pour le mobilier et les immeubles affectés à son propre service; pour les marchandises de son propre trafic local et pour les marchandises de transit dont elle aura pris la charge ou dont il ne lui aura pas encore été donné décharge par l'autre partie dans les conditions définies au premier alinéa de l'article 5, enfin pour son matériel roulant ou pour le matériel étranger qu'elle aura amené dans la gare de transit;

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

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

Art. 8. — Les barrières à établir dans la clôture du Chemin de fer d'Orléans pour le passage des voies accédant au transbordement seront en principe fermées à clef; les clefs resteront entre les mains des Agents de la Compagnie d'Orléans.

Les frais annuels de manoeuvre des barrières et ceux de la surveillance dans la gare de la Compagnie d'Orléans donneront lieu au paiement d'une redevance à cette Compagnie par celle des Chemins de fer Economiques des Charentes. Cette redevance est fixée à soixante francs (60<sup>fr</sup>) par barrière et par an payables par semestre à partir du jour de leur mise en service.

Art. 9. — Le présent arrangement aura une durée ferme de trois ans à partir du jour de la mise en service des installations projetées. Passé ce délai, il pourra être révisé ou rétabli à toute époque à la demande de l'une des deux parties à charge par celle-ci de prévenir l'autre six mois à l'avance.

La révision ou la réhabilitation des clauses dit dit arrangement qui ont trait au principe ou à l'exercice de l'usage commun de la gare est subordonnée à l'approbation du Ministre des Travaux Publics.

Art. 10. — Les difficultés qui s'élèveraient entre les deux Compagnies au sujet des clauses financières du présent arrangement seront jugées souverainement et sans appel par voie d'arbitrage, chaque partie désignant un arbitre et les deux arbitres choisissant, s'il est nécessaire, un tiers arbitre pour les départager. Dans le cas où ils ne pourraient se mettre d'accord sur le choix de ce troisième arbitre, celui-ci serait nommé par M. le Président du Tribunal de Commerce de la Seine.

En cas de désaccord sur le principe ou l'exercice de l'usage commun de la gare, il sera statué par le Ministre des Travaux Publics, les Compagnies entendues.

Art. 11. — Les frais de timbre et les droits d'enregistrement de la présente Convention sont à la charge de la Compagnie des Chemins de fer Economiques des Charentes.

Fait double à Paris, le 28 Décembre mil neuf cent onze.

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

Le Président du Conseil d'Adm<sup>n</sup> de la Comp<sup>ie</sup> des Charentes, Signé: Jeanraud.

AU DES RECETTES

9 -            Juillet 1913

N O T E

Inspecteur Général des Services Commerciaux

*Application des 5 traités*

*Communications aux Services intéressés.*

*Voit aussi dans la chemise spéciale  
à chaque gare d'échange*

(Bureau des  
signalé que  
avec les che-  
ne seraient  
suite le soin  
plication des  
ce qui concerne

ais de transmis-  
la taxe princi-  
per que ces frais  
es relatives aux  
r des Charentes.  
a bureau des Taxes  
oncerne le rembour-  
mi-taxe de transpor-  
res comptables,  
ette Compagnie qui  
t. Les règlements se  
nce, je vous retour-  
soin de lui donner

CHIEF DE LA DIVISION  
TRÔLE DES RECETTES

*[Signature]*

## N O T E

Pour M.l'Inspecteur Général des Services Commerciaux

*off. des*

Par votre lettre du 3 Juillet courant (Bureau des Affaires Commerciales 1<sup>re</sup> Section), vous nous avez signalé que les frais de transmission et de transbordement avec les chemins de fer départementaux des Charentes, à Luxé, ne seraient pas régulièrement perçus. Vous nous laissez par suite le soin de prendre les mesures utiles pour assurer l'application des clauses de notre arrangement du 28 X<sup>bre</sup> 1911 en ce qui concerne ces perceptions.

*M. Chabrier  
Ouvrir l'avis qui  
se trouve dans  
le dossier et à renvoyer  
au dossier de M. Chabrier*

18/7

Il convient de remarquer que les frais de transmission et de transbordement sont confondus avec la taxe principale sur les feuilles de route et pour s'assurer que ces frais sont bien perçus, il faudrait vérifier les taxes relatives aux marchandises échangées avec les chemins de fer des Charentes. Or, cette vérification nous paraît incomber au bureau des Taxes

Nous n'intervenons qu'en ce qui concerne le remboursement à la Compagnie des Charentes de la demi-taxe de transbordement qui nous est attribuée sur les écritures comptables, l'intégralité de la dite taxe étant due à cette Compagnie qui est chargée des opérations de transbordement. Les règlements se font régulièrement sur ce point. En conséquence, je vous retourne le dossier ci-joint en vous laissant le soin de lui donner la suite que vous jugerez utile.

LE CHEF DE LA DIVISION  
DU CONTRÔLE DES RECETTES

*De la B...*

3 Juillet 1913

*L. Jacquinot*

Bureau des  
Affaires Commerciales  
1<sup>e</sup> Section  
VE. 4

Monstieur Le Mière Chef de la Division du  
Contrôle des Recettes,

*1 Dossier*

En nous communiquant le dossier ci-joint au  
Bureau du Mouvement, concernant des séjours prolongés  
de wagons qui se sont produits dans nos gares de jonc-  
tion avec les chemins de fer départementaux des Charen-  
tes & les Tramways de la Dordogne, M. Baillarguès appelle  
notre attention sur la mauvaise interprétation qui  
avait été faite à Luxé des clauses de notre ~~Compagnie~~  
Arrangement du 28 Décembre 1911, en ce qui concerne la  
perception des frais de transmission et de transbordement.

Je vous laisse le soin de prendre les mesures que  
vous jugerez utiles pour faire assurer l'application  
régulière des frais dont il s'agit, et je vous serai  
obligé de vouloir bien retourner après usage le dossier  
précité au Bureau du Mouvement.

*P.*  
Votre bien dévoué  
P. L'Inspecteur Général des Services  
Commerciaux.

**PARIS A ORLÉANS**

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

EXPLOITATION

DOSSIER N° 30300

**BUREAU DU MOUVEMENT.**

S.G. Rappeler en marge de la Réponse  
le nom du Bureau et le nom du dossier  
indiqués ci-dessus

*AP. Car. abs.*

Mon Cher Camarade,

J'ai l'honneur de vous communiquer ci-joint, à titre de renseignement un dossier concernant des séjours prolongés de wagons qui se sont produits dans les gares de jonction avec les Chemins de fer départementaux de la Charente et des tramways de la Dordogne.

J'attire votre attention sur la mauvaise interprétation qui avait été faite à Luxé des clauses de l'arrangement du 28 Décembre 1911.

*Examiner et  
faire M. Le Mège*

Votre dévoué Camarade,

L'INSPECTEUR GENERAL DU MOUVEMENT,

*M. Dubouché  
M. Le Mège  
M. de M...*

*2/7*

CHEMIN DE FER

DE

PARIS A ORLÉANS

EXPLOITATION

INSPECTION PRINCIPALE

de

Poitiers

Poitiers, le 20 Décembre 1912

*du chef*  
*cr.*  
Monsieur le Chef de l'Exploitation  
(Affaires Commerciales)

*C 19089*

*7/.*

Suite à votre lettre V.E.4 du 11 courant, relative à l'ouverture à partir du 15 courant du service d'échange projeté aux deux stations de Roumazières-Loubert et de Champagne-Mouton.

J'ai l'honneur de vous informer que les documents demandés pour les 2 gares de Roumazières et Champagne, avaient pour but la vérification des au-delà alloués aux chemins de fer Economiques des Charentes.

Ces indications allant figurer dans le Chaix édition de Janvier, il n'y a rien à faire à ce sujet.

Votre respectueux serviteur,  
L'Inspecteur Principal,

*A. Harary*

1

V.C.4

Le Chef de l'Exploitation  
l'Inspecteur Principal à Poitiers

11 Décembre 1912.

Suite à votre communication N° 19089 du 9 courant. moins, précisez le sens à donner à ce paragraphe.

Nous avons acquiescé à la demande de la C<sup>ie</sup> des Chemins de fer Economiques des Charentes tendant à l'ouverture, à partir du 15 Décembre courant, du service d'échange projeté aux deux stations de Roumazières-Loubert et de Champagne-Mouton.

L'INSPECTEUR GÉNÉRAL  
DES SERVICES COMMERCIAUX

J. Jacquart

Je vous prie de donner des instructions en conséquence.

D'autre part, le dernier paragraphe de votre communication précitée demande que les gares intéressées soient pourvues en temps utile des documents leur permettant d'appliquer les taxes sur le nouveau réseau. Nous ne voyons pas que nos gares de Roumazières-Loubert et de Champagne-Mouton aient à faire le calcul des taxes afférentes aux parcours sur la petite ligne. Vous voudrez bien, néan-

CHEMIN DE FER  
DE  
PARIS A ORLÉANS

Poitiers, le 9 Décembre 1912

EXPLOITATION  
INSPECTION PRINCIPALE  
de

Poitiers

Monsieur le Chef de l'Exploitation  
(Bureau des Affaires Commerciales)

SG.19089

*M. Poitevin  
M. en Poitiers  
12/12/12*

Suite à votre lettre VE4 du 3 Décembre 1912.

J'ai l'honneur de vous informer que je n'ai pas d'objection à ce que l'ouverture du service d'échange, à Champagne-Mouton et à Roumazières, avec la Cie des Chemins de fer Economiques des Charentes, soit fixée au 15 courant.

Il serait indispensable que les gares intéressées soient pourvues en temps voulu des documents leur permettant d'appliquer les taxes sur ce nouveau réseau.

Votre respectueux serviteur,  
L'Inspecteur Principal,

*Spencer*

1  
V.E.4.

Le Chef du Bureau des Affaires Commerciales  
le Chef du Bureau des Tarifs-Marchandises.

14 Décembre 12.

Ma communication du  
23 Janvier dernier vous portait  
copie de l'Arrangement inter-  
venue entre notre Compagnie &  
celle des Chemins de fer Economiques  
des Charentes en vue de la création  
d'un service d'échange aux deux  
stations de Roumazières-Soubert  
et de Champagne-Mouton.

La date du 15 Décembre cou-  
rant ayant été arrêtée pour  
l'ouverture de ces stations au dit  
service, je vous laisse le soin de  
faire le nécessaire en ce qui  
concerne la mise à jour des  
documents émanant de votre  
Bureau pour le calcul des taxes  
et notamment des recueils Chaux.

Le Chef du Bureau des Affaires Commerciales

12 Décembre 12.

Bureau des  
Affaires Commerciales  
1<sup>re</sup> Section  
V.E.4.

Monsieur,

En réponse à votre lettre du 21 Novembre  
dernier, j'ai l'honneur de vous faire connaître  
que nous sommes d'accord pour fixer au 15 Décembre  
courant l'ouverture des gares de Champagne-  
Mouton et de Roumazières-Soubert au service  
transit prévu entre nos deux réseaux et que nous  
allons donner des instructions en conséquence à  
nos services intéressés.

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

POUR LE CHEF DE BUREAU COMMERCIAL  
LE CHEF DU BUREAU COMMERCIAL

Monsieur Jeanneard, Président du Conseil d'Administration de la Compagnie  
Chemins de fer Economiques des Charentes, 50 Rue de Londres à Paris

1  
V.E.4.

Le Chef du Bureau des Affaires Commerciales  
le Chef du Bureau des Tarifs - Marchandises.

14 Décembre 12.

Ma communication du  
23 Juvier dernier vous portait  
copie de l'Arrangement inter-  
venu entre notre Compagnie &  
celle des Chemins de fer Economiques  
des Charentes en vue de la création  
d'un service d'échange aux deux  
stations de Roumazières-Loubert  
et de Champagne-Mouton.

La date du 15 Décembre cou-  
rant ayant été arrêtée pour  
l'ouverture de ces stations au dit  
service, je vous laisse le soin de  
faire le nécessaire en ce qui  
concerne la mise à jour des  
documents en avant de votre  
Bureau pour le calcul des taxes  
et notamment des recueils Chais.

Le Chef du Bureau des Affaires Commerciales

12 Décembre 12.

Bureau des  
Affaires Commerciales  
1<sup>re</sup> Section  
V.E.4.

Monsieur,

En réponse à votre lettre du 21 Novembre  
dernier, j'ai l'honneur de vous faire connaître  
que nous sommes d'accord pour fixer au 15 Décembre  
courant l'ouverture des gares de Champagne-  
Mouton et de Roumazières-Loubert au service  
transit prévu entre nos deux réseaux et que nous  
allons donner des instructions en conséquence à  
nos services intéressés.

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

POUR LE CHEF DE BUREAU COMMERCIAL  
LE CHEF DU BUREAU COMMERCIAL

Monsieur Jeanneard, Président du Conseil d'Administration de la Compagnie  
Chemins de fer Economiques des Charentes, 30 Rue de Londres à Paris

1  
V.C.4.

le Chef de la Division Commerciale  
le Chef de la Division du Contrôle des Recettes.

11 Décembre 12.

Ma communication du 23  
Janvier dernier vous portait  
copie de l'Arrangement intervenu  
entre notre Compagnie & celle des  
Chemins de fer Economiques des  
Charentes en vue de la création  
d'un service d'échange aux sta-  
tions de Roumazières-Loubert  
et de Champagne-Mouton.

La date du 15 Décembre  
courant ayant été arrêtée pour  
l'ouverture de ces stations au-  
dit service, je vous laisse le  
soin de donner les instructions  
utiles pour ce qui vous concerne.

le Chef de la Division Commerciale

J. Jacquiot.

1  
V.C.4.

Urgent

le Chef de l'Exploitation,  
l'Inspecteur Principal à Poitiers.

3 Décembre 12.

La Compagnie des Chemins  
de fer Economiques des Charentes  
nous demande de fixer au 15  
Décembre courant, la date  
d'ouverture du service d'échange  
à Champagne-Mouton et à  
Roumazières-Loubert.

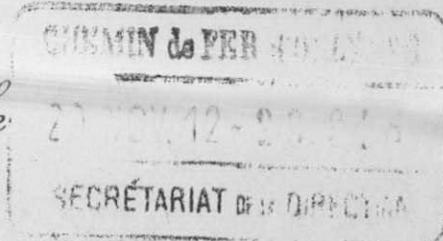
Je vous prie de me faire  
connaître, dans le plus court  
délai, si vous avez des objections.



# Cie des Chemins de Fer Economiques des Charentes

Société Anonyme au Capital de Quatre millions cinq cent soixante-dix mille francs

*Maunay* Administration Centrale



Paris, le 28 Novembre 19 12

30, rue de Londres  
29 NOV. 12 01 481

Monsieur le DIRECTEUR de la Compagnie du Chemin de fer de PARIS à ORLEANS, 1 Place Valhubert - PARIS XIII<sup>e</sup>.

Par votre lettre N° V.E.4 (Exploitation) Bureau des Affaires Commerciales 1<sup>ère</sup> Section en date du 21 Novembre 1912 vous voulez bien nous demander de vous indiquer la date à laquelle nous désirons ouvrir les gares de CHAMPAGNE-MOUTON et ROUMAZIERES au service du transit des marchandises avec votre Compagnie.

En réponse, nous avons l'honneur de vous faire connaître, Monsieur le Directeur, que nous serions désireux d'ouvrir ces gares au transit à partir du 15 Décembre 1912.

Nous vous demandons de vouloir bien nous indiquer si vous êtes d'accord au sujet de cette date.

Veillez agréer, Monsieur le Directeur, l'assurance de nos sentiments de haute considération.

*P.* Le Président  
du Conseil d'Administration  
Directeur de la Compagnie.  
L'INGÉNIEUR  
attaché à la Direction.

*P. Lancard*

*M. Maunay*  
*apptement*

*M. Maunay*  
*à l'attention de M. le Directeur*  
*à Paris*

*2/12*

21 Novembre 1912.

L. Dubois

Bureau des  
Affaires Commerciales  
1<sup>re</sup> Section  
V.E.4.

Monsieur,

Notre Service local nous avise que les installations prévues par nos traités du 28 Décembre dernier, à Champagne-Mouton et à Roumazières-Loubert, pour l'échange du trafic de Grande et de Petite Vitesse entre nos deux réseaux, sont maintenant terminées.

Je vous serai obligé de vouloir bien me faire connaître, dès que possible, la date à laquelle vous désirez commencer le service d'échange à chacun de ces points.

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

P. le Directeur de la Compagnie,  
Le Sous-Chef de l'Exploitation,

Monsieur JEANCARD, Président du Conseil d'Administration de la Compagnie des Chemins de fer Economiques des Charentes, 30 rue de Londres, à Paris.

CHEMIN DE FER  
DE  
PARIS A ORLÉANS

Poitiers

le 31 Octobre

1912

EXPLOITATION

INSPECTION PRINCIPALE

de

Poitiers

Monsieur le Chef de l'Exploitation  
(Affaires Commerciales)

SG 16511

Suite à votre lettre E.5 du 19 Octobre, relative à l'échange du trafic à Champagne-Mouton et à Roumazières-Loubert.

J'ai l'honneur de vous informer que le service est ouvert à Champagne-Mouton pour le local des C.F.E. Mais rien ne fonctionne encore pour le service d'échange. Nous attendons les instructions.

A Roumazières, il a été installé une voie et 3 barrières ainsi qu'une plaque tournante. Ces travaux sont terminés et la tournée de reconnaissance de cette ligne de tranways a été faite le 25 courant. On compte ouvrir le 1er Novembre,

Votre respectueux serviteur,

L'Inspecteur Principal,

1

V.E.S.

Le Chef de l'Exploitation  
l'Inspecteur Principal à Poitiers.

10 Octobre 1912

Par ma communication du  
23 Janvier dernier je vous  
envoyais copie de chacun des  
arrangements intervenus entre  
notre Compagnie et celle des  
Chemins de fer Économiques des Cha-  
rentes pour l'échange de trafic  
à Champagne-Mouton et à  
Romazières-Soubert.

Je vous prie de me faire  
connaître, pour chacun de ces  
points, la date de mise en ser-  
vice des installations d'échange  
ainsi que des barrières prévues  
à l'art. 8 des dits arrangements.

P  
Le Chef de l'Exploitation  
LE DIRECTEUR GÉNÉRAL  
DES SERVICES COMMERCIAUX

J. Jacquet

Le Chef du Bureau des Affaires Commerciales  
le Chef du Bureau des Recettes.

1  
V. E. 4.

30 Mars 12.

Suite à vos communications Ecidevil qui a eu lieu le 9  
CC des 30 janvier dernier & 22 Mars Octobre 1911.  
courant, ainsi qu'à la mi-juin  
du 4 de ce dernier mois.

Aux termes des Arrangements  
intervenues le 28 Décembre 1911 avec  
la C<sup>ie</sup> des Chemins de fer Economiques des  
Charentes pour l'échange du trafic dans  
les gares de Luxé, Charmant, Chalais,  
Roumazières-Soubert & Champagne-Mouton,  
cette Compagnie doit, sauf pour Luxé,  
nous payer loyer pour l'occupation  
de terrains dans nos emprises. — Ce  
loyer doit être réclamé à partir  
des dates ci-après :

- Charmant : 1<sup>er</sup> Juin 1910
- Chalais : 1<sup>er</sup> Novembre 1909
- Roumazières-St. : 5 Mai 1911
- Champagne-M<sup>on</sup> : 25 Septembre 1909.

En ce qui concerne cette dernière  
gare vous voudrez bien, après en-  
caissement, faire mettre à la dis-  
position du Service de la Voie qui  
en fera application au compte  
de l'Etat, le loyer correspondant  
à la période antérieure à l'ou-  
verture de la ligne de Ruffec à

Quant aux redevances de  
gardienage pour les barrières  
mentionnées dans les Arrangements  
en question, elles doivent être ré-  
clamées à partir de la date de mise  
en service de ces barrières.

A titre de renseignement  
celles désignées ci-après sont ou  
seront en usage :

- à Charmant, 1 barrière depuis le 1<sup>er</sup> Juillet 1911
- à Chalais, 1 barrière depuis le 15 Mars 1911
- à Luxé, 2 barrières à partir du 1<sup>er</sup> Août 1912.

CHEMIN DE FER  
DE  
**PARIS A ORLÉANS**

SERVICE DE LA VOIE  
ET DES TRAVAUX

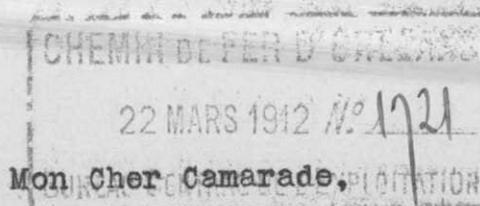
COMPTABILITÉ

N° 3648

*Paris, le* 21 Mars 1912.

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

*Aff Comm*



*M. Chaline*

Suivant la demande que vous m'en avez faite par lettre du 23 Janvier dernier (Bureau des Affaires commerciales - 1<sup>ère</sup> section - V.E. 4), j'ai l'honneur de vous adresser, pour vos dossiers, un exemplaire de chacun des plans des installations affectées aux services d'échange avec la Compagnie des Chemins de fer Economiques des Charentes dans les gares de Luxé, Charmant, Chalais, Roumazières-Loubert et Champagne-Mouton.

- 5 -

Aux termes des Arrangements intervenus le 28 Décembre dernier pour l'échange du trafic dans ces gares, cette Compagnie doit, sauf pour Luxé, payer loyer pour l'occupation de terrains dans nos emprises.

Pour vous permettre, comme d'usage, d'en assurer le recouvrement, je vous indique ci-après les dates auxquelles ces terrains ont été mis à la disposition de la dite Compagnie:

|                                   |                    |
|-----------------------------------|--------------------|
| Charmant, 1 <sup>er</sup> Juin    | 1910;              |
| Chalais, 1 <sup>er</sup> Novembre | 1909;              |
| Roumazières-Loubert,              | 5 Mai 1911;        |
| Champagne-Mouton,                 | 25 Septembre 1909. |

Monsieur Mange, Chef de l'Exploitation.

En ce qui concerne cette dernière gare, je vous prie de vouloir bien faire mettre à ma disposition, pour en faire application au compte de l'Etat, le loyer correspondant à la période antérieure à l'ouverture de la ligne de Ruffec à Exideuil qui a eu lieu le 9 Octobre dernier.

Votre dévoué Camarade,  
L'Ingénieur en Chef de la Voie et des Travaux  
Pr L'Ingénieur en Chef  
L'Ingénieur en Chef Adjoint

*de la Houe*

Charmant - 1<sup>er</sup> Juillet 1911 - 1<sup>er</sup> bureau - L. n. 2.  
Chalain - 1<sup>er</sup> Mars 1911 - 1<sup>er</sup> bureau  
Luxe - 1<sup>er</sup> Avril 1912

le Chef du Bureau des Affaires Commerciales  
le Chef du Bureau des Recettes.

1  
V.C.4

DU CHEMIN DE FER D'ORLÈANS  
LE DIRECTEUR DE LYON-ORLÈANS

4 Mars 1890

Monsieur le Directeur

Notre Compagnie a passé,  
le 27 Décembre dernier, cinq  
Arrangements avec la Compagnie  
des Chemins de fer Français des  
Charentes pour l'échange de trafic  
G.V. et P.V. à Charente-Maritime,  
Euxie, Roumazières, Soubise et  
Champagne - Monton.

|                    |         |      |       |
|--------------------|---------|------|-------|
| Charente-Maritime  | Embr.   | 7,20 | 18,90 |
|                    | Caract. | 2,75 |       |
| Euxie              | Embr.   | 7,20 | 18,90 |
|                    | Caract. | 2,75 |       |
| Roumazières        | Embr.   | 7,20 | 18,90 |
|                    | Caract. | 2,75 |       |
| Soubise            | Embr.   | 7,20 | 18,90 |
|                    | Caract. | 2,75 |       |
| Champagne - Monton | Embr.   | 7,20 | 18,90 |
|                    | Caract. | 2,75 |       |

Je vous prie de vouloir bien  
faire réclamer à cette Compagnie,  
dont le siège est à Paris, pour  
à Paris, pour les droits d'enregistrement  
de ces 5 Arrangements, la somme  
totale de 104,50

|                    |         |      |       |
|--------------------|---------|------|-------|
| Charente-Maritime  | Embr.   | 7,20 | 21,90 |
|                    | Caract. | 3,75 |       |
| Euxie              | Embr.   | 7,20 | 21,90 |
|                    | Caract. | 3,75 |       |
| Roumazières        | Embr.   | 7,20 | 21,90 |
|                    | Caract. | 3,75 |       |
| Soubise            | Embr.   | 7,20 | 21,90 |
|                    | Caract. | 3,75 |       |
| Champagne - Monton | Embr.   | 7,20 | 21,90 |
|                    | Caract. | 3,75 |       |

Sur cette somme le Bureau des  
Domaines a acquitté:  
- Embr. des plans ..... 36,50  
- Enregistrement des Arrangements ..... 28,50

|                    |         |      |       |
|--------------------|---------|------|-------|
| Charente-Maritime  | Embr.   | 7,20 | 21,90 |
|                    | Caract. | 3,75 |       |
| Euxie              | Embr.   | 7,20 | 21,90 |
|                    | Caract. | 3,75 |       |
| Roumazières        | Embr.   | 7,20 | 21,90 |
|                    | Caract. | 3,75 |       |
| Soubise            | Embr.   | 7,20 | 21,90 |
|                    | Caract. | 3,75 |       |
| Champagne - Monton | Embr.   | 7,20 | 21,90 |
|                    | Caract. | 3,75 |       |

et le Bureau des Affaires Commerciales:  
- 20 feuilles de papier timbré à 1,80  
pour les Arrangements ..... 36,50

**Total 104,50**

111

V.E. 4.  
1<sup>re</sup> Section

es Affaires Commerciales  
au Bureau des Tarifs-Marchandises

15

23 Janvier 12.

J'ai l'honneur de vous  
envoyer ci-joint, 3 copies de cha-  
cun des Arrangements intervenus  
entre notre Compagnie et celle  
des Chemins de fer Économiques des  
Charentes pour l'échange du trafic  
G.V. & P.V. à Lucé, Charmant,  
Chalais, Roumazières-Loubert et  
Champagne-Nouton.

T  
ij

V.E. 4  
1<sup>re</sup> Section

Affaires Commerciales  
Bureau des Cases.

20

23 Janvier 18.

J'ai l'honneur de vous  
envoyer ci-joint, 4 copies de  
chacun des Arrangements in-  
tervenus entre notre Compagnie  
et celle des Chemins de fer Économi-  
ques des Charentes pour l'échange  
du trafic G.V. & P.V. à Eucé, ...  
Charmant, Chalais, Roumarieu-  
Coubert et Champagne-Moulton.

7

V.E. 4.

1<sup>re</sup> Section

Affaires Commerciales  
Bureau du Trafic-Voyageurs.

15

23 Janvier R.

J'ai l'honneur de vous  
envoyer ci-joint, 3 copies de cha-  
cun des Arrangements intervenus  
entre notre Compagnie et celle des  
Chemins de fer Economiques des Cha-  
rentes pour l'échange du trafic  
G.V. et P.V. à-Euxé, Charmant,  
Chalais, Roumazières-Loubert  
& Champagne - Nouton.

T

V. C. 4

1<sup>re</sup> Section

des Affaires Commerciales  
au Bureau de la Statistique

10

23 janvier 12.

J'ai l'honneur de vous  
envoyer ci-joint, 2 copies de  
chacun des Arrangements in-  
tervenus entre notre Compagnie  
et celle des Chemins de fer Economiques  
des Charentes pour l'échange du  
trafic G.V. & P.V. à Luxé, Charmant,  
Chalais, Roumazières-Loubert et  
Champagne-Moulton.

T  
J

V.E. 4  
1<sup>re</sup> Section

es Affaires Commerciales  
u Bureau des Réclamations

10

23 Janvier 12.

J'ai l'honneur de vous  
envoyer ci-joint, 2 copies de  
chacun des Arrangements in-  
tervenus entre notre Compagnie  
et celle des Chemins de fer Economiques  
des Charentes pour l'échange de  
trafic G.V. & P.V. à Luce, Charmant,  
Chalais, Roumazières-Noubert et  
Champagne-Nouton.

T

V.E.4.

1<sup>er</sup> Section

des Affaires Commerciales  
au Bureau de la Comptabilité de l'Etat

10

23 Janvier 1912.

J'ai l'honneur de vous  
envoyer ci-joint, 2 copies de  
chacun des Arrangements in-  
tervenus entre notre Compagnie  
& celle des Chemins de fer Economiques  
des Charentes pour l'échange du  
trafic G.T. & P.V. à Suce, Charmaut,  
Chalais, Roumarières-Loubert et  
Champagne-Moulton.

T

V.E.4.

1<sup>re</sup> Section

es Affaires Commerciales  
u Bureau des Parcours.

no

23 Janvier 12.

J'ai l'honneur de vous  
envoyer ci-joint, 2 copies de  
chacun des Arrangements intervenus  
entre notre Compagnie et celle  
des Chemins de fer Economiques  
des Charentes pour l'échange du  
trafic G.V. & P.V. à Luce, Charmant,  
Chalais, Roumazières-Loubert  
et Champagne-Mouton.

le Chef de la Division Commerciale  
l'Inspecteur Général du Mouvement.

1  
V.E. 4.

10

23 Janvier 2.

J'ai l'honneur de vous  
envoyer ci-joint, 2 copies de chacun  
des Arrangements intervenus entre  
notre Compagnie et celle des Chemins  
de fer Economiques des Charentes  
pour l'échange du trafic G.V. &  
P.V. à Luce, Charmaut, Chalais,  
Roumazières-Loubert & Cham-  
pagne-Mouton.

1  
V.E.4.

le Chef de la Division Commerciale  
le Chef de la Division du Contrôle des Recettes

35

23 Janvier 2.

J'ai l'honneur de vous  
envoyer ci-joint, 7 copies de  
chacun des Arrangements inter-  
venus entre notre Compagnie et  
celle des Chemins de fer Economiques  
des Charentes pour l'échange du  
trafic G.V. et P.V. à Euacé, Charmant,  
Chalais, Roumazières-Soubert  
et Champagne-Mouton.

Monsieur l'Inspecteur Principal à Poitiers,

Nous ne joignons jamais aucun plan aux copies des traités  
d'échange communiqués aux différents services intéressés.

Vous pourrez, si ces plans vous sont absolument nécessaires,  
vous entendre avec le Service local de la Voie qui en a préparé les  
minutes.

Affres Com les 1<sup>er</sup> Section  
T.E.4

Paris, le 21 Janvier 1912.  
POUR LE CHEF DE L'EXPLOITATION  
F. Le Sous-Chef de l'Exploitation  
Le Chef du Bureau des Affaires Commerciales

77

le Chef de l'Exploitation  
l'Inspecteur Principal à Poitiers.

1

V.E.4.

20

23: Janvier 2.

Je vous envoie ci-joint,  
4 copies de chacun des Arrange-  
ments intervenus entre notre  
Compagnie et celle des Chemins  
de fer Economiques des Charentes  
pour l'échange du trafic G.V. et  
P.V. à Suacé, Charmant, Chalais,  
Roumazières-Loubert et Cham-  
pagne-Mouton.

Je vous prie de faire re-  
mettre une copie:

- 1) à l'Agent Commercial,
- 2) à chaque gare intéressée.

25 Janvier 2.

Bureau des  
Affaires Commerciales  
1<sup>re</sup> Section  
V.C. 4.

Mon Cher Camarade,

—25—  
J'ai l'honneur de vous remettre ci-joint,  
5 copies de chacun des Arrangements intervenus  
entre notre Compagnie et celle des Chemins de fer  
Economiques des Charentes pour l'échange du trafic  
G.V. et P.V. à Euçé, Charmant, Chalais, Roumazières  
Soubert et Champagne-Mouton.

Votre dévoué Camarade,

Monsieur Barlier, Chef de la Comptabilité Générale et des Finances,  
Secrétaire Général de la Compagnie...

26 Janvier 2.

Bureau des  
Affaires Commerciales  
1<sup>re</sup> Section  
V.C. 4.

Mon Cher Camarade,

—25—  
J'ai l'honneur de vous remettre ci-joint,  
5 copies de chacun des Arrangements intervenus  
entre notre Compagnie et celle des Chemins de fer  
Economiques des Charentes pour l'échange du trafic  
G.V. et P.V. à Euçé, Charmant, Chalais, Roumazières  
Soubert et Champagne-Mouton.

Votre dévoué Camarade,

Monsieur Solacroup, Ingénieur en Chef du Matériel & de la Traction.

25 Janvier 2.

Bureau des  
Affaires Commerciales  
1<sup>re</sup> Section  
T.E.4.

Mon Cher Camarade,

— 50 —  
J'ai l'honneur de vous remettre ci-joint,  
10 copies de chacun des Arrangements intervenus  
entre notre Compagnie et celle des Chemins de  
fer Economiques des Charentes pour l'échange de  
trafic G.V. et P.V. à -Suscé, Charmant, Chalais,  
Roumazières-Soubert et Champagne-Mouton.

Je vous serai obligé, Mon Cher Camarade,  
de vouloir bien m'envoyer, pour nos dossiers, un  
exemplaire du plan des installations d'échange à  
chacun de ces points.

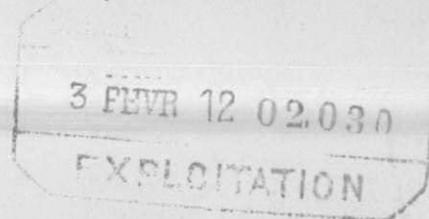
Votre dévoué Camarade,

Monsieur Couvrat-Desvergues, Ingénieur en Chef de la Voie des Travaux.

# Cie des Chemins de Fer Economiques des Charentes

Société Anonyme au Capital de Quatre millions cinq cent soixante-dix mille francs

Administration Centrale



Paris, le 1<sup>er</sup> Février 1912

30, rue de Londres

M. C. ...  
M. ...  
Monsieur le DIRECTEUR de la Compagnie du Chemin  
de fer de Paris à Orléans, 1 Place Valhubert, PARIS 13<sup>e</sup>

Nous avons l'honneur de vous accuser réception de votre lettre  
-Exploitation, Bureau des Affaires Commerciales, 1<sup>e</sup> Section N<sup>o</sup> V.E.  
4- en date du 31 Janvier dernier, à laquelle étaient joints l'ARRAN-  
GEMENT et le PLAN relatifs au Service d'échange des marchandises  
entre nos deux Compagnies à LUXE, régularisés par la mention d'enre-  
gistrement.

Veillez agréer, Monsieur le Directeur, l'assurance de nos  
sentiments de haute considération.

Le Président  
du Conseil d'Administration

31 Janvier 1912.

Bureau des  
Affaires Commerciales  
1<sup>re</sup> Section  
V.C.4.

Monsieur,

— 2 —  
Comme suite à votre lettre du 16 Janvier  
courant, j'ai l'honneur de vous retourner sous ce  
pli, complétée par la mention d'Enregistrement,  
une expédition de l'Arrangement & du plan relatifs  
au service d'échange des marchandises entre nos deux  
Compagnies à Euxé.

Je vous serai obligé de vouloir bien nous ac-  
cuser réception de ces pièces.

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

Le Directeur de la Compagnie,  
Le Sous Chef de l'Exploitation

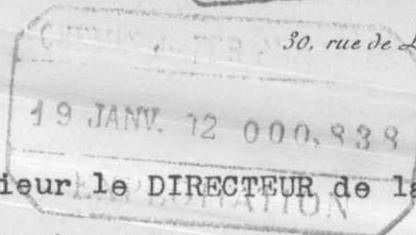
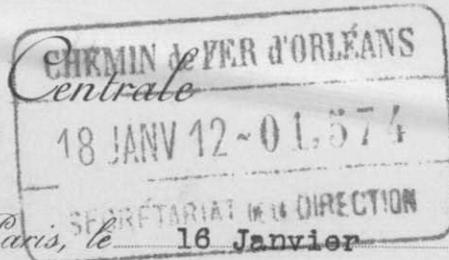
- 1574 -

Monsieur Jeancard, Président du Conseil d'Administration de la Compagnie des Chemins  
de fer Economiques des Charentes, 30 Rue de Londres à Paris.

# Cie des Chemins de Fer Economiques des Charentes

Société Anonyme au Capital de Quatre millions cinq cent soixante-dix mille francs

Administration



Monsieur le DIRECTEUR de la Compagnie du Chemin de fer de Paris à Orléans, 1 Place Valhubert, PARIS.

Nous avons l'honneur de vous accuser réception de votre lettre du 13 courant -Bureau des Affaires Commerciales 1<sup>e</sup> Section N<sup>o</sup> V.E.4- et d'une expédition régularisée, avec plan y annexé, de chacun des arrangements relatifs au service d'échange des marchandises dans nos gares de contact de LUXE, CHARMANT, CHALAIS, ROUMAZIERES-LOUBERT et CHAMPAGNE-MOUTON.

Nous remarquons toutefois que l'arrangement et le plan relatifs à la Station de LUXE ne comportent pas, comme ceux des autres gares, la mention "Enregistré par Duplicata".

Nous vous retournons sous ce pli les dits Arrangement et Plan, en vous priant de bien vouloir les faire compléter et nous les renvoyer ensuite.

Veuillez agréer, Monsieur le Directeur, l'assurance de nos sentiments de haute considération.

Le Président

du Conseil d'Administration

~~Arrangements~~  
~~Affaires~~  
~~M. Dubois~~  
~~V. A.~~

CHEMIN DE FER  
DE  
PARIS A ORLÉANS  
—  
CONTENTIEUX  
—

Bureau du Domaine et des Archives

Paris, le 29 Janvier 1817

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

Mon cher Collègue,

J'ai l'honneur de vous retourner,  
ci-joint, après les avoir soumis à l'enregistrement,  
les traités et plans que vous nous avez transmis  
par votre communication de ce jour.  
Ils ont été payés 7. 50.

Votre dévoué Collègue

Le Chef du Bureau  
du Domaine et des Archives

Jean Loubert

Monsieur le Chef du Bureau des Affaires Commerciales.

CHEMIN DE FER  
DE  
PARIS A ORLÉANS  
—  
CONTENTIEUX  
—

Bureau du Domaine et des Archives

Paris, le 11 Janvier 1912

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

Mon cher Collègue

J'ai l'honneur de vous retourner,  
ci-joint, après les avoir soumis à  
l'enregistrement, les traités et plans que vous  
nous avez transmis par votre communiqué  
du 7 courant. V. E. L.

Nous avons payé J. P.

Votre dévoué Collègue.

Le Chef du Bureau  
du Domaine et des Archives

Jean Loubers

Monsieur le Chef du Bureau des Affaires Commerciales

Monsieur Cranges Chef du Bureau  
du Domaines & des Archives.

16  
Les traités, avec plans y annexés, intervenus  
entre notre Compagnie & celle des Chemins de  
fer Economiques des Charentes, pour l'échange  
du trafic à Charmant, Chalais, Roumazières-  
Loubert & Champagne-Mouton,

1<sup>re</sup> Section

avec prière de vouloir bien les soumettre  
à la formalité de l'enregistrement.

V.E.4.

Paris 5 Janvier 12.

11 Janvier 12.

Bureau des  
Affaires Commerciales

1<sup>re</sup> Section

V.E. 4.

Monsieur,

15 ———  
Comme suite à votre lettre du 2 Janvier courant, j'ai l'honneur de vous remettre sous ce pli une expédition régularisée, avec plan y annexé, de chacun des arrangements relatifs au service d'échange des marchandises dans nos gares de contact de Suze, Charmant, Chalais, Roumazières-Eaubert et Champagne-Mouton.

Conformément à votre désir, je joins à cet envoi un exemplaire non timbré de plan de chacune des gares précitées.

Je vous serai obligé de vouloir bien nous accus réception de ces pièces.

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

P. le Directeur de la Compagnie,

Monsieur Jeancaud, Président du Conseil d'Administration, de la Compagnie des Chemins de fer Economiques des Charentes, 30 Rue de Soudres, à Paris.

# Cie des Chemins de Fer Economiques des Charentes

Société Anonyme au Capital de Quatre millions cinq cent soixante-dix mille francs

## Administration Centrale

Paris, le 2 Janvier 1912

30, rue de Londres

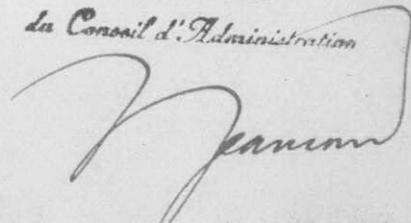
Monsieur le DIRECTEUR de la Compagnie du Chemin de fer de PARIS à ORLEANS, 1 Place Valhubert, PARIS 13°

En réponse à votre lettre en date du 28 Décembre 1911 -Bureau des Affaires Commerciales 1° Section N° V E 4- nous avons l'honneur de vous retourner sous ce pli, revêtus de notre signature, les deux exemplaires sur timbre, avec plans y annexés, de chacun des Arrangements relatifs au service d'échange des marchandises dans nos gares de contact de LUXE, CHARMANT, CHALAIS, ROUMAZIERES-LOUBERT et CHAMPAGNE-MOUTON.

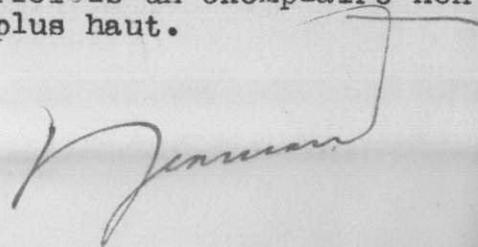
Veuillez agréer, Monsieur le Directeur, l'assurance de nos sentiments de haute considération.

Le Président

du Conseil d'Administration



P.S.- Pour permettre à notre Service de l'Exploitation à Angoulême d'avoir un Dossier complet pour chaque gare, nous vous serions obligé de bien vouloir joindre à l'envoi des Dossiers officiels un exemplaire non timbré du Plan de chacune des gares indiquées plus haut.



28 Décembre 1911

*J. Rigou*

Bureau des  
Affaires Commerciales  
1<sup>e</sup> Section

V E. 4 .

Monsieur,

J'ai l'honneur de vous adresser, signés par moi, les deux exemplaires sur timbre, avec plans y annexés, de chacun des arrangements relatifs au service d'échange des marchandises dans nos gares de contact de Luxé, Charmant, Chalais, Roumazières-Loubert et Champagne-Mouton.

Je vous serai obligé de vouloir bien apposer votre signature sur chacune de ces pièces et me les retourner ensuite afin que nous les soumettions à la formalité de l'enregistrement.

Dès que cette formalité aura été remplie, nous vous ferons parvenir un exemplaire de chacun des arrangements et plans ainsi régularisés.

Agréez, Monsieur, l'assurance de ma  
considération distinguée.  
Le Directeur de la Compagnie,

CHEMIN DE FER  
DE  
PARIS A ORLÉANS

CONTENTIEUX

Bureau du Domaine et des Archives

Paris, le 22 Décembre 1911

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

Mon cher Collègue

J'ai l'honneur de vous retourner,  
ci-jointe après les avoir soumise au timbre,  
les 10 plans que vous nous avez transmis  
par votre communiqué du 10 courant,  
V. E. h.

vous avons payé 26,00<sup>+</sup>

Votre dévoué Collègue

Le Chef du Bureau  
du Domaine et des Archives

Jean Lambert

Monsieur le Chef du Bureau des Affaires Commerciales.

Monsieur Granger, Chef du Bureau  
du Domaine & des Archives.

10  
Les dix plans ci-joints destinés à être annexés  
aux Conventions intervenues avec la C<sup>ie</sup> des Chemins  
de fer Economiques des Charentes pour l'établissement  
d'un service d'échange à Chalais, Charmant,  
Champagne-Mouton, Roumazières-Loubert & Eusé,

1<sup>re</sup> Section

avec prière de vouloir bien les soumettre  
à la formalité du timbre.

V. F. 4.

Paris ce Décembre 11.



COMPAGNIE DU CHEMIN DE FER DE PARIS A ORLÉANS

PROPOSITION

Soumise au Conseil d'Administration par le Directeur

PROJET DE DÉCISION

Le Conseil d'Administration de la Compagnie,

Sur la proposition du Directeur,

Vu l'avis conforme de la Commission d'Exploitation,

DATE DE LA DÉCISION

12 Avril 1911

SOMMAIRE DE LA DÉCISION

Arrangements avec la Cie des Chemins de fer Economiques des Charentes pour l'échange du trafic à Luxé, Charmant, Chalais, Roumazières-Loubert et Champagne-Mouton.

Décide : Le Directeur est autorisé à passer avec la Cie des Chemins de fer Economiques des Charentes, aux conditions énoncées d'autre part, des arrangements pour l'échange du trafic de grande et de petite vitesse à Luxé, Charmant, Chalais, Roumazières-Loubert et Champagne-Mouton.

Partie réservée à la reliure

Paris, le 12 Avril 1911.

Proposé en vertu de l'article 32 des statuts par le Directeur soussigné,

Approuvé par le Conseil d'Administration, séance du 12 Avril 1911

Le Président,

[Signature]

[Signature]

R A P P O R T .

Le Directeur soussigné a l'honneur de soumettre au Conseil le projet de décision d'autre part ayant pour objet de l'autoriser à passer avec la Compagnie des Chemins de fer Economiques des Charentes, aux conditions énoncées ci-dessous, des Arrangements pour l'échange du trafic de grande et de petite vitesse à Luxé, Charmant, Chalais, Roumazières-Loubert et Champagne-Mouton :

|                                                                                                                                 | Les installations d'échange sont       | Le transb <sup>t</sup> sera effectué par                                                                         | REDEVANCES                     |                              |                                                                                                                                           |
|---------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|----------------------------------------|------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|--------------------------------|------------------------------|-------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
|                                                                                                                                 |                                        |                                                                                                                  | gardiennage de barrières       | Loyers de terrain.           |                                                                                                                                           |
| <u>LUXE.</u> Echange du trafic GV et PV. entre notre réseau et la ligne à voie étroite de St-Angeau à Segonzac.                 | en dehors des emprises de la gare P.O. | la C <sup>ie</sup> des Charentes qui percevra la totalité de la taxe de Transb <sup>t</sup> (0.30 par tonne) (1) | 60 fr. par an. et par barrière |                              | (1) sauf pour les marchandises de détail dont la taxe de transb <sup>t</sup> doit être répartie par moitié entre les 2 C <sup>ies</sup> . |
| <u>CHARMANT.</u> Echange du trafic GV et PV entre notre réseau et la ligne à voie étroite de Blanzac à Villebois-Lavalette.     | en partie dans la gare P.O.            | la C <sup>ie</sup> des Charentes qui percevra la totalité de la taxe de Transb <sup>t</sup> (0.30 par tonne) (1) | 60 fr. par an et par barrière. | 100 fr. par an               |                                                                                                                                           |
| <u>CHALAIS.</u> Echange du trafic GV et PV entre notre réseau et la ligne à voie étroite de Barbezieux à Chalais.               | dans la gare P.O.                      | C <sup>ie</sup> d'Orléans qui percevra la totalité de la taxe de Transb <sup>t</sup> (0.30 par tonne)            | 60 fr. par an                  | 200 fr. par an.              |                                                                                                                                           |
| <u>ROUMAZIERES-LOUBERT.</u> Echange du Trafic GV et PV entre notre réseau et la ligne à voie étroite d'Angoulême à Roumazières. | dans la gare P.O.                      | C <sup>ie</sup> des Charentes qui percevra la totalité de la taxe de transb <sup>t</sup> (0.30 par tonne) (1)    | 60 fr. par an et par barrière  | 0m.10 par mètre superficiel  |                                                                                                                                           |
| <u>CHAMPAGNE MOUTON.</u> Echange du trafic GV et PV entre notre réseau et la ligne à voie étroite d'Angoulême à Confolens.      | dans la gare P.O.                      | C <sup>ie</sup> des Charentes qui percevra la totalité de la taxe de Transb <sup>t</sup> (0.30 par tonne) (1)    | 60 fr. par an et par barrière  | 0m.10 par mètre superficiel. |                                                                                                                                           |

CONDITIONS GENERALES

Dans ces gares les aménagements à réaliser pour le service d'échange ainsi que tous les agrandissements et modifications jugés ultérieurement utiles sont à la charge de la C<sup>ie</sup> des Chemins de fer Economiques des Charentes.

Paris, le 12 Avril 1911  
Le Directeur de la Compagnie

*L. Hugon*

Bureau des Affaires Commerciales.

Affaires soumises au Conseil d'Administration.

Imp. Genet (551-4 08).

Sommaire.

Arrangements entre la Comp<sup>ie</sup> d'Orléans et la Comp<sup>ie</sup> des Chemins de fer Economiques des Charentes pour l'échange du trafic de grande et de petite vitesse :

- |   |   |                      |
|---|---|----------------------|
| x | à | Luxé,                |
| x | à | Charmant,            |
| x | à | Chalais,             |
| x | à | Roumazières-Loubert, |
| x | à | Champagne-Mouton.    |

Ci-joint les projets de ces Arrangements

Le Conseil  
a approuvé  
le 12 avril 1911.

# Notice explicative

|                                                                                                                                        | Les installations d'échange sont       | Le transp <sup>t</sup> sera effectué par                                                                                           | Redevances                                |                                           |                                                                                                                                         |
|----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|----------------------------------------|------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|-------------------------------------------|-------------------------------------------|-----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
|                                                                                                                                        |                                        |                                                                                                                                    | gardemmage de barrières                   | Loyers de terrain                         |                                                                                                                                         |
| <b>Luxé</b> . - Échange du trafic G.V. et P.V. entre notre réseau et la ligne à voie étroite de St-Angeau à Segonzac.                  | en dehors des emprises de la gare P.O. | la C <sup>ie</sup> des Charentes qui percevra la totalité de la taxe de transp <sup>t</sup> (0 <sup>fr</sup> .30 par tonne)<br>(1) | 60 <sup>fr</sup> . par an et par barrière | "                                         | (1) sauf pour les marchandises de détail dont la taxe de transp <sup>t</sup> doit être répartie par moitié entre les 2 C <sup>ies</sup> |
| <b>Charmant</b> . - Échange du trafic G.V. et P.V. entre notre réseau et la ligne à voie étroite de Blanzac à Villebois-Lavalette      | en partie dans la gare P.O.            | la C <sup>ie</sup> des Charentes qui percevra la totalité de la taxe de transp <sup>t</sup> (0 <sup>fr</sup> .30 par tonne)<br>(1) | 60 <sup>fr</sup> . par an et par barrière | 100 <sup>fr</sup> . par an                |                                                                                                                                         |
| <b>Chalais</b> . - Échange du trafic G.V. et P.V. entre notre réseau et la ligne à voie étroite de Barbezien à Chalais                 | dans la gare P.O.                      | C <sup>ie</sup> d'Orléans qui percevra la totalité de la taxe de transp <sup>t</sup> (0 <sup>fr</sup> .30 par tonne)               | 60 <sup>fr</sup> . par an                 | 200 <sup>fr</sup> . par an                |                                                                                                                                         |
| <b>Roumazières-Loubert</b> . - Échange du trafic G.V. et P.V. entre notre réseau et la ligne à voie étroite d'Angoulême à Roumazières. | dans la gare P.O.                      | C <sup>ie</sup> des Charentes qui percevra la totalité de la taxe de transp <sup>t</sup> (0 <sup>fr</sup> .30 par tonne)<br>(1)    | 60 <sup>fr</sup> . par an et par barrière | 0 <sup>fr</sup> .10 par mètre superficiel |                                                                                                                                         |
| <b>Champagne-Mouton</b> . - Échange du trafic G.V. et P.V. entre notre réseau et la ligne à voie étroite d'Angoulême à Confolens.      | dans la gare P.O.                      | C <sup>ie</sup> des Charentes qui percevra la totalité de la taxe de transp <sup>t</sup> (0 <sup>fr</sup> .30 par tonne)<br>(1)    | 60 <sup>fr</sup> . par an et par barrière | 0 <sup>fr</sup> .10 par mètre superficiel |                                                                                                                                         |

## Conditions générales.

Dans ces gares les aménagements à réaliser pour le service d'échange ainsi que tous les agrandissements et modifications jugés ultérieurement utiles sont à la charge de la C<sup>ie</sup> des Chemins de fer Économiques des Charentes.

CHEMIN DE FER  
DE  
**PARIS A ORLÉANS**

1. Place Valhubert  
XIII<sup>e</sup> Arrondissement

EXPLOITATION

SERVICES TECHNIQUES

N<sup>o</sup> 3340

Rappeler en marge de la Réponse  
le Bureau d'ou émané cette lettre.

Paris, le 4 Novembre 1911.

*M. Fiquet*  
*M. Roumazières*  
Mon Cher Camarade,

Comme suite à notre communication du 31 Août dernier vous adressant, pour les annexer aux traités d'échange avec les Chemins de fer Economiques des Charentes, les plans des installations de transbordement prévues à Chalais, Luxé, Champagne-Mouton, et Roumazières-Loubert, j'ai l'honneur de vous adresser sous ce pli 3 exemplaires du plan de la station de Charmant.

Votre dévoué Camarade,  
**L'INGÉNIEUR EN CHEF**

Adjoint au Chef de l'Exploitation (S<sup>rs</sup> Techniques)

**Le Chef de l'Exploitation**  
*M*

Monsieur DUBOIS, Sous-Chef de l'Exploitation.

CHEMIN DE FER  
DE  
**PARIS A ORLÉANS**

1. Place Valhubert.  
XIII<sup>e</sup> Arrondissement

EXPLOITATION

SERVICES TECHNIQUES

N<sup>o</sup> 3335

Rappeler en margé de la Réponse  
le Bureau d'ou émane cette lettre.

Paris, le 31 août 1911.

Mon Cher Camarade,

J'ai l'honneur de vous envoyer, avec la lettre de la Voie qui nous les a adressés, 4 exemplaires de chacun des plans des gares de Chalais, Luxé, Roumazières-Loubert et Champagne-Mouton, à joindre aux arrangements que votre service négocie avec M. Jeancard.

Je vous transmettrai les exemplaires du plan de Charmant dès que je les aurai reçus.

Votre dévoué Camarade,

L'INGÉNIEUR EN CHEF

Adjoint au Chef de l'Exploitation (S<sup>e</sup> Techniques)

*aff. com*  
*[Signature]*

Monsieur DUBOIS, Sous-Chef de l'Exploitation.

SERVICE DE LA VOIE  
ET DES TRAVAUX

COPIE

PARIS, le 25 Août 1911.

-0-0-0-

Mon Cher Camarade,

Comme suite à la demande contenue dans votre lettre du 8 Avril dernier, N° 3335 (S.T.), j'ai l'honneur de vous adresser 4 exemplaires de chacun des plans des gares de <sup>Chalais</sup> Luxé, Roumazières-Loubert et Champagne-Mouton, indiquant les dispositions arrêtées pour l'établissement du service d'échange avec les Chemins de fer Economiques des Charentes.

Je vous adresserai incessamment les plans de la station de Charmant.

Votre dévoué Camarade,

L'INGENIEUR EN CHEF DE LA VOIE ET DES TRAVAUX,

Signé: COUVRAT.

Monsieur MANGE, Chef de l'Exploitation.

Transmis le 3 Août 1911  
à M. Dubois

~~Sous-Chef de l'Exploitation  
à titre de Renseignement~~

INGÉNIEUR EN CHEF

Adjoint au Chef de l'Exploitation, des Travaux et des Techniques



**COPIE**

~~M. Couvrat~~  
M. Couvrat

2 Août 1911.

Mon Cher Camarade,

Par une lettre en date du 8 Avril dernier, j'ai eu l'honneur de vous demander de m'adresser, en quatre exemplaires, pour les joindre aux arrangements à intervenir entre notre Compagnie et la Cie des Chemins de fer Economiques des Charentes, les plans des dispositions arrêtées pour les gares de contact de Luxé, Charmant, Chalais, Roumazières-Leubert et Champagne-Mouton.

Je vous serai obligé de me faire parvenir ces documents le plus promptement possible.

Votre dévoué Camarade,

LE CHEF DE L'EXPLOITATION,

Signé: HÉRARD

28

Mars 1911

J. Dubois

Bureau des  
Affaires Commerciales  
1e section

Monsieur Hérard, Ingénieur en Chef Adjoint au Chef  
de l'Exploitation (Services Techniques),

VE. N°4

J'ai l'honneur de vous informer que nous nous sommes mis d'accord avec la Compagnie des Chemins de fer Economiques des Charentes sur les arrangements à intervenir entre nos deux Compagnies pour l'échange des marchandises dans nos gares de contact de Luxé, Charmant, Chalais, Roumazières-Loubert et Chamagne-Mouton.

Comme vous le demandiez dans votre lettre du 14 Septembre nous avons introduit dans ces projets d'arrangements que je vous communique ci-joints une clause mettant à la charge de cette Société les installations ou agrandissements ajournés

Pour nous permettre de régulariser ces arrangements je vous serai obligé de vouloir bien faire établir en 4 exemplaires dans les conditions indiquées par ma lettre du 19 Octobre, les plans des installations à réaliser. Les surfaces des terrains occupés devront être indiquées séparément pour chaque parcelle.

Le Sous-Chef de l'Exploitation.

# Cie des Chemins de Fer Economiques des Charentes

Société Anonyme au Capital de Quatre millions cinq cent soixante-dix mille francs

*A. Maury*  
*aff. Comm.*  
Administration

CHEMIN de FER d'ORLÉANS  
21 MARS 11 - 06.367  
SECRETARIAT DE LA DIRECTION

22 MARS 11 003.332  
EXPLOITATION

Paris, le 20 Mars 1911

30, rue de Londres

Monsieur le DIRECTEUR de la Compagnie du Chemin  
de fer de PARIS à ORLÉANS, 1 Place Valhubert  
PARIS.

En réponse à votre lettre N° V.E.4 Exploitation, Bureau des  
Affaires Commerciales, 1<sup>e</sup> Section, nous avons l'honneur de vous re-  
tourner sous ce pli, avec les Plans, les PROJETS d'ARRANGEMENTS entre  
votre Compagnie et la nôtre pour l'échange du trafic de G.V. et de  
P.V. dans les gares de contact de LUXE, CHARMANT, CHALAIS, ROUMA-  
ZIERES-LOUBERT et CHAMPAGNE-MOUTON.

Ces PROJETS d'ARRANGEMENTS sont revêtus de notre signature,  
précédée de la mention "Bon à mettre sur timbre" et sous réserve bien  
entendu des modifications convenues.

Veillez agréer, Monsieur le Directeur, l'assurance de nos  
sentiments de haute considération.

Le Président  
du Conseil d'Administration  
*Jeanne*

18 Mars 1911 .

J. Dubois

Bureau des  
Affaires Commerciales  
1e Section

V E . 4 .

Monsieur,

J'ai l'honneur de vous accuser réception de la lettre du 14 courant par laquelle vous avez bien voulu nous faire connaître votre accord sur les conditions des arrangements à intervenir entre nos deux Compagnies pour l'échange des marchandises dans nos gares de contact de Luxé, Charmant, Chalais, Roumazières-Loubert et Champagne-Mouton.

Pour nous permettre de régulariser cette affaire et de mettre sur timbre les traités et plans définitifs, je vous serai obligé de nous retourner, avec les plans, les projets que nous vous avons soumis revêtus de votre signature précédée de la mention : "Bon à mettre sur timbre" et sous réserve bien entendu des modifications convenues.

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

P. Le Directeur de la Compagnie,  
Le Sous-Chef de l'Exploitation,

Monsieur Jeancard, Président du Conseil d'Administration de la Cie des Chemins de fer Economiques des Charentes, 30, rue de Londres à Paris

Bureau des  
Affaires Commerciales  
1e Section

18 Mars 1911.

*J. Dubois*

V E . 4 .

Monsieur,

J'ai l'honneur de vous accuser réception de la lettre du 14 courant par laquelle vous avez bien voulu nous faire connaître votre accord sur les conditions des arrangements à intervenir entre nos deux Compagnies pour l'échange des marchandises dans nos Gares de contact de Luxé, Charmant, Chalais, Roumazières-Loubert et Champagne-Mouton.

Pour nous permettre de régulariser cette affaire et de mettre sur timbre les traités et plans définitifs, je vous serai obligé de nous retourner, avec les Plans, les projets que nous vous avons soumis revêtus de votre signature précédée de la mention : "Bon à mettre sur timbre" et sous réserve bien entendu des modifications convenues.

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

P. Le Directeur de la Compagnie,  
Le Sous-Chef de l'Exploitation,

Monsieur Jeancard, Président du Conseil d'Administration de la Cie des Chemins de fer Economiques des Charentes, 30, rue de Londres à Paris

# Cie. des Chemins de Fer Economiques des Charentes

Société Anonyme au Capital de Quatre millions cinq cent soixante-dix mille francs

Administration Centrale

15 MARS 11 04.299

EXPLOITATION

Paris, le 14 Mars 19 11.

30, rue de Londres

Monsieur le DIRECTEUR de la Compagnie  
d'ORLEANS, 1, Place Valhubert, à PARIS (13<sup>e</sup>).-

Par votre lettre N° V.E.4 du 10 courant - Exploitation - Bureau des Affaires Commerciales - 1<sup>o</sup> Section - vous voulez bien nous faire ressortir, que le transbordement à la gare de CHALAIS ne peut être mis en comparaison, avec celui des autres gares, pour ce qui concerne la redevance que vous nous demandez pour les colis de détail.

En réponse, nous avons l'honneur de vous faire connaître, Monsieur le Directeur, que notre avis sur cette question est toujours le même. Néanmoins, nous ne voulons pas prolonger plus longtemps la discussion, et nous vous prions de nous considérer comme d'accord, sur la redevance à vous allouer, pour les marchandises de détail P.V. dans les gares où nous faisons le transbordement.

Nous nous permettons de vous indiquer, Monsieur le Directeur, que si nous apportons un grand esprit de conciliation, dans la solution de cette affaire, c'est dans le but de faciliter le règlement des questions que nous serons appelés à régler avec votre

Compagnie.....

Compagnie, et dans l'espoir que vous voudrez bien user de réciprocité à notre égard.

Veuillez agréer, Monsieur le Directeur, l'assurance de nos sentiments de haute considération.

Le Président  
du Conseil d'Administration



Par votre lettre N° V.E.4 du 10 courant - Exploitation - Bureau des Affaires Commerciales - 1<sup>re</sup> Section - vous voulez bien nous faire ressortir que le transbordement à la gare de CHALAIS ne peut être mis en comparaison, avec celui des autres gares, pour ce qui concerne la redevance que vous nous demandez pour les colis de détail.

En réponse, nous avons l'honneur de vous faire connaître, Monsieur le Directeur, que notre avis sur cette question est toujours le même, néanmoins, nous ne voulons pas prolonger plus longtemps la discussion, et vous prions de nous considérer comme d'accord, sur la redevance à vous allouer, pour les marchandises de détail P.V. dans les gares où nous faisons le transbordement.

Nous nous permettons de vous indiquer, Monsieur le Directeur, que si nous apportons un grand esprit de conciliation, dans la solution de cette affaire, c'est dans le but de faciliter le règlement des questions que nous serons appelés à régler avec votre

Compagnie.....

10 Mars 1911

*J. Nigond.*

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

Monsieur,

J'ai l'honneur de répondre à votre lettre du 23 Février  
écoulé relative à nos projets de traités d'échange des marchandises  
dans nos gares de contact avec votre réseau.

Vous voulez bien nous faire savoir que vous seriez dis-  
posés à accepter la clause attribuent à notre Compagnie, pour les mar-  
chandises de détail, la demi-taxe de transbordement aux gares de Luxé,  
Charmant, Roumazières et Champagne-Mouton, si, à titre de réciprocité,  
nous vous accordions une redevance semblable à Chalais.

Permettez-moi de vous signaler que votre C<sup>ie</sup> n'a pas à  
envisager, à Chalais, des sujétions semblables à celles qui nous in-  
comberont dans les autres gares.

En effet, les marchandises de détail que vous nous remet-  
trez sur les voies de transbordement à Luxé, Charmant, Roumazières et  
Champagne-Mouton devront être déchargées par nos soins sur nos quais  
pour y être classées d'après leurs directions et chargées sur les  
quais ou dans les trains au passage dans les wagons afférents à ces  
directions diverses. De même, en sens inverse les marchandises déchargées  
des wagons et trains des diverses directions devront être groupées pour

Monsieur Jeancard, Président du Conseil d'Administration de la Compagnie des Chemins de fer  
Economiques des Charentes, 50, Rue de Londres, à Paris.

former les chargements destinés à votre ligne. Ces manutentions multiples justifient largement l'attribution à notre Compagnie de la moitié des frais de transbordement.

A Chalais le travail de la gare à l'arrivée et au départ de notre réseau est le même pour ce qui nous concerne que dans les exemples précédents, nous aurons en plus à assurer le travail du transbordement et il serait d'abord anormal dans ces conditions que notre rémunération fût fixée au même taux.

Veillez en outre observer qu'en ce qui concerne les réexpéditions sur votre ligne, en raison de ce qu'elle ne comporte qu'une direction unique, les chargements que notre gare aura faits au transbordement pourront être expédiés sans remaniement et par suite sans travail de votre part.

J'espère qu'après nouvel examen vous serez d'accord avec nous sur ce point qui reste seul à régler pour rendre définitifs nos projets de traités.

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

LE DIRECTEUR DE LA COMPAGNIE,

CHEMIN DE FER  
DE  
**PARIS A ORLÉANS**

Paris, le

Mars 1911

191

1, Place Valhubert  
XIII<sup>e</sup> Arrondissement

**EXPLOITATION**

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

V. E. 4

N°

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

*Reciprocité*

Monsieur,

J'ai l'honneur de répondre à votre lettre du 23 Février  
écoulé relative à nos projets de traités d'échange des marchandises  
dans nos gares de contact avec votre réseau.

Vous voulez bien nous faire savoir que vous seriez dis-  
posés à accepter la clause attribuant à notre Compagnie, pour les mar-  
chandises de détail, la demi-taxe de transbordement aux gares de Luxé,  
Charmant, Roumazières et Champagne-Mouton, si, à titre de réciprocité,  
nous vous accordions une redevance semblable à Chalais.

Permettez-moi de vous signaler que votre C<sup>ie</sup> n'a pas à  
envisager, à Chalais, des sujétions semblables à celles qui nous in-  
comberont dans les autres gares.

En effet, les marchandises de détail que vous nous remet-  
trez sur les voies de transbordement à Luxé, Charmant, Roumazières et  
Champagne-Mouton devront être déchargées par nos soins <sup>sur</sup> nos halles

*pour y être chargés et depuis leurs destinations et*  
~~à~~ marchandises, puis conduites sur les quais suivant leur direction pour  
le passage des trains de marchandises et enfin chargées dans les <sup>trains</sup> ~~des~~  
*voies et les destinations diverses. Le même en leur cas en ce qui concerne les wagons*  
vers wagons collecteurs. Des opérations analogues seront à effectuer  
*sur les trains de marchandises venant des points de destination et de leur*  
~~en sens inverse~~ Ces multiples manutentions justifient largement l'at-  
tribution à notre C<sup>ie</sup> de la moitié des frais de transbordement.

*et surtout en  
raison des trains  
de passage*

Monsieur Jeaneard, Président du Conseil d'Administration de la Compagnie des Chemins de fer  
Economiques des Charentes, 30, Rue de Londres, à Paris.

*pour ce qui concerne  
le travail de la gare  
au point de vue de la  
répartition des wagons  
de détail arrivant de votre ligne  
de même faire continuer  
directement les wagons  
chargés de marchandises  
provenant de notre réseau  
que nous vous remettons  
après transbordement.  
Ces opérations pourront  
s'effectuer, au moins dans  
la généralité des cas, sans  
sujétions ni frais  
spéciaux pour votre C<sup>1</sup><sup>e</sup>.  
Il n'y a pas lieu, dans  
ces conditions, de partager  
la taxe de transbordement.*

~~Au contraire, à Chalais, gare tête de ligne de votre réseau pour une seule direction, vous pourrez amener directement au transbordement les wagons de détail arrivant de votre ligne. Vous pourrez de même faire continuer directement les wagons chargés de marchandises provenant de notre réseau que nous vous remettons après transbordement. Ces opérations pourront s'effectuer, au moins dans la généralité des cas, sans sujétions ni frais spéciaux pour votre C<sup>1</sup><sup>e</sup>. Il n'y a pas lieu, dans ces conditions, de partager la taxe de transbordement.~~

J'espère qu'après nouvel examen vous serez d'accord avec nous sur ce point qui reste seul à régler pour rendre définitifs nos projets de traités.

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

LE DIRECTEUR DE LA COMPAGNIE,

# Cie des Chemins de Fer Economiques des Charentes

Société Anonyme au Capital de Quatre millions cinq cent soixante-dix mille francs

Administration Centrale

24 FEVR 11 03.186

EXPLOITATION

Paris, le 23 Février 1911.

30, rue de Londres

Monsieur le DIRECTEUR de la Compagnie du Chemin de  
fer de PARIS à ORLEANS, 1, Place Valhubert. PARIS.

Par votre lettre N° V.E. 4 - Exploitation - Bureau des Affaires  
Commerciales 1<sup>o</sup> Section - en date du 14 courant, vous avez  
bien voulu répondre aux observations que nous avons formulées le  
3 courant relativement aux traités d'échange des marchandises  
dans les gares de contact avec votre Réseau.

En réponse, nous avons l'honneur de vous faire connaître,  
Monsieur le Directeur, que nous sommes d'accord avec vous au su-  
jet des additions à faire aux articles 1<sup>o</sup>, 3<sup>o</sup> et 4<sup>o</sup>.

Pour l'article 5<sup>o</sup>, nous persistons dans notre manière de voir.  
Cependant, pour vous montrer notre vif désir de conciliation  
nous vous indiquons que nous serions disposés à accepter ce que  
vous nous demandez pour les gares de LUXE, CHARMANT, ROUMAZIERES  
et CHAMPAGNE-MOUTON, si, à titre de réciprocité, vous vouliez  
bien accorder une redevance semblable pour les marchandises de  
détail qui transborderont à CHALAIS; nous devons, en effet, manu-  
tentionner ces marchandises, exactement de la même façon que vous  
devrez manutentionner.....

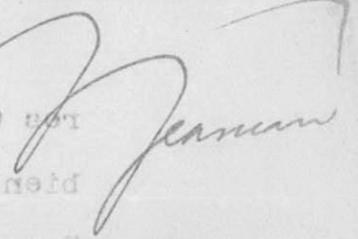
devrez manutentionner celles qui transiteront par les quatre autres  
gares de contact, pour lesquelles vous nous demandez une redevance  
non prévue aux arrêtés ministériels et que nous ne pouvons perce-  
voir du public.

En ce qui concerne l'article 6°, nous sommes d'accord avec  
vous sur les deux additions à faire.

Veillez agréer, Monsieur le Directeur, l'assurance de nos  
sentiments de haute considération.

Le Président

de Conseil d'Administration



Par votre lettre N° V.M. 4 - Exploitation - Bureau des Affai-  
res Commerciales 1° Section - en date du 14 courant, vous avez  
bien voulu répondre aux observations que nous avions formulées le  
3 courant relativement aux traités d'échange des marchandises  
dans les gares de contact avec votre Réseau.  
En réponse, nous avons l'honneur de vous faire connaître,  
Monsieur le Directeur, que nous sommes d'accord avec vous au su-  
jet des additions à faire aux articles 1°, 3° et 4°.  
Pour l'article 6°, nous persisterons dans notre manière de voir.  
Cependant, pour vous montrer notre vif désir de conciliation  
nous vous indiquons que nous serions disposés à accepter ce que  
vous nous demandez pour les gares de LUXE, CHARENTAIS, ROUMAINES  
et CHAMPAGNE-MOUTON, et, à titre de réciprocité, vous voudriez  
bien accorder une redevance semblable pour les marchandises de  
détail qui transiteront à CHARENTAIS; nous devrions, en effet, manu-  
tentionner ces marchandises, exactement de la même façon que vous  
devrez manutentionner.....

14

Février 1911

J. Rigond

Bureau des  
Affaires Commerciales  
1<sup>re</sup> Section  
V.E. 4

Monsieur,

J'ai l'honneur de répondre aux observations contenues dans votre lettre du 3 courant relative aux projets de traités d'échange des marchandises dans nos gares de contact avec votre réseau et de vous accuser réception des pièces jointes à cette lettre.

ARTICLE 1<sup>er</sup> - En ce qui concerne les charges des installations complémentaires, nous ne pouvons que maintenir les termes de notre lettre du 21 Janvier et des projets de traités qui vous ont été soumis; mais nous n'avons pas d'objection à ajouter à la fin du 2<sup>e</sup> alinéa, conformément à votre désir, les mots "la Compagnie des Chemins de fer Economiques des Charentes entendue".

ARTICLES 3 & 4 (type Chalais) - Il y a une distinction à faire entre les bagages ayant fait l'objet d'enregistrement directs et qui doivent naturellement être transmis par les soins de votre Société et ceux qui n'ont pas fait l'objet de pareils enregistrements et dont le transbordement doit en effet être laissé aux soins des voyageurs.

Nous vous proposons de préciser comme suit la rédaction des 3 articles :

" ARTICLE 3 - Les voyageurs, avec leurs bagages dans le

(2753)

- Monsieur Jeancaré, Président du Conseil d'Administration de la Compagnie des Chemins de fer Economiques des Charentes, 30, rue de Londres, à Paris.

" cas où ceux-ci n'auraient pas fait l'objet d'enregistrements directs, passeront....."

" ARTICLE 4 - Les bagages ayant fait l'objet d'enregistrements directs, les articles de messageries, et....."

ARTICLE 5 (type Charmant) - Pour l'échange des marchandises de détail dans les gares de Luxé, Charmant, Roumazières et Champagne-Mouton, notre Compagnie sera astreinte à effectuer une double opération de déchargement et de rechargement indépendamment de l'opération analogue à effectuer par votre Compagnie sur les installations d'échange. Nous ne pouvons renoncer à la perception de la demi-taxe de transbordement destinée à rémunérer notre opération.

ARTICLE 6 - Pour répondre à votre observation, nous sommes d'avis d'ajouter les mentions suivantes à la suite du 1<sup>er</sup> alinéa de l'article.

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

Cet article fixe le principe du mode de transmission des marchandises pour le cas où il n'existerait pas entre nos deux Compagnies d'accord spécial à cet égard, mais il ne fait pas obstacle à la conclusion de cet accord.

Pour éviter toute ambiguïté sur ce point, nous vous proposons d'ajouter, après les deux premiers alinéas <sup>(et l'addition à dessus)</sup> relatifs à la reconnaissance et aux avaries de transbordement, le nouvel alinéa suivant :

" Toutefois, les dispositions qui font l'objet des deux alinéas précédents peuvent être remplacées par celles qui règlent les rapports des grands réseaux entre eux dans le cas où la Compagnie des Chemins de fer Economiques des Charentes serait admise à participer au règlement de 1886 pour la transmission des marchandises et le partage des indemnités."

Vous aurez à nous faire connaître, en temps utile, si votre Compagnie désire adhérer à ce mode de règlement pour ses différentes lignes actuellement en construction comme elle le fait déjà pour ses lignes en exploitation.

Enfin, nous préparons les mesures d'exécution en vue de l'ouverture du service du transit à Chalais à la date la plus prochaine et nous vous ferons connaître cette date.

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

LE DIRECTEUR DE LA COMPAGNIE,

to Farwell

for Jacob, Holmanway to finish upwards  
with us by people to take

~~to the right of the road~~

Expense for goods in & returned to us in sight

in a print

to the same persons as in your of the 1st to the 1st

11/11

1. Against (Germany)

The parts not known by Siegenius are  
in fact 2 cases present: Jack & Linnæus

7. 1. 11

Paris, le

Février 1911

191

1, Place Valhubert  
XIII<sup>e</sup> Arrondissement

EXPLOITATION

Bureau des  
Affaires Commerciales  
1<sup>re</sup> section

N<sup>o</sup> V.E.4

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

*M. Jacquart*  
*à la C. O.*  
*San resp. 11 y*  
*par Valhubert*

*9.2.11*

Monsieur,

*Reçu*

J'ai l'honneur de répondre aux observations contenues dans votre lettre du 3 courant relative aux projets de traités d'échange des marchandises dans nos gares de contact avec votre réseau et de vous accuser réception des pièces jointes à cette lettre.

Article 1<sup>er</sup> - En ce qui concerne les charges des installations complémentaires, nous ne pouvons que maintenir les termes de notre lettre du 21 Janvier et des projets de traités qui vous ont été soumis; mais nous n'avons pas d'objection à ajouter à la fin du 2<sup>e</sup> alinéa, conformément à votre désir, les mots "la Compagnie des Chemins de fer Economiques des Charentes entendue".

*Il y a une distinction à faire entre les bagages voyant par l'art. 4 (type Chalais) et les marchandises voyant par l'art. 3 (type Chalais) et l'art. 4 (type Chalais) pour le reporter à l'article 3 présenterait l'inconvénient de ne pas fixer le mode de transmission des bagages pour le cas où il serait créé des billets directs entre les deux réseaux.*

Articles 3 & 4 (type Chalais) - La suppression du mot "bagages" à l'article 4 pour le reporter à l'article 3 présenterait l'inconvénient de ne pas fixer le mode de transmission des bagages pour le cas où il serait créé des billets directs entre les deux réseaux.

Il semble préférable d'ajouter à l'article 4, après "Les bagages", les mots "enregistrés en direction", ce qui limitera l'intervention de votre Compagnie au cas ci-dessus.

Article 5 (type Charmant) - Pour l'échange des marchandises

Monsieur Jeancard, Président du Conseil d'Administration de la Compagnie des Chemins de fer Economiques des Charentes, 30, rue de Londres, à Paris.

de détail dans les gares de Luxé, Charmant, Roumazières et Champagne-Mouton, notre Compagnie sera astreinte à effectuer une double opération de déchargement et de rechargement indépendamment de l'opération analogue à effectuer par votre Compagnie sur les installations d'échange. Nous ne pouvons renoncer à la perception de la demi-taxe de transbordement destinée à rémunérer notre opération.

Article 6 - Cet article fixe le principe du mode de transmission des marchandises pour le cas où il n'existerait pas entre nos deux Compagnies d'accord spécial à cet égard, mais il ne fait pas obstacle à la conclusion de cet accord.

Pour éviter toute ambiguïté sur ce point, nous vous proposons d'ajouter, après les deux premiers alinéas relatifs à la reconnaissance et aux avaries de transbordement, le nouvel alinéa suivant :

"Toutefois, les dispositions qui font l'objet des deux alinéas précédents <sup>pourront être</sup> seraient remplacées par celles <sup>qui existent</sup> en vigueur dans les rapports des grands réseaux entre eux <sup>dans le</sup> cas où la Compagnie des Chemins de fer Economiques des Charentes serait admise <sup>à participer</sup> au règlement de 1886 pour la transmission des marchandises et le partage des indemnités".

Vous aurez à nous faire connaître, en temps utile, si votre Compagnie désire adhérer à ce mode de règlement pour ses différentes lignes actuellement en construction comme elle le fait déjà pour ses lignes en exploitation.

Enfin, nous préparons les mesures d'exécution en vue de l'ouverture du service du transit à Chalais à la date la plus prochaine et nous vous ferons connaître cette date.

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

Le Directeur de la Compagnie,

*Par rapport à cette question, j'ai l'honneur d'avis d'ajouter les mentions suivantes à l'article 1er de l'article 6.*  
"En conséquence des irrégularités commises dans cette reconnaissance tout à la fois l'absence de la C<sup>e</sup> et l'absence de la C<sup>e</sup> amènent seule responsabilité à l'avis occulte des deux compagnies à l'avis 1er, en fait."

*Cie des Chemins de Fer Économiques des Charentes*

CHEMIN DE FER ORLÉANS  
-4 FÉV. 1911-09. 538  
Administration Centrale  
SECRETARIAT DE LA DIRECTIO

Paris, le 3 février 1911

EXPLOITATION

30, rue de Londres

Monseigneur le DIRECTEUR de la Compagnie du Chemin de Fer  
de PARIS à ORLÉANS, 8 rue de Londres, PARIS.

Avec votre lettre N° VE 4 du 21 janvier dernier, vous avez bien  
voulu nous soumettre les projets de traités d'échange des marchand-

ises, dans les gares de LUXE, CHARMANT, CHALAIS, ROUMAZIERES-LOUBERT  
et CHAMPAGNE-MOUTON.

En réponse, nous avons l'honneur de vous indiquer ci-après,  
Monseigneur le Directeur, les observations que nous croyons devoir for-

muler au sujet de ces projets de traités.

ART. 1. 2° alinéa. Nous pensons que les frais d'agrandissements  
de vos installations propres ne doivent pas être supportés par notre

Compagnie, et que dans tous les cas nous devons être entendus lors-

qu'il s'agit d'exécuter des travaux qui devront être faits à notre  
compte. Nous vous demandons donc d'ajouter à la fin du 2° alinéa de

l'article 1° "La Compagnie des Chemins de Fer Économiques des Cha-  
rentes entendue".

ART. 3 et 4. Le transbordement des bagages ne pouvant se faire  
qu'à la...

qu'à la suite de la création de billets directs entre nos deux Compagnies, nous vous demandons de supprimer le mot "les bagages", à l'article 4 pour le reporter à l'article 3 sous la rubrique "les voyageurs et bagages".

ART. 5. Les frais de transbordement perçus du public étant acquis à la Compagnie qui fait le transbordement, nous vous demandons de supprimer pour les gares de LUXE, CHARMANT, ROUMAZIERES-LOUBERT et CHAMPAGNE-MOUTON, où nous faisons le transbordement, l'alinéa qui vous attribue la moitié des frais de transbordement pour les marchandises de détail, ainsi que d'ailleurs vous avez bien voulu le faire pour les gares de CHALAIS où c'est votre Compagnie qui fait le transbordement.

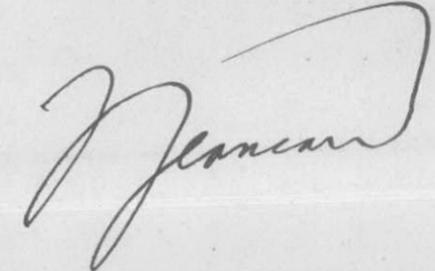
Nous constatons que les projets que vous nous avez soumis ne contiennent aucune clause pour ce qui concerne la répartition des frais, conséquence des avaries, pertes, retards.

Comme il y a une reconnaissance contradictoire, nous pensons que chaque Compagnie reste seule responsable de ces conséquences, même pour les avaries occultes. Nous vous demandons de vouloir bien nous indiquer si telle est votre manière de voir.

Enfin, nous vous indiquons que nous sommes prêts à ouvrir immédiatement la gare de CHALAIS au service du Transit, avec des dispositions provisoires tenant compte de nos observations et nous vous envoyons ci-joint le tableau des distances de la gare de CHALAIS TRANSIT aux gares de notre Réseau du Département de la Charente ouvertes au service des marchandises G.V. et P.V. avec un exemplaire de nos tarifs G.V. et P.V.

Veillez agréer, Monsieur le Directeur, l'assurance de nos sentiments de haute considération.

Le Président  
du Conseil d'Administration



*Document  
encre  
sur papier  
Luxe*

CHEMIN DE FER DE PARIS A ORLÉANS

JOURNÉE

3 février 1911

RAPPORT COMMERCIAL

INSPECTION  
Pitkin

Mod. 1163

M

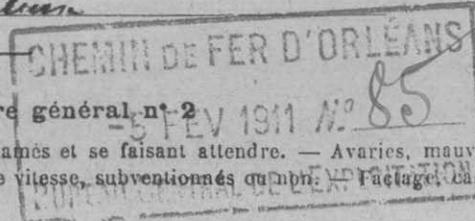
Blanc

Agent Commercial,

(Papier spécial)

Résidant à

Aycault



Exécution de l'Ordre général n° 2

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

In-4° carré bulle spécial 10 k. — 4,000 ex. — Cahors, imp. A. Coueslant (204-3-1907).

OBSERVATIONS  
DE L'INSPECTEUR PRINCIPAL

TEXTE DU RAPPORT

Examiné à M<sup>e</sup>  
le Chef de l'Exploitation  
affaires Commerciales  
Les renseignements  
demandés par sa  
lettre C du 31 janvier  
dernier.

Monsieur l'Inspecteur Principal  
Occultum les lignes de chemin de fer domoises  
les charcuteries — Affaires Cals qui C

Coitières 4 février 1911

L'INSPECTEUR PRINCIPAL

*[Signature]*

J'ai l'honneur de vous donner ci-après  
les dates prévues pour la mise en service des  
routiers de la ligne aboutissant à notre  
station de Luxe:  
Sargency - Rouilleux : 22 quinzième d'août  
Rouilleux - Luxe : 15 août  
Luxe - Sargency : 14 juillet  
Sargency - Compiègne : Octobre  
" - Argentan : - - -

Il n'y a aucun motif fait relativement  
aux installations prévues à la station de Luxe;  
mais il y a lieu de remarquer que le point  
de jonction de nos lignes domoises avec la

*[Signature]*

U. J. J.  
Clair et bon  
domoises, les charcuteries  
9-2-11

entre eux exactement le même qui celui  
qui existe déjà pour l'avis au dépôt de  
matériel de cette (c'est l'embranchement  
particulier que nous venons concevoir).  
Lorsque le moment sera venu il y aura  
qui a de plus la voie du dépôt pour en  
faire une voie de contact. On ne pourra  
être fait que après l'achèvement de la construction  
fournies de la notice. L'avis - H. Auger,  
car d'ici là le charbon de matériel aura  
toujours son utilité.

L'avis communal

L. Z...

38  
2 - 2

CHEMIN DE FER  
DE  
PARIS A ORLÉANS

Paris, le 31 Janvier 1911 191

1, Place Valhubert  
XIII<sup>e</sup> Arrondissement

EXPLOITATION

Bureau des  
Affaires Commerciales  
2<sup>e</sup> Section

N<sup>o</sup> C.

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

Monsieur l'Inspecteur Principal à Poitiers,

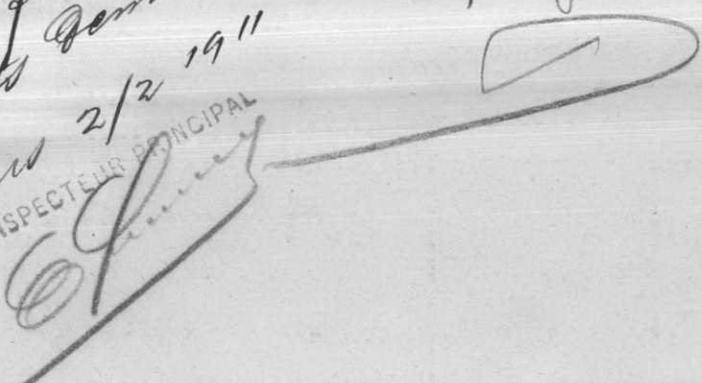


Je vous prie de me renseigner sur l'état d'avancement des travaux de construction de la ligne de Saint-Angeau à Segonzac (Chemins de fer Economiques des Charentes), et de me faire connaître la date probable de l'ouverture des sections de cette ligne aboutissant à notre station de Luxé.

Où en est l'établissement des installations d'échange prévues à cette station ?.

*Monsieur Blanc  
à Angoulême  
Je vous prie de fournir  
les renseignements demandés  
Poitiers 2/2 1911  
Le Chef adj<sup>t</sup> de l'Exploitation*

L'INSPECTEUR PRINCIPAL



21 Janvier 1911

*H. Meignons*

Bureau des  
Affaires Commerciales  
1<sup>re</sup> Section  
V.E. 4

Monsieur,

J'ai l'honneur de vous adresser, avec les plans à l'appui, cinq projets des arrangements à intervenir entre nos Compagnies pour régler la question d'échange des marchandises dans nos gares de contact de Luxé, Charmant, Chalais, Roumazières-Loubert et Champagne-Mouton.

Ces projets diffèrent sur certains points de celui que vous nous aviez adressé.

Vous avez prévu par exemple que les opérations du transbordement seraient effectuées par vos soins. Il ne nous a pas été possible d'accepter cette formule pour Chalais où les installations pour ce transbordement ~~sont~~<sup>sont</sup> comprises dans nos propres installations et vous avez du reste accepté dans votre lettre du 26 Octobre 1908 à M. l'Ingénieur en Chef Draux que notre Compagnie fût chargée de cette opération.

Nous avons dû nous réserver également le droit d'effectuer nous mêmes ces transbordements dans les autres gares (sauf Roumazières) le jour où les voies étroites accèderont à nos quais, halles, grues, ponts-basculés.

En ce qui concerne les installations complémentaires et notamment les travaux proposés par notre Compagnie et sur lesquels les déci-

sions ministérielles ont sursis à statuer, il ne nous est pas possible d'accepter votre proposition d'en faire supporter les dépenses par moitié aux deux réseaux.

Vous avez d'ailleurs déjà admis, dans votre réponse précédente à M. l'Ingénieur en Chef Draux pour la gare de Chalais, que les voies étroites destinées à amener vos wagons à notre halle, au quai et à la grue et dont nous avons consenti à ajourner la pose, seraient établies entièrement aux frais de votre Compagnie le jour où la réalisation de ces installations deviendrait nécessaire.

La même solution doit évidemment s'étendre aux autres gares de contact. Il n'est pas possible <sup>d'ailleurs</sup> ~~non plus~~ de faire une différence au point de vue de leur traitement entre les installations éventuelles qu'on a pu actuellement <sup>préciser</sup> ~~préciser~~ dans les projets et tous les autres aménagements complémentaires dont l'exploitation future ferait reconnaître la nécessité. <sup>En particulier</sup> ~~D'autre part~~, nous estimons que les agrandissements éventuels de nos halles P.V. et de nos magasins G.V. doivent être exécutés aux frais du réseau à voie étroite.

Il est en effet tout à fait inexact de prétendre que ce réseau doit être traité, au point de vue des marchandises de détail, comme un voiturier ordinaire faisant un service de camionnage entre les localités qu'il dessert et nos gares de contact. Le Chemin de fer à voie étroite nous apportera en effet, de distances assez grandes, des colis G.V. et P.V. qui nous seraient remis dans des stations autres que les gares de contact si ce chemin de fer n'existait pas. En outre, les colis, au lieu de nous être remis successivement par de multiples expéditeurs, ce qui permettrait de les évacuer au fur et à mesure, nous arriveront par grosses quantités à la fois, ce qui exigera plus de place pour leur déchargement, leur reconnaissance ou leur triage.

Ainsi, les marchandises de détail P.V. devront être déposées

d'abord sous notre halle en attendant qu'elles soient chargées dans un wagon collecteur qui les conduira à votre gare locale; en sens inverse, les marchandises provenant de votre réseau <sup>(en remises globales)</sup> seront déposées sous notre halle en attendant qu'elles soient rechargées dans les wagons à destination de notre réseau.

Pour les colis G.V. nous serons obligés de les reviser dans notre magasin pendant plusieurs heures, dans l'intervalle du départ des trains.

Nos halles et magasins G.V. entièrement utilisés actuellement pour notre service, pourront ~~être~~ <sup>ainsi</sup> devenir insuffisants avec l'apport du trafic de transit que le chemin de fer à voie étroite nous amènera.

Ces agrandissements devront donc être réalisés, comme les autres installations d'échange, au compte de votre C<sup>1<sup>er</sup></sup> ainsi d'ailleurs que dans des cas analogues il a été prescrit par de nombreuses décisions ministérielles.

Les autres divergences de détail entre notre texte et le vôtre tiennent le plus souvent à ce que nous avons suivi dans la rédaction la forme habituelle de nos conventions de cette nature.

Si vous êtes d'accord sur les projets ci-joints, je vous serai obligé de me les retourner, ainsi que les plans, après les avoir revêtus de votre signature précédée de la mention "Bon à mettre sur tiacre".

En ce qui concerne la gare de Chalais, nous sommes disposés, sans attendre l'entente définitive, à l'ouvrir au service d'échange, à titre provisoire, aux conditions prévues à notre projet. Nous prendrons les mesures nécessaires dès que vous nous aurez fait connaître votre acquiescement.

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

LE DIRECTEUR DE LA COMPAGNIE,

En ce qui concerne la gare de Chalais, nous sommes disposés, sans attendre l'entente définitive, à l'ouvrir au service d'échange, à titre provisoire, aux conditions prévues à notre projet. Nous prendrons les mesures nécessaires dès que vous nous aurez fait connaître votre acquiescement.

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

LE DIRECTEUR DE LA COMPAGNIE,

CHEMIN DE FER  
DE  
PARIS à ORLÉANS

1, Place Valhubert  
XIII<sup>e</sup> Arrondissement

EXPLOITATION

Bureau des  
Affaires Commerciales  
1<sup>re</sup> Section

N<sup>o</sup> V.E. 4

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

Paris, le

Janvier 1911

190

Monsieur,

J'ai l'honneur de vous adresser, avec les plans à l'appui, cinq projets des arrangements à intervenir entre nos Compagnies pour régler la question d'échange des marchandises dans nos gares de contact de Luxé, Charmant, Chalais, Roumazières-Loubert et Champagne-Mouton.

Ces projets diffèrent sur certains points de celui que vous nous aviez adressé.

Vous avez prévu notamment dans votre projet que les opérations du transbordement seraient effectuées par vos soins. Il ne nous a pas été possible d'accepter cette pratique pour Chalais où les installations de transbordement ne sont pas séparées de nos installations propres.

Nous avons dû nous réserver également le droit d'effectuer nous mêmes les opérations dans les autres gares (sauf Roumazières) pour le jour où les voies étroites accèderont à nos quais, halles, grues, ports-basculés.

En ce qui concerne les installations complémentaires et notamment les travaux proposés par notre Compagnie et sur lesquels les décisions ministérielles ont sursis à statuer, il ne nous est pas

possible d'accepter votre proposition d'en faire supporter les dépenses par moitié aux deux réseaux.

Vous avez d'ailleurs déjà admis, dans votre réponse du 26 Octobre 1908 à M. l'Ingénieur en Chef Draux <sup>pour</sup> relative à la gare de Chalais, que les voies étroites destinées à amener vos wagons à notre halle, au quai et à la grue et dont nous avons consenti à ajourner la pose, seraient établies entièrement aux frais de votre Compagnie le jour où la réalisation de ces installations deviendrait nécessaire.

La même solution doit évidemment être adoptée pour les autres gares de contact. En outre, il n'y a pas lieu de différence entre ces installations déjà prévues éventuellement et les autres aménagements complémentaires dont la nécessité pourrait être ultérieurement reconnue.

D'autre part, nous ne pouvons renoncer à réaliser l'agrandissement de nos halles P.V. et de nos magasins G.V. aux frais du réseau à voie étroite.

Il est en effet tout à fait inexact de prétendre que votre réseau doit être traité, au point de vue des marchandises de détail, comme un voiturier ordinaire faisant un service de camionnage entre les localités qu'il dessert et nos gares de contact. Le Chemin de fer à voie étroite nous apportera, de distances assez grandes, des colis G.V. et P.V. qui nous seraient remis dans des stations autres que les gares de contact si ce chemin de fer n'existait pas. En outre, les colis, au lieu de nous être remis successivement par de multiples expéditeurs, ce qui permettrait de les évacuer au fur et à mesure, nous arriveront par grosses quantités à la fois, ce qui exigera plus de place pour leur déchargement, leur reconnaissance ou leur triage.

D'autre part, les marchandises de détail P.V. seront d'abord déposées sous notre halle en attendant qu'elles soient chargées

dans un wagon collecteur qui les conduira à votre gare locale; en sens inverse, les marchandises provenant de votre réseau seront déposées sous notre halle en attendant qu'elles soient rechargées dans les wagons à destination de notre réseau.

Pour les colis G.V. nous serons obligés de les remiser dans notre magasin pendant plusieurs heures, ~~actuellement durant la nuit lorsqu'ils arriveront le soir et ne pourront repartir que le lendemain matin.~~

Il en résulte que nos halles et magasins G.V., entièrement utilisés actuellement pour notre service, deviendront insuffisants avec l'apport du trafic de transit que le chemin de fer à voie étroite nous amènera et qu'il sera nécessaire de les agrandir.

Il est équitable et logique que ces agrandissements soient réalisés, comme les autres installations d'échange, au compte de votre réseau et plusieurs décisions ministérielles ont approuvé les propositions que nous avons faites dans ce sens en des cas semblables.

Si pour St Aigulin-La Roche-Chalais, Montoir et Guérande, dont les études remontent à une date déjà ancienne, nous n'avons pas réclamé d'agrandissements semblables, c'est une omission que nous ne pouvons renouveler pour nos nouvelles gares de contact avec les voies étroites.

Les autres divergences que notre texte présente avec le vôtre ont pour objet de suivre, dans la mesure du possible, pour ces traités, la forme usitée pour nos arrangements antérieurs en cas semblables.

Si vous êtes d'accord sur les projets ci-joints, je vous serai obligé de me les retourner, ainsi que les plans, après les avoir revêtus de votre signature précédée de la mention " Bon à mettre sur timbre ".

*Je n'ai vu que les plans de la gare de Chalais*

*C'est à dire les plans de la gare de Chalais et de la gare de Montoir*

*Je n'ai vu que les plans de la gare de Chalais et de la gare de Montoir*

*(doh)*

6 Janvier 1911

Note pour M. le Chef de l'Exploitation

Ci-joint les projets d'arrangements avec la Cie des Chemins de fer Economiques des Charentes pour régler l'échange des marchandises dans les nouvelles gares de contact avec ce réseau.

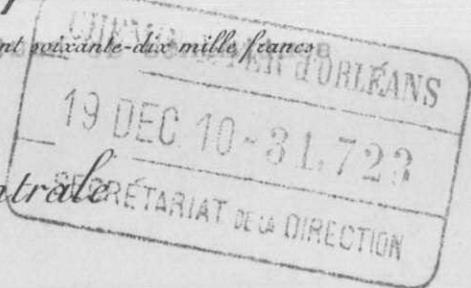
Nous soumettons les projets de traités en minutes établies sur un modèle uniforme avec des corrections qui permettent de se rendre facilement compte des particularités de chaque projet.

Les traités et les plans comportent quelques lacunes. Mais l'accord n'étant pas établi avec le concessionnaire et ces projets devant servir de base de discussion, il a paru qu'il convenait d'attendre que l'accord soit établi <sup>définitivement</sup> avant de demander à la voie une réfection de plan devant occasionner un travail assez important.

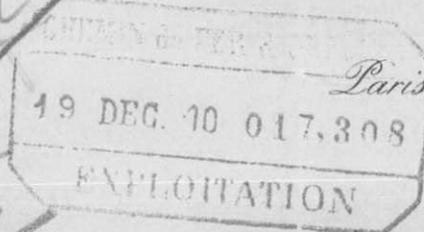
Jarvis

# Cie des Chemins de Fer Economiques des Charentes

Société Anonyme au Capital de Quatre millions cinq cent soixante-dix mille francs



## Administration Centrale



Paris, le 17 Décembre 19 10.

30, rue de Londres

*M. A. Dubois*  
*Aff. Commerce*  
*pour la solution de cette affaire 19/12*

Monsieur le DIRECTEUR de la Compagnie  
du Chemin de fer de PARIS à ORLEANS, 1, Place  
Valhubert, à PARIS - ( XIII° ).-

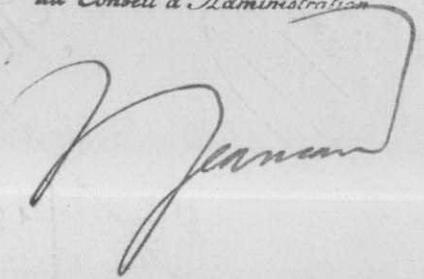
Par votre lettre N° V.E.4 - Exploitation - Bureau des Affaires Commerciales - 1<sup>o</sup> Section, en date du 25 Juin dernier, vous avez bien voulu nous informer que vous mettiez à l'étude le projet que nous avons eu l'honneur de vous soumettre le 11 Juin, concernant les traités à intervenir entre nos deux Compagnies, pour régler la question du transbordement des marchandises dans nos gares de contact.

Nous avons l'honneur de vous faire connaître, Monsieur le Directeur, que nous sommes vivement sollicités par les Représentants et les Commerçants de la région de BROSSAC, pour l'ouverture qu'transit, de la gare de CHALAIS. Nous nous permettons donc d'insister auprès de vous, pour vous demander d'autoriser l'ouverture le plus tôt possible de la gare de CHALAIS-TRANSIT, tout au moins provisoirement, sous le régime que nous vous avons soumis, en attendant l'entente définitive.

Veillez.....

Veuillez agréer, Monsieur le Directeur, l'assurance de nos  
sentiments de haute considération.

Le Président  
du Conseil d'Administration



10. 17 Décembre

Monsieur le DIRECTEUR de la Compagnie  
du Chemin de fer de PARIS à ORLÉANS, 1, Place  
Valhubert, à PARIS - (XIII<sup>e</sup>).

Par votre lettre N° 7.34 - Exploitation - Bureau des Affai-  
res Commerciales - 1<sup>re</sup> Section, en date du 25 Juin dernier, vous  
avez bien voulu nous informer que vous mettiez à l'étude le projet  
que nous avions eu l'honneur de vous soumettre le 11 Juin, concer-  
nant les traités à intervenir entre nos deux Compagnies, pour ré-  
gler la question du transbordement des marchandises dans nos gares  
de contact.

Nous avons l'honneur de vous faire connaître, Monsieur le Di-  
recteur, que nous sommes vivement sollicités par les Représentants  
et les Commerçants de la région de BROSSAC, pour l'ouverture en  
transit, de la gare de CHALAIS. Nous nous permettons donc d'insister  
après de vous, pour vous demander d'autoriser l'ouverture la plus  
tôt possible de la gare de CHALAIS-TRANSIT, tout au moins provi-  
soirement, sous le régime que nous vous avons soumis, en attendant  
l'entente définitive.

Veuillez...

Chemin de fer d'Orléans.

Exploitation.

Bureau des Produits.

N<sup>o</sup> 3141 P

Mod. 2033<sup>ter</sup> 68. C.

Communication échangée

Entre le Chef de la Division du Contrôle des Recettes  
et Monsieur le Chef de la Division Commerciale.

Carre bulle 10<sup>le</sup> Imp. Genet (627-4-09)

Paris, le 18 Novembre 1910.

*M. Jaquin*

En réponse à votre communication du 17. Octobre dernier (Affai-  
res Commerciales N<sup>o</sup> V.E. 4 1<sup>ere</sup> section), j'ai l'honneur de vous informer  
que nous n'avons pas d'objection à présenter en ce qui concerne l'inscrip-  
tion des clauses que vous nous avez soumises dans les arrangements en prépa-  
ration pour l'échange des marchandises avec la Compagnie des Chemins de fer  
Economiques des Charentes. Cependant, il y aurait lieu de reculer jusqu'au  
dernier jour du mois la date prévue pour la présentation à la Compagnie  
des Chemins Economiques des comptes mensuels du mois précédent.

Le Chef de la Division du Contrôle des Recettes

*J. L. L.*

VE 4

le chef de la Division Commerciale  
le chef de la Division du Contrôle des Recettes

17 Octobre 1910

La Compagnie des Chemins de fer Economiques des Charentes nous propose d'inscrire les clauses suivantes dans les arrangements en préparation pour l'échange des marchandises dans les gares de contact avec le réseau :

.....  
" L'attribution à la C<sup>ie</sup> des chemins de fer Economiques des Charentes  
" des taxes de transbordement afférentes aux marchandises et des taxes de  
" manutention perçues antérieurement pour les voitures et animaux, sera  
" l'objet d'un décompte spécial qui sera présenté chaque mois par  
" la C<sup>ie</sup> d'Orléans à la C<sup>ie</sup> des chemins de fer Economiques des Charentes,  
" et compris dans le compte courant mensuel visé par l'art 8 des  
" ap<sup>tes</sup>.

" Art. 8. Les frais de transport des marchandises échangées  
" à ..... feront l'objet d'un compte courant mensuel entre la  
" Compagnie d'Orléans et la C<sup>ie</sup> des chemins de fer Economiques des Charentes.  
" Le règlement de ce compte sera effectué dans les dix jours de sa  
" présentation. Le compte de chaque mois sera présenté par  
" la Compagnie d'Orléans au plus tard le 25 du mois suivant. "

J'en suis obligé de vous en faire savoir dès que possible si cette demande a obtenu la sanction de votre part.

Le Chef de la Division Commerciale,  
Le chef du Bureau des Aff<sup>es</sup> Comm<sup>es</sup>

au dossier  
3 mai 10

M. Jaquet

Change à Paris charmant - ch -

Il est entendu que M. Herard  
qui nous se demandant de  
nouveau plan, à la Voe qui ce  
moment on seront terminés  
les négociations avec le Jeuneard.

2-11-00



19 Octobre 1910

J. Dubois

Bureau des  
Affaires Commerciales  
1<sup>re</sup> Section

Monsieur Hérard

V.E. 4

Ingénieur en Chef adjoint au Chef de l'Exploitation  
(Services Techniques)

Vous m'avez adressé le 14 Septembre dernier les projets des installations à réaliser dans les gares de Luxé, Charmant, Chalais, Roumazières et Champagne-Mouton, en vue de l'échange des marchandises avec la Compagnie des Chemins de fer Economiques des Charentes en me demandant de négocier avec M. Jeancart l'introduction, dans les arrangements à conclure, de clauses mettant à la charge de cette Société les installations ou agrandissements ajournés.

Les plans que vous m'avez transmis n'ont pas été tous établis à la même échelle, ils ne figurent pas de la même manière les installations à réaliser et celles ajournées et même ne les indiquent pas toutes.

Les arrangements avec la Compagnie des Chemins de fer Economiques des Charentes devant être examinés simultanément il est nécessaire que les plans à annexer aux traités soient établis d'une manière uniforme pour toutes les gares, notamment en ce qui concerne les points suivants :

Adopter uniformément l'échelle de 0<sup>m</sup>001 par mètre,

Teinter en rose les installations prévues pour le service

d'échange et approuvées par les décisions ministérielles qu'il s'agisse de voies normales ou de voies étroites;

Teinter en vert les installations ajournées;

Teinter en bleu, quand il y a lieu, les installations spéciales à la voie étroite;

Teinter en bistre, les terrains pris dans les emprises de la Compagnie pour le service propre des lignes à voie étroite et pour les services d'échange que nous affecterons en location à la Société des Chemins de fer Economiques des Charentes et indiquer la surface de ces terrains;

Expliquer ces teintes par une légende.

Otre ces observations générales, certains projets donnent lieu aux remarques particulières ci-après :

Chalais - Plan difficile à lire; les transformations de quais à bestiaux n'y apparaissent pas clairement, la voie étroite devant accéder au quai à bestiaux n'est pas figurée.

Roumazières - Les installations ajournées : grue de chargement, voie mixte destinée à faire accéder nos wagons au quai découvert de la ligne à voie étroite n'ont pas été indiquées.

Champagne-Mouton - La grue et le pont-bascule ajournés ne sont pas figurés au plan.

Je vous serai obligé, si vous n'avez pas d'objection, de vouloir bien demander au Service de la Voie l'établissement des plans conformément aux indications ci-dessus en quatre exemplaires dont un destiné à votre Service.

Le Sous-Chef de l'Exploitation,

CHEMIN DE FER  
DE  
**PARIS A ORLÉANS**

1, Place Valhubert  
XIII<sup>e</sup> Arrondissement

**EXPLOITATION**

Bureau des  
Affaires Commerciales  
1<sup>re</sup> Section

N<sup>o</sup> V.E. 4

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

Paris, le 19 Octobre 1910 191

*Copie*

Monsieur Hérard

Ingénieur en Chef adjoint au Chef de l'Exploitation  
(Services Techniques)

Vous m'avez adressé le 14 Septembre dernier les projets des installations à réaliser dans les gares de Luxé, Charmant, Chalais, Roumazières et Champagne-Mouton, en vue de l'échange des marchandises avec la Compagnie des Chemins de fer Economiques des Charentes, en me demandant de négocier avec M. Jeancart l'introduction, dans les arrangements à conclure, de clauses mettant à la charge de cette Société les installations ou agrandissements ajournés.

Les plans que vous m'avez transmis n'ont pas été tous établis à la même échelle; ils ne figurent pas de la même manière les installations à réaliser et celles ajournées et même ne les indiquent pas toutes.

Les arrangements avec la Compagnie des Chemins de fer Economiques des Charentes devant être examinés simultanément, il est nécessaire que les plans à annexer aux traités soient établis d'une manière uniforme pour toutes les gares, notamment en ce qui concerne les points suivants :

Adopter uniformément l'échelle de 0<sup>m</sup>001 par mètre;

Teinter en rose les installations prévues pour le service

d'échange et approuvées par les décisions ministérielles, qu'il s'agisse de voies normales ou de voies étroites;

Teinter en vert les installations ajournées,

Teinter en bleu, quand il y a lieu, les installations spéciales à la voie étroite;

Teinter en bistre, les terrains pris dans les emprises de la Compagnie pour le service propre des lignes à voie étroite et pour les services d'échange que nous affecterons en location à la Société des Chemins de fer Economiques des Charentes et indiquer la surface de ces terrains;

Expliquer ces teintes par une légende.

Outre ces observations générales, certains projets donnent lieu aux remarques particulières ci-après :

Chalais - Plan difficile à lire; les transformations de quais à bestiaux n'y apparaissent pas clairement, la voie étroite devant accéder au quai à bestiaux n'est pas figurée.

Roumazières - Les installations ajournées : grue de chargement, voie mixte destinée à faire accéder nos wagons au quai découvert de la ligne à voie étroite n'ont pas été indiquées.

Champagne-Mouton - La grue et le pont-basculé ajournés ne sont pas figurés au plan.

Je vous serai obligé, si vous n'avez pas d'objection, de vouloir bien demander au Service de la Voie l'établissement des plans conformément aux indications ci-dessus en quatre exemplaires dont un destiné à votre Service.

Le Sous-Chef de l'Exploitation,

*Signé : Dubois.*

CHEMIN DE FER  
DE  
**PARIS A ORLÉANS**

1. Place Valhubert  
XIII<sup>e</sup> Arrondissement

EXPLOITATION

SERVICES TECHNIQUES

N<sup>o</sup> 17

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

*Paris, le 14* Septembre 1910. 190

Mon Cher Camarade,

Les lignes de tramways en construction dans le département de la Charente doivent toucher nos lignes en six points: Confolens, Chalais, Luxé, Charmant, Champagne-Mouton et Roumazières. Le régime de la future gare d'échange de Confolens n'est pas encore fixé et nous ne pouvons dire si nous aurons en ce point gare commune avec le tramway ou gares séparées. Par contre, le régime adopté pour les 5 autres points d'échange est celui de la gare de contact - En vue de vous permettre de procéder à l'établissement des traités destinés à régler le mode d'exploitation de ces 5 gares d'échange, j'ai l'honneur de vous adresser sous ce pli les projets des installations que nous avons proposé en dernier lieu d'y réaliser.

Permettez-moi d'attirer votre attention sur ce que les décisions ministérielles des 25 Mai et 30 Juillet 1909 statuant sur ces projets comportant certaines stipulations qui nous ont paru inacceptables, nous avons, par des lettres des 13 Avril 1910 dont ci-joint copies, demandé au Service de la

Monsieur DUBOIS, Sous-Chef de l'Exploitation.

Voie de provoquer la révision de ces deux décisions. Mais celui-ci n'a pas cru devoir déférer à notre désir et dans sa réponse du 13 Mai 1910 dont ci-joint le double, il nous a fait connaître qu'il lui semblait préférable de tenter une entente avec le concessionnaire des tramways de la Charente, M. Jeancard, sur les points en litige, à l'occasion de l'établissement des traités d'échange à élaborer pour chaque gare de contact. Je vous serai obligé de vouloir bien vous charger des pourparlers à entamer à ce sujet avec M. Jeancard.

En ce qui concerne la mise éventuelle à la charge des tramways des voies étroites destinées à desservir nos quais, halles, ponts-bascules, grues de chargement (ou des voies larges destinées à desservir les installations identiques du tramway), il sera vraisemblablement facile de l'obtenir du concessionnaire étant donné qu'il a déjà accepté une clause de ce genre pour Chalais dans une lettre du 26 Octobre 1908 à M. l'Ingénieur en Chef Draux dont ci-joint copie.

Il sera plus difficile de faire revenir M. Jeancard sur son refus d'agrandir aux frais des nouvelles lignes nos halles P.V. et nos magasins G.V. dans les gares de contact. Les arguments que nous avons fait valoir pour justifier nos demandes d'extension de ces installations à la charge des tramways sont contenues dans notre lettre à la Voie du 21

Décembre 1908 dont ci-joint le double.

Votre dévoué Camarade,  
LE CHIEF DE L'EXPLOITATION,



Plus grande  
habileté de M. Dufour

---

t

nt

n

es

e,

Ministère  
des  
Travaux Publics.

Chemins de fer  
d'intérêt local.

Réseau des Charentes.

Stations de contact  
avec la Compagnie  
d'Orléans. (Luxé, Char-  
mant et Chalais).

Décision.

Paris, le 25 Mai 1909.

EXPOSITION  
Scientifiques Techniques

Dossier N°

Le Ministre,  
à M. le Préfet de la Charente.

Vous m'avez transmis les procès-verbaux des conférences ouvertes entre les services du Contrôle du chemin de fer d'intérêt local de la Charente et de la Compagnie d'Orléans pour l'établissement des stations de contact avec la ligne de Tours à Bordeaux à Luxé, Charmant et Chalais.

Il résulte de ces procès-verbaux qu'un accord complet n'a pu intervenir entre les représentants des services intéressés. Pour l'Ingénieur en Chef du Contrôle du chemin de fer d'intérêt local, les gares de Chalais, Luxé et Charmant sont des gares de contact et non des gares communes; par suite, si le trafic que le nouveau chemin de fer apporte à la Compagnie d'Orléans exige que celle-ci augmente ses installations, c'est à elle seule qu'il appartient d'en supporter les frais.

Au contraire, l'Ingénieur en Chef du Contrôle de la Compagnie d'Orléans estime que ces gares sont des gares d'embranchement, et que, dès lors, la Compagnie est fondée, aux termes de l'article 61 du cahier des charges, à exiger que le concessionnaire du chemin de fer qui vient s'embrancher sur elle supporte tous les frais qu'entraîne l'établissement de cet embranchement.

Après avoir consulté le Conseil Général des Ponts et Chaussées, j'ai reconnu qu'il y avait lieu:

I.- d'approuver les projets présentés sous les réserves et conditions suivantes:

GARE DE LUXE.- 1° Le tracé de la voie étroite et celui de la voie de raccordement seront modifiés conformément aux indications de la feuille de retour ajoutée au plan du projet.

2° Il est sursis à statuer sur l'agrandissement de la halle aux marchandises Paris-Orléans, sur la construction d'une annexe au bâtiment des voyageurs pour les colis grande vitesse, et sur l'établissement d'une voie étroite accédant à la halle.

3° Les conditions d'établissement, d'entretien et d'usage des installations communes seront réglées par un traité qui sera passé entre les Compagnies intéressées et soumis à l'approbation de l'Administration supérieure.

4° Le passage supérieur au-dessus des voies Paris-Orléans, fera l'objet d'un projet spécial qui sera examiné en conférence par les services de contrôle intéressés.

GARE DE CHARMANT.- 1° Il est sursis à statuer sur l'agrandissement de la halle aux marchandises Paris-Orléans, sur la construction d'une annexe au bâtiment des voyageurs pour les colis grande vitesse, sur l'établissement d'une voie étroite accédant à la grue, à la halle et au pont à bascule, et sur le déplacement de la voie de débord 5 pour lui rendre

essentiell

la longueur utile résultant pour elle du projet approuvé par la décision ministérielle du 27 Juillet 1906.

2° Les conditions d'établissement, d'entretien et d'usage des installations communes seront réglées par un traité qui sera passé entre les Compagnies intéressées, et soumis à l'approbation de l'Administration supérieure.

GARE DE CHALAIS.- 1° La voie large de transbordement sera raccordée par aiguille avec les voies du service Paris-Orléans, elle sera terminée le plus près possible de l'entrée de la cour des marchandises. Des 2 quais à bestiaux existants, le plus rapproché de la halle aux marchandises sera supprimé, l'autre sera agrandi de manière à conserver la même longueur totale ; la grue de chargement sera déplacée et disposée dans l'angle de la voie 6 avec la voie de raccordement; la gare locale des voyageurs et des marchandises sera reportée en dehors des emprises Paris-Orléans, à l'intérieur desquelles sera placé seulement le bâtiment des voyageurs, le tout conformément aux indications, modifiées en bleu, de la feuille de retombe ajoutée au plan du projet.

2° Il est sursis à statuer sur l'agrandissement de la halle aux marchandises Paris-Orléans et du quai découvert y attenant, sur la construction d'une annexe au bâtiment des voyageurs Paris-Orléans pour les colis grande vitesse, et sur l'établissement des voies étroites accédant à la halle aux marchandises, au quai à bestiaux ou à la grue de chargement.

3° Les conditions d'établissement, d'entretien et d'usage des installations communes seront réglées par un traité qui sera passé entre les Compagnies intéressées et soumis à l'approbation de l'Administration supérieure.

II.- de vous faire savoir, ainsi qu'à la Compagnie d'Orléans, par extension des dispositions de la loi du 23 Mars 1874, il convient de recourir à l'arbitrage en cas où la Compagnie et le concessionnaire du chemin de fer d'intérêt local continueraient à se trouver en désaccord sur le montant de la redevance à laquelle doit donner lieu, de la part de ce dernier, l'usage commun des gares de Chalais, de Luxé et de Charmant.

Par autorisation:  
Le Directeur des chemins de fer,  
Signé: E. Rousseau.

Ministère  
des  
Travaux publics.  
-  
Réseau d'Orléans.

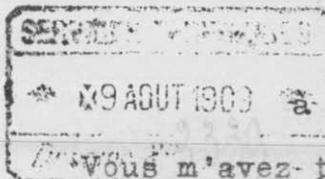
Lignes  
d'Angoulême à Limoges  
et de  
Ruffec à Roumazières.

-  
Traversées par les li-  
gnes d'intérêt local  
du réseau des Charen-  
tes et établissement  
des gares de contact.

-  
Décision.

Paris, le 30 Juillet 1909.

Le Ministre  
M. le Préfet de la Charente.



Vous m'avez transmis les dossiers des conférences ou-  
vertes entre les Services de Contrôle des chemins de fer  
d'intérêt local de la Charente et de la Compagnie d'Or-  
léans pour la traversée des lignes d'Angoulême à Limoges  
et de Ruffec à Roumazières par les lignes d'Angoulême à  
Roumazières et d'Angoulême à Confolens et l'établisse-  
ment des stations de contact de Champagne-Mouton, Confo-  
lens et Roumazières.

Les conditions de la traversée des lignes de Paris à  
Orléans par les lignes d'intérêt local n'ont soulevé  
aucune objection de la part des représentants des Ser-  
vices intéressés; mais il n'en a pas été de même en ce  
qui concerne l'établissement des gares de contact pré-  
vues à Champagne-Mouton, Confolens et Roumazières qui a  
donné lieu au même désaccord de principe que celui qui  
s'est manifesté à l'occasion des gares de Luxé, Charmant  
et Chalais et qui a été tranché par la décision du 25  
Mai dernier.

Après avoir consulté le Conseil Général des Ponts et Chaussées, j'ai reconnu  
qu'il y avait lieu d'approuver les projets présentés sous les réserves suivan-  
tes:

1° Passage supérieur de la ligne d'Angoulême à Confolens sur la ligne de  
Ruffec à Roumazières.

l'ouvrage sera implanté suivant l'axe de la plateforme actuelle. Il sera pré-  
senté un projet de détail avec calculs sur lequel il sera statué par l'Admi-  
nistration supérieure après examen en conférence par les Services de Contrôle  
intéressés.

2° Passage inférieur de la ligne d'Angoulême à Roumazières sous la ligne  
d'Angoulême à Limoges.

l'ouvrage sera exécuté aux frais de la ligne locale par la Compagnie d'Orlé-  
ans qui présentera à cet effet un projet de détail avec calculs, sur lequel  
il sera statué après examen en conférence par les Services de Contrôle inté-  
ressés.

3° Gare de Champagne-Mouton. Les voies de transbordement seront disposées  
suivant les indications de la feuille de retombe produite par la Compagnie  
d'Orléans à la date du 1er Février 1909.

Il est sursis à statuer sur l'équipement en voie mixte de la partie allongée  
de la transversale ainsi que sur l'établissement de la voie étroite accédant  
au quai découvert et à la halle, de la grue et du pont à bascule.

4° Station de Confolens.- Sont prises en considération les dispositions in-  
diquées sur la feuille de retombe du plan présenté par la Compagnie d'Orléans  
à la date du 15 Février 1909.

Les voies et installations diverses dont l'établissement est autorisé sont  
limitées aux voies J' et K' indiquées sur le dit plan, étant entendu que cette  
dernière voie sera arrêtée avant la voie J' sans traverser celle-ci, au pro-  
longement de la transversale déplacée jusqu'à la voie J' et à la pose d'une  
plaque tournante à l'intersection de la transversale et de cette voie.

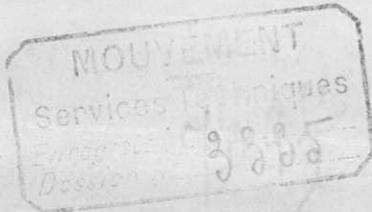
5° Station de Roumazières.- Les voies et installations diverses seront éta-  
blies conformément aux dispositions figurant sur la feuille de retombe pré-  
sentée par la Compagnie d'Orléans à la date du 17 Mars 1909.

Il est sursis à statuer sur l'établissement de la voie mixte accédant au  
quai découvert de la petite ligne, de la grue de chargement prévue dans la  
gare de transbordement et sur l'agrandissement du magasin G.V.

6° les conditions d'établissement, d'entretien et d'usage d'installations  
communes des gares de Champagne-Mouton, Confolens et Roumazières seront ré-  
glées par des traités passés entre les Compagnies intéressées et soumis à mon  
approbation.

7° de vous rappeler, ainsi qu'aux Compagnies intéressées, les dispositions  
du § final de ma décision du 25 Mai 1909 relatives à l'usage commun des gares  
de Chalais, Luxé et Charmant.

Par autorisation:  
Le Directeur des chemins de fer,  
signé: E. Rousseau.



COPIE

21 Décembre 1908.

Mon Cher Camarade,

J'ai l'honneur de vous retourner le dossier relatif à l'établissement à Chalais d'une gare de contact avec les Chemins de fer d'intérêt local de la Charente, que vous m'avez communiqué le 19 Novembre 1908 avec la copie de la réponse de M. Jeancard à notre lettre du 22 Septembre dernier et d'une lettre de M. l'Ingénieur en Chef Draux.

Le désaccord porte encore sur l'agrandissement de la halle des marchandises et du magasin G.V.

Cette question est importante parce qu'elle s'applique à toutes nos gares où sont actuellement en discussion des projets d'installation d'échange avec des lignes à voies étroites ayant une gare locale distincte de la nôtre, savoir:

- Tramways d'Arpajon à Etampes..... { Etampes  
Arpajon
- Tramways de la Dordogne..... { Thiviers  
Bergerac  
Sarlat  
Villefranche-du-Périgord  
St Pardoux.

Monsieur SOUV RAT-DESVERGNES, Ingénieur en Chef de la Voie et des Travaux.

Tramways de la Haute-Vienne.....

- St Junien
- Bellac
- Château-Ponsac
- Rochechouart
- Aix-sur-Vienne
- Eymoutiers

Tramways de la Charente.....

- Chalais
- Luxé
- Charmant
- Confolens
- Roumazières
- Champagne-Mouton.

Cette question s'appliquera aussi aux autres lignes qui pourront être construites dans l'avenir.

M. Jeancard refuse d'agrandir à ses frais notre halle P.V. et notre magasin G.V., parce qu'il ne sera pas en communauté avec nous, mais seulement en contact, et que, au point de vue des marchandises de détail, il doit être traité comme un voiturier ordinaire faisant un service de camionnage entre Barbezieux et Chalais. Les Chemins de fer d'intérêt local des Charentes n'ont rien payé de semblable à La Roche-Chalais, non plus que les Chemins de fer d'intérêt local du Morbihan à Montoir et à Guérande.

M. l'Ingénieur Labordère reconnaît le bien fondé de notre demande d'extension du magasin G.V. en vue du transit des colis G.V. qui constituera un nouveau service, mais il soutient les

prétentions de M. Jeancard en ce qui concerne la halle P.V.

M. l'Ingénieur Richard, chargé du Contrôle C F I L, s'associe complètement à la manière de voir de M. Jeancard, et s'étonne de la distinction que fait M. Labordère entre les installations G.V. et P.V.

M. l'Ingénieur David estime qu'il y a lieu de préciser dès à présent quel sera le régime de la gare de contact attendu que les installations à exécuter ne seront pas les mêmes suivant que le service commun s'étendra à toutes les marchandises à échanger ou sera limité aux transbordements de wagon à wagon, et suivant que le transbordement sera assuré par la Compagnie d'Orléans ou par le concessionnaire des Chemins de fer d'intérêt local.

M. l'Ingénieur en Chef Robert est d'avis que la question du régime du service commun doit être tranchée tout d'abord, soit amiablement, soit par M. le Ministre des Travaux Publics, avant qu'il soit statué sur les installations d'échange.

M. l'Ingénieur en Chef Draux s'associe, comme M. Richard, à la manière de voir de M. Jeancard. Il pense qu'un accord pourra intervenir. Dans le cas contraire la question serait à soumettre à M. le Ministre des Travaux Publics.

Dans ma lettre du 2 Septembre 1908 j'ai expliqué, comme je l'avais déjà fait le 29 Mai 1908 à propos de la gare de Charmant, que nous ne pouvions pas considérer le tramway de Barbezieux comme un client ordinaire parce qu'il nous apportera de distances assez grandes des colis P.V. et G.V. qui, s'il n'existait pas seraient remis dans les stations autres que Chalais.

Dans ma lettre du 11 Septembre 1908 relative aux installations d'échange avec le Chemin de fer d'intérêt local d'Arpajon à Etampes dans nos gares d'Arpajon et d'Etampes, j'ai exposé en outre que, à Arpajon où le transbordement se fera dans la gare locale du Tramway, les marchandises de détail P.V. en provenance de notre réseau seront d'abord déposées sous notre halle en attendant qu'elles soient chargées dans un wagon collecteur qui les conduira à la gare locale du tramway, et que, en sens inverse, les marchandises de détail provenant du tramway seront déposées sous notre halle en attendant qu'elles soient rechargées dans un ou plusieurs wagons à destination de notre réseau: d'où la nécessité d'agrandir notre halle P.V. d'Arpajon. Le même argument s'appliquait à l'agrandissement de la halle P.V. de la gare d'Etampes où se fera le transbordement, et à l'extension du magasin G.V. d'Arpajon. Je reproduis d'ailleurs ci-après l'avis des Ingénieurs conférant au 1er degré sur les installations d'Arpajon: "La halle actuelle est "très utilisée et souvent encombrée. Il est certain que, de quelque façon qu'il soit opéré, le service d'échange des marchandises "de détail nécessitera l'utilisation du quai découvert pour la manutention des dites marchandises et leur concentration ou envoi d'une certaine importance d'une gare à l'autre. Nous pensons donc "que le service constructeur devrait participer dans une certaine "mesure à un agrandissement de la surface couverte."

Ces mêmes Ingénieurs ont admis aussi une certaine extension de la halle P.V. d'Etampes.

A Bordeaux-Bastide le transbordement avec le tramway de Beychac se fera dans notre gare. Dans une lettre à M. Labordère

en date du 21 Mars 1908 nous avons demandé que les installations d'échange comprenant un quai spécial en partie couvert pour le transbordement du détail et des autres marchandises qu'il sera nécessaire de déposer provisoirement en cours de manutention, soit en vue d'arrivage, soit pour défaut momentané de wagons, soit pour toute autre cause. La Décision Ministérielle du 9 Septembre 1908 a approuvé notre demande.

A Pont l'Abbé le transbordement P.V. de la marée avec la ligne à voie étroite de St Guénolé se fait dans notre gare. En 1901 nous n'avions pas tout d'abord demandé l'agrandissement de notre halle P.V. et de notre halle à marée, mais en 1905 nous avons réparé cette omission. M. l'Ingénieur Villemin a fait des difficultés pour admettre notre demande. Dans une lettre en date du 7 Mai 1905 il a émis l'avis que la nouvelle ligne n'augmenterait pas sensiblement le trafic de la marée et qu'il n'y aurait guère qu'un changement de mode de transport d'une partie du poisson qui emprunterait les rails de la dite ligne au lieu de venir à Pont-l'Abbé en voiture. Pour la halle P.V. il se basait sur ce que nous n'en avions pas demandé tout d'abord l'agrandissement à l'époque où il était même question de faire gare commune. Ces objections ont une grande analogie avec celles qu'on nous fait actuellement à propos de Chalais. Dans une lettre en date du 1er Août 1905 nous avons répondu à M. Villemin: pour la P.V. que notre halle étant juste suffisante pour notre local ne pouvait pas recevoir le transbordement de la petite ligne; pour la même halle à marée que le poisson, au lieu de nous être remis successivement par de multiples expéditeurs, ce qui permettait de l'évacuer au fur et

à mesure, nous arriverait par de grosses quantités à la fois qui exigeraient plus de place pour leur déchargement, leur reconnaissance et leur triage. C'était dire, comme nous le soutenons aujourd'hui, qu'une ligne de tramway ne peut pas être assimilée à un client ordinaire. La Décision Ministérielle du 15 Février 1906 nous a donné gain de cause.

A Aix-sur-Vienne où le transbordement avec le tramway de Limoges à Aix se fera dans notre gare, nous avons en 1908 demandé l'extension de notre halle P.V. et de notre magasin G.V. M. l'Ingénieur Labordère et M. l'Ingénieur en Chef Bonafous ne reconnaissent pas l'utilité de ces extensions pour la seule section de Limoges à Aix, mais ils admettent que nous puissions les demander ultérieurement lors du prolongement sur St Mathieu. Ils en acceptent donc le principe. Nous avons d'ailleurs <sup>maintenu</sup> notre demande intégrale, et la question n'est pas encore tranchée.

La situation est analogue à St Pardoux où le transbordement avec les Tramways de la Dordogne se fera dans notre gare. M. Pasquet et M. l'Ingénieur Regnaud se sont bornés à proposer l'ajournement des extensions de la halle P.V. et du Magasin G.V. demandées par nous en 1908, jusqu'à ce que la nécessité s'en soit révélée. Nous avons insisté pour l'exécution immédiate et l'affaire en est là.

A Bonneval, où le transbordement avec les tramways d'Eure et Loire se fait dans notre gare, nous avons demandé en 1898 l'allongement de notre halle P.V. Après discussion avec M. l'Ingénieur en Chef Lordereau, notre demande a été approuvée par Décision Ministérielle du 14 Décembre 1898.

Enfin un cas *bien* typique est celui des aménagements de la gare d'Albi en vue des échanges avec les tramways du Tarn. En 1900, lors des premières études, nous n'avions pas prévu l'agrandissement de notre halle P.V. C'est le Ministre lui-même qui, dans une Décision du 6 Février 1905, a attiré l'attention de notre Compagnie sur ce que l'échange des marchandises de détail n'était pas assuré et a prescrit de présenter une nouvelle étude comportant un quai en partie couvert entre les voies large et étroite de transbordement de wagon à wagon. Il faut dire que, dans la circonstance, l'Administration Supérieure se préoccupait de réserver entièrement au profit de la ligne projetée d'Albi à St Affrique les disponibilités qui pouvaient exister dans notre gare. Nous avons demandé que les installations en vue du transbordement du détail soient plutôt constituées par un allongement de notre halle et du quai attenant. La Décision Ministérielle du 3 Avril 1906 a adopté notre proposition sous la réserve que, lors de l'arrivée de la ligne de St Affrique, il ne résultera pour l'Etat aucune aggravation de dépenses par suite des modifications ou déplacements à faire subir alors aux installations des Chemins de fer départementaux.

Il est exact, comme le rappelle M. Jeancard, que nous n'avons pas exigé des extensions pareilles à La Roche-Chalais, Mantoir et Guérande.

A La Roche-Chalais le transbordement se fait dans la gare propre des Chemins de fer Economiques des Charentes; aussi en 1903 nous sommes nous bornés à attirer l'attention de cette

Société sur l'utilité que présenterait un quai pour le transbordement des marchandises de détail et des bestiaux.

A Mantoir et à Guérande, où l'étude des installations d'échange remonte à l'année 1900, c'était une omission regrettable. D'ailleurs, antérieurement à 1905, nous n'avons demandé en pareil cas dans aucune de nos gares l'extension de notre halle P.V. et de notre magasin G.V. sauf pour la P.V. à Bonneval qui date de 1898.

Mais à partir de 1905 nous nous sommes décidés à agir autrement, non seulement lorsque le transbordement se faisait dans notre gare, mais même lorsqu'il s'effectuait dans la gare propre de la petite ligne, comme à Arpajon et à Roumazières. Dans l'un et l'autre cas en effet, ainsi qu'il est expliqué plus haut à propos d'Arpajon, les marchandises P.V. de détail à échanger séjournent forcément sous notre halle pendant un temps plus ou moins long. En ce qui concerne les colis G.V. nous sommes obligés de les remiser dans notre magasin pendant plusieurs heures, notamment durant la nuit lorsqu'ils arrivent le soir et ne peuvent repartir que le lendemain matin.

A Albi et à Etampes nous n'avons pas demandé l'extension de notre magasin G.V. en raison de la disponibilité que celui-ci présentait.

A Orléans, Bordeaux, Blois, nous n'avons rien demandé à la G.V. pour le même motif, et nous nous sommes contentés pour la P.V. du quai spécial en partie couvert établi entre les voies de transbordement de wagon à wagon, parce que nos halles P.V. pouvaient recevoir pendant quelques heures les marchandises de détail qui sont transbordées sur le quai spécial et conduites d'un quai à l'autre au moyen de wagons collecteurs.

Mais ce sont là des circonstances exceptionnelles. A Pont-l'Abbé et à Bonneval, nous aurions dû demander l'extension de notre Magasin G.V. aussi bien que de notre halle P.V., ainsi que nous avons fait plus récemment pour toutes nos gares de contact avec les lignes de Tramways dans la Dordogne, la Haute-Vienne et la Charente.

Je rappellerai à ce propos le désaccord qui est pendant entre nous et le tramway départemental de Poitiers à St Martin l'Ars, à propos de l'agrandissement de notre halle P.V. à la gare de St Martin-Usson. En 1895 nous avons accepté d'effectuer le transbordement dans notre gare sans demander l'extension préalable de notre halle P.V. Celle-ci est devenue insuffisante actuellement. L'enquête a démontré que les marchandises de détail échangées avec le Tramway y occupent en permanence une surface de 25 mq à 45 mq, ce dernier chiffre étant atteint précisément aux époques de fort trafic où la gêne se fait le plus sentir. Il est évident que c'est là une occupation bien supérieure à celle d'un commerçant ordinaire, et nous avons demandé au Tramway de prendre à sa charge une partie de l'extension de notre halle devenue nécessaire, correspondant à la surface affectée à ses marchandises en transit. Celui-ci s'y refuse et nous serons peut être obligés de recourir à un arbitrage. Cet incident montre bien que nous agissons prudemment en demandant l'extension de nos halles P.V. et de nos magasins G.V. lorsque des lignes de tramways viennent se mettre en contact avec nos propres lignes. Nous ne faisons d'ailleurs

ainsi que sauvegarder notre droit, dans le présent et dans l'a-  
venir, comme l'Etat l'a fait lui-même à propos de la gare d'Albi.

Votre dévoué Camarade,  
LE CHEF DE L'EXPLOITATION,

Signé : HÉRARD

Paris le 13 Mai 1910

Mon cher Camarade,

Par vos lettres 3338, 3339 et 8974 du 13 Avril, vous me faites savoir que vous n'êtes pas d'avis d'accepter les réserves formulées dans les décisions approbatives relatives aux projets des installations d'échange entre nos lignes et les tramways de la Charente dans les gares de Chalais, Lini, Charmant, Champagne Nantou, Coufolens Romagnies et St Girouin la Rivière. Ces décisions stipulent qu'il est "Suris à Statuer" sur les questions de voies montées accédant aux halles et ponts à tabule et sur les agrandissements des halles P.V. et magasins G.V. aux frais du tramway; et vous me demandez de protester auprès du Ministre.

Permettez-moi de vous faire observer qu'il serait peut-être plus opportun et probablement plus efficace, au lieu d'envoyer une protestation qui a de grandes chances de rester platonique, de tenter au préalable une entente avec M. Jeaneard. Il paraît tout indiqué de discuter avec lui les points en litige en même temps qu'on lui présentera les traités réglant le mode d'exploitation des gares de contact.

Monsieur Wange Chef de P. Exploitation

C'est donc votre Service, chargé de la négociation  
de ces traités, qui aura à traiter les questions  
d'aménagements complémentaires et vous avez,  
je pense, tous les renseignements nécessaires  
pour le faire

Votre dévoué Camarade  
L'Ingénieur en Chef de la Voie et des Travaux  
Signé Couvrat

33  
COPIE

13 Avril 1910.

EXPLOITATION  
Services Techniques

Dossier n° 2231

Mon Cher Camarade,

La décision ministérielle du 25 Mai 1909 approuvant les projets des installations d'échange entre nos lignes et les tramways de la Charente dans les stations de Chalais, Luxé et Charmant comporte certaines stipulations qui ne paraissent pas acceptables:

Gare de Chalais. Le 2° est ainsi libellé:

"Il est sursis à statuer sur l'agrandissement de la halle aux marchandises Paris-Orléans et du quai découvert y attenant, sur la construction d'une annexe au bâtiment des voyageurs Paris-Orléans pour les colis grande vitesse et sur l'établissement des voies étroites accédant à la halle aux marchandises, au quai à bestiaux ou à la grue de chargement".

La Compagnie a bien accepté, dans sa lettre du 22 Septembre 1908 à M. l'Ingénieur en Chef Robert, d'ajourner la pose des voies étroites destinées à amener les wagons de la petite ligne à la halle aux marchandises, au quai à bestiaux et à la grue de chargement, mais à la condition que le jour où la réalisation de ces installations deviendrait nécessaire, la dépense qui en

Monsieur COUVRAT-DESVERGNES, Ingénieur en Chef de la Voie et des Travaux.

résulterait serait supportée entièrement par la petite ligne. Or la décision ministérielle du 25 Mai 1909 ne reproduit pas cette dernière condition. Il conviendrait de faire une réserve expresse à ce sujet.

La halle P.V. et le magasin G.V. sont justes suffisants pour nos besoins actuels et ne pourront recevoir les marchandises de transit, si on n'exécute pas les agrandissements demandés par nous. Je suis d'avis de protester contre l'ajournement de ces agrandissements aux frais de la nouvelle ligne en nous basant sur les raisons exposées en détail dans ma lettre du 21 Décembre 1908.

Gares de Luxé et de Charmant. Mêmes observations que pour Chalais.

Votre dévoué Camarade,

LE CHEF DE L'EXPLOITATION,

Signé HÉRARD

COUVRAT

13 Avril 1910.

EXPLOITATION  
Services Techniques  
Date: 13/4/10

Mon Cher Camarade,

Par une lettre d'autre part, j'ai l'honneur de vous faire connaître la suite que je suis d'avis de donner aux réserves contenues dans la décision ministérielle du 25 Mai 1909 relative aux projets des installations d'échange entre nos lignes et les tramways de la Charente dans les stations de Chalais, Luxé et Charmant. La décision ministérielle du 30 Juillet 1909 concernant les gares d'échange de Champagne-Mouton, Confolens et Roumazières comporte certaines stipulations du même genre contre lesquelles il y a lieu également de protester:

Gare de Champagne-Mouton- Nous n'avons accepté l'ajournement de la pose des voies étroites devant permettre d'amener les wagons de la petite ligne sous notre halle et à notre quai découvert qu'à la condition que leur établissement éventuel serait fait aux frais exclusifs du tramway. Il en est de même de l'installation de la grue de chargement et du pont-bascule qui pourront devenir nécessaires pour les besoins du transbordement. Or la décision ministérielle du 30 Juillet 1909 ne reproduit pas cette condition sur laquelle je suis d'avis d'insister.

Monsieur COUVRAT-DESVERGNES, Ingénieur en Chef de la Voie et des Travaux.

Gare de Rouazières- Même observation que pour Champagne-Mouton, sauf qu'il y a lieu d'insister également pour l'agrandissement immédiat de notre magasin G.V. aux frais de la nouvelle ligne.

Gare de Confolens. - Vous aurions également à protester contre la réserve relative à l'ajournement des installations devant permettre l'accès des wagons de la petite ligne à notre halle, à notre quai, à notre grue de chargement et à notre pont bascule, ainsi qu'à celui de l'agrandissement de la halle P.V. et du magasin G.V; mais vous nous avez soumis le 29 Mars dernier un nouveau projet d'aménagement de la gare de Confolens comportant le régime de la communauté pour toutes les lignes aboutissant en ce point. La question de Confolens doit donc être réservée pour le moment.

Votre dévoué Camarade,

LE CHEF DE L'EXPLOITATION,

Signé: HÉRARD

Compagnie  
des  
Chemins de fer  
Economiques  
des  
Charentes  
---  
Réseau de la Charente

ANGOULEME, le 26 Octobre 1908  
100, rue de Limoges

COPIE

Monsieur DRAUX,  
Ingénieur en Chef du Contrôle,  
Angoulême.

Monsieur l'Ingénieur en Chef,

Vous avez bien voulu nous faire connaître les observations de M. l'Ingénieur en Chef du Contrôle des chemins de fer P.O. et de M. le Directeur de cette Compagnie concernant la station de contact de Chalais.

Comme suite à cette communication, nous avons l'honneur de vous donner les renseignements suivants :

Nous acceptons qu'à la gare de Chalais la Compagnie P.O. soit chargée des opérations de transbordement de wagon à wagon parce que le terrain sur lequel sont établies les installations d'échange ne peut être séparé de la gare P.O. par une clôture.

Nous prenons acte de ce que la Compagnie P.O. admet qu'on ne pose pas de suite les voies étroites destinées à amener nos wagons à la halle aux marchandises P.O. et au quai à bestiaux P.O. et qu'on ne rende pas mixte la voie qui desser-

vira la grue à son nouvel emplacement. Nous acceptons que, le jour où la réalisation de ces installations deviendra nécessaire, nous supportons entièrement les dépenses en résultant.

Nous prenons acte de ce que la Compagnie P.O. accepte la suppression du quai à bestiaux côté Paris et ne demande plus un allongement du quai attenant à la halle aux marchandises.

Nous acceptons d'agrandir le quai à bestiaux côté Bordeaux de façon à ce que sa longueur soit égale à la somme des longueurs des deux quais à bestiaux actuels.

Nous refusons par contre d'agrandir à nos frais la halle P.O. aux marchandises et le bâtiment des voyageurs P.O.

Nous ne voyons pas pourquoi nous serions traités autrement qu'un voiturier faisant un service de camionnage entre Barbezieux et Chalais. A ce voiturier on ne demanderait certainement pas de payer des installations complémentaires à la gare P.O.

La Compagnie des Chemins de fer Economiques des Charentes n'a rien payé de semblable à la gare de contact de St Aigulin-La Roche-Chalais(Charente-Inférieure). La Compagnie des chemins de fer d'intérêt local du Morbihan n'a rien payé de semblable aux gares de contact de Montoir(Loire-Inférieure) et de Guérande (Loire-Inférieure).

Nous vous renvoyons le dossier communiqué.

Veillez, & .....

L'Ingénieur adjoint à la Direction,

Signé illisiblement.

Communiqué à M.Richard, Ingénieur  
ordinaire, pour rapport et avis.  
Angoulême, le 28 octobre 1908.  
P<sup>r</sup> l'Ingénieur en chef en congé,  
Signé illisiblement.

Transmis le 27 Juin 1910  
à M. Dubois

COPIE

2  
Juin 1910.

Sous Chef de l'Exploitation  
à titre de Renseignement  
L'INGÉNIEUR EN CHEF  
Adjoint au Chef de l'Exploitation des Techniques

Mon Cher Camarade,

Comme suite à mes communications du 13 Avril dernier relatives aux réserves formulées dans les décisions approbatives relatives aux projets des installations d'échange entre nos lignes et les tramways de la Charente et de la Dordogne dans les gares de Chalais, Luxé, Charmant, Champagne-Mouton, Confolens, Roumazières et St-Pardoux-la-Rivière, vous avez bien voulu me faire connaître le 13 Mai suivant, qu'au lieu de protester contre ces réserves auprès du Ministre, il vous paraissait préférable de tenter une entente avec M.M. Jeancard et Pasquet sur les points en litige à l'occasion de l'établissement des traités destinés à régler le mode d'exploitation des gares de contact.

Pour me permettre de procéder à l'élaboration de ces derniers traités et à la discussion des points laissés en suspens par les décisions ministérielles précitées, je vous serai obligé de m'adresser le plus tôt possible en deux exemplaires les projets des installations que nous avons proposées en dernier lieu dans les 7 gares intéressées et sur lesquelles ces décisions ont statué.

Votre dévoué Camarade,  
LE CHEF DE L'EXPLOITATION,

Signé: HÉRARD

M. Couvrat-Desvergnès, Ingénieur en Chef de la Voie et des Travaux.

H. Jaquet

Summe  
22/6  
f

25 Juin 1910

J. Dubois

Bureau des Affaires Commerciales  
1<sup>e</sup> Section

Monsieur,

V. E. 4

En réponse à votre lettre du 11 courant,  
j'ai l'honneur de vous faire savoir que nous mettons  
à l'étude de la question relative aux conventions à  
intervenir, entre nos deux Administrations pour l'échan-  
ge du trafic de grande et de petite vitesse dans nos  
gares de Confolens, Champagne-Mouton, Luxé, Roumazières-  
Loubert, Charmant et Chalais.

Dès que cette étude sera terminée, nous vous  
soumettrons un projet pour chacun de ces points de  
contact.

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

P. LE DIRECTEUR DE LA COMPAGNIE  
Le Sous-Chef de l'Exploitation.

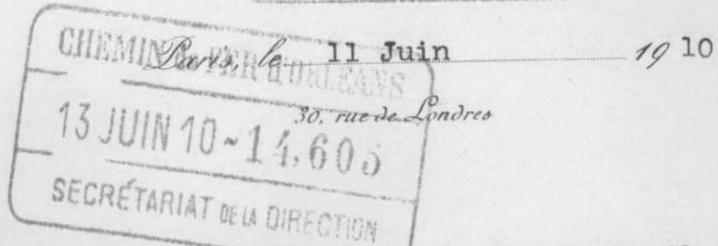
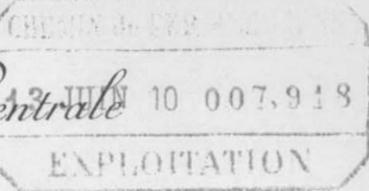
14605

Monsieur Jeancard, Président du Conseil d'Administration de la Compagnie des  
Chemins de fer Economiques des Charentes, 30, rue de Londres, à Paris.

# Cie des Chemins de Fer Economiques des Charentes

Société Anonyme au Capital de Quatre millions cinq cent soixante-dix mille francs

Administration Centrale



Monsieur le DIRECTEUR de la Compagnie du Chemin de fer de PARIS à ORLEANS, 1 Place Valhubert. PARIS.

Nous avons l'honneur de soumettre à votre bienveillant examen, le projet de TRAITE pour l'échange du trafic de grande et de petite vitesse entre la Compagnie d'Orléans et notre Compagnie, dans les gares de contact de CONFOLENS, CHAMPAGNE-MOUTON, LUXE, ROUMAZIERES, CHARMANT et CHALAIS, que nous vous proposons de conclure par suite de l'ouverture prochaine à l'Exploitation des lignes de notre Réseau de chemins de fer d'Intérêt Local du Département de la Charente.

Nous vous serions obligé, Monsieur le Directeur, de bien vouloir nous faire connaître le plus tôt qu'il sera possible, la suite que vous croirez devoir donner à notre demande.

Veillez agréer, Monsieur le Directeur, l'assurance de nos sentiments de haute considération.

Le Président  
du Conseil d'Administration

*M. J. Jaquin*  
*M. Aug. Dubuis*  
*M. J. Jaquin*  
*rien de un remette*  
*à l'attention de l'admin*  
*à Paris au*  
*10-6-10*

T R A I T E

entre

la COMPAGNIE d'ORLEANS

&

La COMPAGNIE des CHEMINS de FER ECONOMIQUES des CHARENTES

pour régler

l'échange du Trafic de grande et de petite vitesse dans

la GARE de

Entre M. HEURTEAU, Directeur de la Compagnie du Chemin de fer de PARIS à ORLEANS, dont le siège est à Paris, Place Valhubert, N° 1, agissant pour et au nom de celle-ci,

d'une part;

Et la Compagnie des Chemins de fer Economiques des Charentes, dont le siège Social est à PARIS, Rue de Londres N° 30, représentée par M. J. JEANCARD, Président du Conseil d'Administration,

d'autre part;

Il a été dit et convenu ce qui suit:

ARTICLE PREMIER

Objet du traité.

Le présent traité a pour objet de régler le service d'échange des marchandises à grande et à petite vitesse transitant dans la gare de entre la Compagnie d'Orléans et la Compagnie des Chemins de fer économiques des Charentes, et vice-versa.

ART. 2

Gare distincte pour le service particulier de la Compagnie des Charentes.

La Compagnie des Chemins de fer économiques des Charentes établira à une gare distincte pour son service local

de grande.....

de grande et de petite vitesse, ainsi que des installations de voie où devra se faire l'échange des marchandises.

Elle assurera son service local avec ses propres moyens et comme bon lui semblera, sans que la Compagnie d'Orléans ait à y intervenir en quoi que ce soit.

ART. 3

Tous les travaux nécessaires dans les limites des emprises de la Compagnie d'Orléans et en dehors de ces emprises, pour l'établissement des installations de la Compagnie des Chemins de fer Economiques des Charentes, y compris toutes les installations reconnues utiles pour faciliter les opérations de transbordement des marchandises, seront à la charge de la Compagnie des Chemins de fer Economiques des Charentes; ils seront exécutés par ses soins conformément au projet qui aura été approuvé par M. le Ministre des Travaux Publics, et sous la direction de la Compagnie d'Orléans en ce qui concerne ceux compris dans les emprises de la gare de la Compagnie d'Orléans.

Les travaux d'aménagements complémentaires qui seraient reconnus nécessaires par l'Administration supérieure, sur la proposition de l'une ou de l'autre des deux parties, pour faciliter les opérations proprement dites d'échange des marchandises seront supportés par moitié par les parties contractantes.

En cas d'extension des aménagements spéciaux de la Compagnie des Chemins de fer Economiques des Charentes, dans l'intérieur des emprises de la gare de la dite Compagnie sous la direction de la Compagnie d'Orléans. Les projets seraient préparés d'un commun accord entre les deux parties contractantes, et les travaux seraient exécutés par les soins de la dite Compagnie sous la direction de la Compagnie d'Orléans.

ART 4

Les articles de messageries et de denrées à destination des lignes.....

Exécution des travaux pour l'échange du trafic. Travaux d'aménagements complémentaires.

Voir long...  
L'Administration supérieure

L'Administration supérieure

Entrées et

Loyers

Transit des marchandises à grande vitesse.

des lignes de la Compagnie d'Orléans, seront conduits par les soins de la Compagnie des Chemins de fer économiques des Charentes à l'endroit désigné par la Compagnie d'Orléans où ils seront remis aux agents de la gare de la Compagnie d'Orléans.

Dans l'autre sens, les articles de messageries et les denrées en provenance des lignes de la Compagnie d'Orléans et à destination des lignes de la Compagnie des Chemins de fer Economiques des Charentes, seront remis à l'endroit désigné par la Compagnie des Chemins de fer économiques des Charentes aux agents de cette Compagnie qui les transporteront dans les trains de leur Compagnie.

Exceptionnellement, les chevaux et autres animaux, les voitures et les cercueils, seront échangés sur les voies de transbordement, comme il est dit ci-après pour les transports à petite vitesse.

ART. 5

Transit des marchandises à petite vitesse.

L'échange des marchandises et des transports de toute nature à petite vitesse sera effectué, de wagon à wagon sur les voies spéciales disposées à cet effet.

Toutes les opérations relatives au transbordement des marchandises et transports divers à petite vitesse, des wagons de la Compagnie des Chemins de fer Economiques des Charentes dans les wagons de la Compagnie d'Orléans, et inversement, seront effectuées exclusivement par les agents de la Compagnie des Chemins de fer Economiques des Charentes.

Chacune des parties contractantes sera tenue d'exécuter, avec ses propres moyens et à ses frais, les manœuvres nécessaires pour amener les wagons, vides ou chargés, sur les voies où le transbordement devra être effectué, et pour les reprendre sur ces mêmes voies.

ART. 6 .....

Non  
Définition plus complète de marchandises et pays  
(cat. 4, 2, 3, 4, 5, 6, 7, 8, 9, 10, 11, 12, 13, 14, 15, 16, 17, 18, 19, 20, 21, 22, 23, 24, 25, 26, 27, 28, 29, 30, 31, 32, 33, 34, 35, 36, 37, 38, 39, 40, 41, 42, 43, 44, 45, 46, 47, 48, 49, 50, 51, 52, 53, 54, 55, 56, 57, 58, 59, 60, 61, 62, 63, 64, 65, 66, 67, 68, 69, 70, 71, 72, 73, 74, 75, 76, 77, 78, 79, 80, 81, 82, 83, 84, 85, 86, 87, 88, 89, 90, 91, 92, 93, 94, 95, 96, 97, 98, 99, 100)  
et ces marchandises  
quai dans hall ou  
à la gare  
Sauf à Chalais  
et pour faire  
de faire les manœuvres  
le transbordement  
de wagon à wagon  
ou de grand wagon  
permettre plus  
d'articles complémentaires  
les installations  
d'échange

ART. 6

Frais de transbordement à la charge de la Compagnie d'Orléans. Pour rémunérer la Compagnie des Chemins de fer Economiques des Charentes des dépenses que lui imposera le transbordement des marchandises en petite vitesse, la taxe de trente centimes (0,30) par tonne fixée pour ce transbordement par l'arrêté ministériel du 27 Octobre 1900, lui sera intégralement attribuée. Les taxes de manutention perçues au transit pour les voitures et animaux seront également attribuées intégralement à la Compagnie des Chemins de fer Economiques des Charentes.

*Ce premier alinéa suffit*

*inculte*

*Cette au 2<sup>e</sup> alinéa à présenter à la Pairie*

Si le transport des animaux est effectué sous le régime des tarifs spéciaux imposant aux propriétaires des animaux l'obligation de faire eux-mêmes les manutentions, la Compagnie des Chemins de fer Economiques des Charentes n'aura à percevoir de la Compagnie d'Orléans aucune rémunération pour frais de transbordement. Dans le cas où, sur la demande de ces propriétaires la Compagnie des Chemins de fer Economiques des Charentes consentirait à faire le transbordement des animaux, les taxes de transport seraient augmentées des frais de déchargement et de rechargement qui seraient attribués intégralement à la Compagnie des Chemins de fer Economiques des Charentes.

L'attribution à la Compagnie des Chemins de fer Economiques des Charentes des taxes de transbordement afférentes aux marchandises et des taxes de manutention perçues au transit pour les voitures et animaux, fera l'objet d'un décompte spécial qui sera présenté chaque mois par la Compagnie d'Orléans à la Compagnie des Chemins de fer Economiques des Charentes, et compris dans le compte courant mensuel visé par l'Article 8 ci-après.

ART. 7

Punitions. Lorsqu'un agent de la Compagnie d'Orléans aura, par sa faute.....

Punitions.

*Il a de raison tout ce qui dans les traités légal communs*

faute, lui au service de la Compagnie des Chemins de fer Economiques des Charentes, cette Compagnie pourra exiger que la Compagnie d'Orléans prenne les mesures nécessaires pour éviter le retour des irrégularités commises.

Réciproquement, lorsqu'un agent de la Compagnie des Chemins de fer Economiques des Charentes aura commis une infraction à la police de la gare, ou aura par sa faute, lui au service de la Compagnie d'Orléans, la Compagnie d'Orléans pourra exiger que la dite Compagnie prenne les mesures utiles pour éviter le retour des irrégularités constatées.

ART. 8

Règlement des frais de transport des marchandises échangées.

Les frais de transport des marchandises échangées à... feront l'objet d'un compte courant mensuel entre la Compagnie d'Orléans et la Compagnie des Chemins de fer économiques des Charentes. Le règlement de ce compte sera effectué dans les dix jours de sa présentation. Le compte de chaque mois sera présenté par la Compagnie d'Orléans au plus tard le 25 du mois suivant.

*M. Le Moine*

ART. 9

Etablissement des écritures.

Chacune des parties contractantes établira comme elle l'entendra, et pour son propre compte, les écritures relatives aux transports, soit du trafic local, soit du trafic de transit.

*inculte*

ART. 10

Incendies.

Les dommages résultant de l'incendie seront:  
1° A la charge de chacune des parties contractantes isolément, pour le mobilier et les immeubles affectés à son propre service, pour les marchandises de son propre trafic local, et pour les marchandises de transit dont elle aura pris la charge ou dont il ne lui aura pas encore été donné décharge par l'autre .....

*ou*

l'autre partie, enfin, pour son matériel roulant ou le matériel étranger qu'elle aura amené dans la gare de transit;

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

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

ART. 11

Les conséquences des accidents, autres que les incendies, qui pourraient se produire dans la gare de transit, seront supportées par moitié entre les deux parties, quand ces accidents seront occasionnés par action ou omission: 1° d'agents chargés d'une manœuvre ou d'une opération quelconque rentrant dans le service de transbordement des marchandises; 2° d'ouvriers, tâcherons ou autres personnes chargés d'un travail incombant au service de transbordement. Il en sera de même pour les appareils employés au transbordement des marchandises.

Les conséquences des accidents qui surviendraient aux agents ou au matériel pendant les manœuvres exécutées soit par les agents de la Compagnie des Chemins de fer Economiques des Charentes, soit par les agents de la Compagnie d'Orléans, nécessaires pour amener les wagons de chaque Compagnie, vides ou chargés, sur les voies de transbordement et pour les en retirer, seront à la charge exclusive de la Compagnie à laquelle appartiendront ces agents quelle que soit la cause desdits accidents.

Les sommes payées pour avaries aux marchandises transi-

tant des .....

Responsabilité des accidents survenus dans la gare de .....

*Out le fourche des gares communes - elle s'adapte mal - la réduction y. - la reconnaissance*

*On fait au bon réglé sur l'opérateur*

*Arrière  
La libération de matériel dépendra de l'activité offerte au transbordement et pour le matériel de la gare de transit. On ne peut pas dire que les wagons de la gare de transit sont vides ou chargés, car ils sont toujours en mouvement. Les jours de transit sont comptés de minuit à minuit. Toute journée commencée est comptée pour une journée entière.*

des Chemins de fer économiques des Charentes sur la Compagnie d'Orléans, et inversement, seront réglées, par la Compagnie concessionnaire, pour le compte de celle sur laquelle l'avarie se sera produite. Les pertes pour avaries occultes seront réglées conformément aux dispositions des règles à suivre en date du 1° Octobre 1883, entre les sept grands réseaux pour la transmission des marchandises et le partage des indemnités.

ART. 12

Fourriture du matériel nécessaire au transbordement des marchandises. La Compagnie des Chemins de fer économiques des Charentes mettra à la disposition de la gare de transit le matériel nécessaire au transbordement des marchandises devant transiter du réseau de la Compagnie d'Orléans sur celui de la Compagnie des Chemins de fer Economiques des Charentes, de telle manière

que les wagons de la Compagnie d'Orléans, ou assimilés, puissent être rendus libres au plus tard le lendemain de leur arrivée sur les voies de transbordement de la gare de transit.

Dans le cas où cette condition ne pourrait être remplie, la Compagnie des Chemins de fer Economiques des Charentes payerait à la Compagnie d'Orléans une indemnité calculée à raison de trois francs (3) par jour de retard et par wagon Orléans, ou assimilé, immobilisé à la gare de transit.

Réciproquement, si, faute de wagons Orléans, le matériel de la Compagnie des Chemins de fer Economiques des Charentes ne pouvait être rendu libre le lendemain de son arrivée sur les voies de transbordement de la gare de transit, la Compagnie d'Orléans payerait à la dite Compagnie une indemnité calculée à raison de deux francs (2) par jour de retard et par wagon immobilisé.

Les journées sont comptées de minuit à minuit. Toute journée commencée est comptée pour une journée entière.

Les immobilisations...

*Au surplus l'abus d'autre part n'opposant aucun tarif qui les détermine avec la Compagnie d'Orléans pour la transmission des marchandises*

Les immobilisations de wagons ayant pour cause le manque de matériel vide nécessaire au transbordement, seront constatées lorsqu'il y aura lieu, par un état dressé en double pour chaque journée, et dont un exemplaire sera envoyé par le Chef de gare intéressé à chacune des deux parties contractantes, qui seront ainsi mises à même d'en vérifier l'exactitude avant l'établissement des factures qui en seront la conséquence.

Les indemnités stipulées au présent article seront déterminées d'après les demandes écrites de matériel qui n'auront pas obtenu satisfaction dans les délais prescrits aux tarifs de chaque Compagnie, pour ce qui concerne le matériel vide à fournir.

ART. 13

Le présent traité aura son effet à partir de la date d'ouverture au service des marchandises de la ligne des Chemins de fer Economiques des Charentes aboutissant à la gare de

Il devra toutefois, pour être définitif, avoir été approuvé régulièrement par le Conseil d'Administration de la Compagnie des Chemins de fer Economiques des Charentes ainsi que par M. le Préfet du Département de la Charente et par M. le Ministre des Travaux Publics.

Il aura une durée ferme de trois ans. Passé ce délai il pourra être révisé sur la demande de l'une quelconque des deux parties contractantes à la condition par elle de prévenir l'autre partie un an à l'avance. Toutefois, la révision ne pourra avoir lieu qu'avec l'autorisation de l'Administration supérieure.

ART. 14 .....

ART. 14

Jugement des contestations.

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

En cas de désaccord sur l'usage de la gare de il sera statué par le Ministre des Travaux Publics, les deux parties entendues.

ART. 15

Enregistrement.

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

Fait double à PARIS, le

*Voici*

Service d'échange  
avec les Chemins Économiques des Charentes

Chalais

---

Chalais

Propositions de M. Jeancart

Formule à adopter

Établissement de installations à la charge des C.E.C.  
Travaux exécutés par C.E.C sous le contrôle P.O.

Travaux exécutés par P.O. dans ses emprises et remboursés par C.E.C avec majoration 10% sauf la voie étroite.

oui

Travaux complémentaires à la charge des 2 réseaux par moitié

Voies étroites accident à la Halle aux marchandises au quai à bestiaux ou à la grue de chargement } au compte C.E.C oui

M. Jeancart l'a d'ailleurs admis pour Chalais dans une lettre du 26 oct 1908

Agrandissements P.O. Halle aux marchandises } M. Hervé insiste pour l'exécution immédiate au compte C.E.C  
Quai  
Avenue G.V.

M. Jeancart refuse mais la dépense se charge à jour où le trimestre aura recouvert le précédent

Entretien Pas de propositions

Tous autres agrandissements au compte C.E.C }  
Voies étroites par C.E.C  
Voie normale et installations par moitié

entièrement à la charge de la petite ligne

Echanges G.V. Remises Charentes en gare P.O. par C.E.C  
Remises P.O. en gare Charentes par P.O.

Remises <sup>à priori</sup> en gare P.O. dans les deux sens par C.E.C

oui

Echanges P.V. Maintenance par C.E.C qui percevra les taxes de transit

Maintenance par P.O. qui percevra 1/2 transmission et taxes de transit entières comme il a été proposé pour Hennebont

oui pour Chalais - sur les autres points nous adoptons la proposition qui nous est faite

Incendies au compte de chaque réseau pour ses installations et les marchandises prises en charge par lui - à partager par 1/2 pour les installations d'échange

Pas d'objections

oui

Accidents pendant le transit partage par moitié

à laisser au compte du réseau qui assure par son personnel

formule d'Hennebont

Accidents pendant le transit des wagons à laisser au compte du réseau qui assure avec ses agents

D'accord

oui, car cela a l'art 5

Avaries aux marchandises régime de partage des grands réseaux (non 1883 mais plus à vérifier)

partager par moitié les avaries survenant pendant le transbordement pour le détail - Pour les wagons complets laisser au compte du réseau chargé des opérations - ou partage par moitié du tout -

Formule d'Hennebont

Reconnaissance contradictoire pas de partage pour ce qui n'est pas le fait du transport

Séjour du matériel 24 heures avec pénalités de 3<sup>e</sup> au compte C.E.C pour les wagons P.O. et de 2<sup>e</sup> au compte P.O. pour les wagons C.E.C.

Pas de pénalités (Dans les gares où le service est fait par la voie étroite nous acceptons 6 heures)

rejeté

Résiliation et approbation par le ministre et le préfet

Correspondance avec  
M<sup>r</sup> Droux, Ingénieur  
en chef du Contrôle  
des chemins de fer d'intérêt  
local de la Charente

---

25 Janvier 1911

J. Rigond

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

Monsieur l'Ingénieur en Chef,

V. E. 4

En réponse à la lettre que vous avez bien voulu m'écrire le 12 courant, sous le N° 4338, j'ai l'honneur de vous faire savoir que M. Jeancard, Président du Conseil d'Administration des la Compagnie des Chemins de fer Economiques des Charentes est actuellement saisi des projets de traités à intervenir entre sa Compagnie et la nôtre pour régler les conditions d'échange du trafic entre nos deux réseaux dans les stations de contact de Luxé, Charmant, Chalais, Roumazières-Loubert et Champagne-Mouton.

Pour ce qui concerne Chalais, nous avons fait connaître à M. Jeancard que, sans attendre l'entente définitive, nous sommes disposés à ouvrir cette station au service d'échange, à titre provisoire, aux conditions prévues dans le projet de traité. Dès que nous aurons

Monsieur Draux, Ingénieur en Chef des Ponts-et-Chaussées, chargé du Contrôle des Chemins de fer d'Intérêt local, à Angoulême. (Charente)

l'acquiescement de la Compagnie des Chemins de fer Economiques, nous donnerons des instructions en vue du fonctionnement du Service.

Agréez, Monsieur l'Ingénieur en Chef,  
l'assurance de ma haute considération.

LE DIRECTEUR DE LA COMPAGNIE

CHEMIN DE FER  
DE  
**PARIS A ORLÉANS**

Paris, le 25 Janvier 1911

191

1, Place Valhubert  
XIII<sup>e</sup> Arrondissement

**EXPLOITATION**

Bureau des  
Affaires Commerciales  
1<sup>re</sup> Section

*S. Sigonnet*

N<sup>o</sup> VE. 4

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

Monsieur l'Ingénieur en Chef,

En réponse à la lettre que vous avez bien voulu m'écrire le 12 courant, sous le N<sup>o</sup> 4338, j'ai l'honneur de vous faire savoir que ~~nous venons d'adresser~~ à M. Jeancard, président du Conseil d'Administration de la Compagnie des Chemins de fer Economiques des Charentes, <sup>ou plutôt Paris 94</sup> les projets des traités à intervenir entre sa Compagnie et la nôtre pour régler les conditions d'échange du trafic entre nos deux réseaux dans les stations de contact de Luxé, Charmant, Chalais, Roumazières-Loubert et Champagne-Mouton.

Pour ce qui concerne Chalais, nous avons fait connaître à M. Jeancard que, sans attendre l'entente définitive, nous sommes disposés à ouvrir cette station au service d'échange, à titre provisoire, aux conditions prévues dans le projet de traité. Dès que nous aurons l'acquiescement de la

Monsieur Draux, Ingénieur en chef des Ponts et Chaussées, chargé du Contrôle des Chemins de fer d'Intérêt local, à Angoulême (Charente)

Compagnie des Chemins de fer Economiques, nous donnerons des  
instructions en vue du fonctionnement du Service.

Agréez, Monsieur l'Ingénieur en Chef,  
l'assurance de ma haute considération.

Le Directeur de la Compagnie.

PONTS & CHAUSSÉES

Service Vicinal

DÉPARTEMENT

DE

LA CHARENTE

ARRONDISSEMENT

D'ANGOULÊME-NORD

M. **RICHARD**

Ingénieur ordinaire en chef

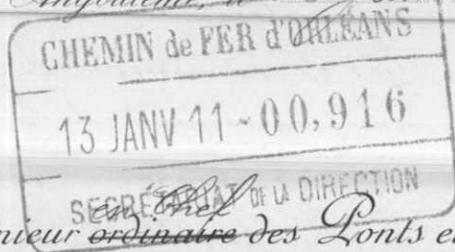
BUREAUX :  
de la Préfecture  
10, rue Bassot



*aff. comm.*  
14/1

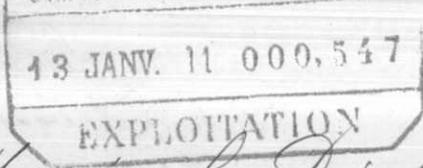
*177 177 177*  
*177 177 177*  
*177 177 177*  
*177 177 177*

Angoulême, le 12 Janvier 1911



L'Ingénieur ordinaire des Ponts et Chaussées  
Ingénieur en chef du Contrôle des Chemins de Fer d'Int. local

Monsieur le Directeur de la C<sup>e</sup> d'Orléans  
1. Place d'Orléans - Paris



Monsieur le Directeur,

J'ai l'honneur d'appeler votre bienveillante attention sur la nécessité de permettre l'échange des marchandises P.V. et G.V. à Chalais, entre la grande ligne et la ligne d'intérêt local de Barbezien à Chalais qui est ouverte à l'exploitation depuis le 15 Juin 1910.

M. Jeancaud, Concessionnaire du réseau d'intérêt local de la Charente, me fait connaître que des propositions vous ont été adressées dès le 11 Juin 1910, en vue de la passation d'un traité d'échange, et que le 25 Juin 1910 vous l'avez avisé que vous mettiez ces propositions à l'étude.

Aucune solution n'étant encore intervenue, les destinataires sont toujours obligés d'aller chercher leurs marchandises à Chalais P.O., ou doivent venir effectuer eux-mêmes le transbordement, au moyen de voitures. De même pour les expéditions.

Cette situation porte le plus grave préjudice aux populations de la région traversée par la ligne de Barbezien

à Chalais. Le Conseil Général de la Charente s'en est ému  
lors de sa session de Septembre dernier; de nouvelles Polémi-  
ques parviennent de la part de membres de cette assemblée.

Je vous serai donc très obligé de vouloir bien faire hâter  
le plus possible l'examen de la question. - Je ne connais pas  
la teneur du traité qui vous a été proposé; mais nul doute  
qu'il soit du type de ceux que votre Compagnie a déjà passés  
avec d'autres Compagnies d'intérêt local, de sorte que la solution  
définitive peut intervenir rapidement.

Les propositions qui vous ont été faites par M. Jeancaré  
visent également les stations de contact de Confolens,  
Champagne-Mouton, Luxé, Roumazières et Charmant.

Je vous serai très obligé de vouloir bien donner suite au  
plus tôt à ces propositions afin que les traités d'échange  
concernant ces stations puissent être mis en vigueur  
dès l'ouverture prochaine à l'exploitation des lignes intercom-  
munes.

Je suis persuadé, Monsieur le Directeur, qu'il m'aura  
suffi d'appeler votre bienveillante attention sur cette  
question qui intéresse au plus haut point les popu-  
lations de la Charente pour que les solutions tant  
attendues interviennent prochainement.

Veillez agréer, Monsieur le Directeur, avec  
mes remerciements anticipés, l'assurance de mes  
sentiments les plus distingués.

A. Durand

Correspondance avec  
M<sup>r</sup> le Ministre des  
Travaux Publics

---

25 Janvier 1911

J. Rigond

BUREAU DES  
Affaires Commerciales  
1<sup>e</sup> Section  
=====

Monsieur le Ministre,

V. E. 4

Par votre dépêche « Direction des Chemins de fer, Concessions et Travaux, 4<sup>e</sup> Bureau », du 12 courant, vous avez bien voulu nous demander de vous renseigner sur la question relative au service d'échange des marchandises entre notre Compagnie et celle des Chemins de fer Economiques des Charentes, dans les stations de contact de Luxé, Charmant et Chalais.

J'ai l'honneur de vous faire savoir, Monsieur le Ministre, que M. Jeannoard, Président du Conseil d'Administration de la Compagnie des Chemins de fer Economiques des Charentes, est actuellement saisi des projets de traités fixant les conditions auxquelles pourrait se faire l'échange du trafic dans nos stations de Luxé, Charmant, Chalais, Roumazières-Loubert et Champagne-Mouton.

Je suis avec respect  
Monsieur le Ministre  
Votre très humble et très obéissant serviteur.

LE DIRECTEUR DE LA COMPAGNIE.

Monsieur le Ministre des Travaux Publics des Postes et Télégraphes, à Paris.

CHEMIN DE FER  
DE  
**PARIS A ORLÉANS**

1, Place Valhubert  
XIII<sup>e</sup> Arrondissement

EXPLOITATION  
Bureau des  
Affaires Commerciales  
1<sup>re</sup> Section

V. E. 4

Paris, le 25 Janvier 1911 191

*S. Rigault*

Monsieur le Ministre,

Par votre dépêche " Direction des Chemins de fer-  
Concessions et Travaux-4<sup>e</sup> Bureau" du 12 courant, vous avez bien  
voulu nous demander de vous renseigner sur la question relative  
au service d'échange des marchandises entre notre Compagnie  
et celle des Chemins de fer Economiques des Charentes, dans les  
stations de contact de Luxé, Charmant et Chalais.

J'ai l'honneur de vous faire savoir, Monsieur le  
Ministre, que nous venons de faire connaître à M. Jeancard, Prési-  
dent du Conseil d'Administration de la Compagnie des Chemins  
de fer Economiques des Charentes, <sup>en vertu sans le projet de traité signé</sup> les conditions auxquelles  
pourrait se faire l'échange du trafic dans nos stations de  
Luxé, Charmant, Chalais, Roumazières-Loubert et Champagne-Mouton.

Je suis avec respect,  
Monsieur le Ministre,  
Votre très humble et très obéissant serviteur.

Le Directeur de la Compagnie.

Monsieur le Ministre des Travaux Publics, des Postes et des Télégraphes, à Paris.

Compagnie  
du Chemin de fer  
d'Orléans

Paris le 12 Janvier 1911. 191

Copie N° 26  
M. Moauge

CHEMIN DE FER D'ORLEANS  
18 JANV 1911 N°  
Enregistré le 13 JANV 1911  
sous le N° 882  
DIRECTION (Secrétariat)

Direction

Le Ministre,  
à M.M. les Administrateurs de la Compagnie d'Orléans.

8, Rue de Londres

9<sup>e</sup> Arrond<sup>t</sup>

Ministère  
des Travaux Publics  
des Postes et des  
Télégraphes

-o-  
Direction  
des Chemins de fer

-o-  
Concessions et  
Travaux

4<sup>e</sup> -o- Bureau  
Chemin de fer  
d'intérêt local

-o-  
Réseau des Charentes

-o-  
stations de contact  
avec la Compagnie  
d'Orléans (Luxé  
Charmant et Chalais)

-o-

La décision ministérielle du 25 Mai 1909 statuant sur les résultats des conférences ouvertes entre les services du Contrôle du Chemin de fer d'intérêt local de la Charente et celui de votre réseau pour l'établissement des stations de contact de Luxé, Charmant et Chalais, avec la ligne de Tours à Bordeaux et approuvant sous diverses réserves les projets présentés, vous invitait notamment, par extension des dispositions de la loi du 23 Mars 1874, à recourir à l'arbitrage au cas où votre Compagnie et le concessionnaire du chemin de fer d'intérêt local continueraient à se trouver en désaccord sur le montant de la redevance à laquelle doit donner lieu, de la part de ce dernier, l'usage commun des gares dont il s'agit.

Je vous prie de me faire connaître où en est actuellement la question.

par autorisation:

Le Directeur des Chemins de fer.

Signé: FONTANEILLES.

Pour copie conforme:

Le Chef du Bureau de la Direction

*Archaubault*

## PROPOSITIONS DE TARIFS

soumises à l'homologation  
DU MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS

Pour ne pas retarder l'instruction des propositions soumises à l'homologation ministérielle, les observations ou réclamations auxquelles donnent lieu ces propositions, de la part des intéressés, doivent être adressées à l'administration dans le mois qui suit l'insertion au *Journal officiel*.

### 1<sup>o</sup> TARIFS GÉNÉRAUX ET SPÉCIAUX

#### GRANDE VITESSE

EST

*Tarif spécial P. V. n<sup>o</sup> 2.*

Proposition de ne plus comprendre les dimanches et jours de fête dans la durée de validité des billets d'aller et retour.

L'article V des conditions particulières du tarif spécial G. V. n<sup>o</sup> 2 sera en conséquence libellé comme suit :

V. — La durée de validité des billets d'aller et retour est fixée comme suit :

- 1<sup>re</sup> zone, jusqu'à 50 kilomètres, 2 jours.
- 2<sup>e</sup> zone, de 51 jusqu'à 100 kilomètres, 3 jours.
- 3<sup>e</sup> zone, de 101 jusqu'à 200 kilomètres, 4 jours.
- 4<sup>e</sup> zone, de 201 jusqu'à 300 kilomètres, 5 jours.
- 5<sup>e</sup> zone, de 301 jusqu'à 400 kilomètres, 6 jours.
- 6<sup>e</sup> zone, au-dessus de 400 kilomètres, 7 jours.

Les délais sont calculés de minuit à minuit, sur la distance du point de départ au point de destination ; ils comprennent le jour de l'émission.

Les dimanches et jours de fête ne sont pas comptés dans les délais ci-dessus et la durée de validité est augmentée en conséquence. —

Les jours considérés comme fériés sont : le 1<sup>er</sup> janvier, le mardi-gras, le lundi de Pâques, l'Ascension, le lundi de Pentecôte, le 14 juillet, l'Assomption, la Toussaint et le jour de Noël.

(Paris, le 28 mars 1907.)

OURST

Modifications ci-après au tarif spécial G

## PARTIE OFFICIELLE

8 Août 1907

Errata à la convention, à la série des prix et au cahier des charges annexés à la loi du 15 mars 1907 déclarant d'utilité publique l'établissement d'un réseau de chemins de fer d'intérêt local dans le département de la Charente et insérés dans le *Journal officiel* du 17 mars 1907 :

1° Dans le préambule de la convention, le décret cité avec la date du 7 août 1881 est celui du 6 août 1881. //

2° A l'article 10 paragraphe 1<sup>er</sup> de la convention, dans la phrase : « A partir de la cinquième année.... comme il est dit à l'article ci-après.... » les mots : « à l'article » doivent être supprimés. //

3° Aux paragraphes 3 et 9 du même article 10 de la convention, les mots : « recette kilométrique », doivent être complétés comme il suit : « recette kilométrique nette » ; //

4° Aux paragraphes 4, 5, 6, 7 et 8 du même article 10 de la convention, les mots : « recette kilométrique inférieure », doivent être remplacés par les mots : « recette kilométrique nette » ; //

5° Dans la série des prix, 1<sup>re</sup> partie, chapitre 1, le prix ainsi libellé : « Frais d'études. Le kilomètre de chemin de fer concédé, 150 fr. », doit être lu : « Frais d'études. Le kilomètre de chemin de fer concédé, 450 fr. » ; //

6° A la 2<sup>e</sup> partie de la série des prix, chapitre 1, dans l'énumération de l'outillage des ateliers et des dépôts de la traction, au lieu de : « deux meules émeri », il faut lire : « une meule émeri » ; //

7° Dans l'article 7 du cahier des charges, aux derniers mots : « sur les propositions des concessionnaires », doivent être substitués ceux-ci : « sur les propositions du concessionnaire » ; //

8° A l'article 9, paragraphe 3, du cahier des charges, la station désignée sous le nom de « Bianzac » est celle de « Blanzac » ; //

9° Au même article 9, paragraphe 7, du cahier des charges, après les mots : « Magnac-sur-vre (arrêt) », il faut ajouter : « Magnac-sur-vre (station) ». //

# JOURNAL OFFICIEL

## DE LA RÉPUBLIQUE FRANÇAISE

ÉDITION COMPLÈTE

France, Algérie, Tunisie: Un an, 40 fr.; 6 mois, 20 fr.; 3 mois, 10 fr.  
Union postale: Un an, 76 fr.; 6 mois, 38 fr.; 3 mois, 19 fr.

ÉDITION PARTIELLE

France, Algérie, Tunisie: Un an, 18 fr.; 6 mois, 10 fr.; 3 mois, 5 fr.  
Union postale: Un an, 54 fr.; 6 mois, 28 fr.; 3 mois, 14 fr.

L'ÉDITION COMPLÈTE comprend: 1° le JOURNAL OFFICIEL proprement dit; — 2° le Compte rendu in extenso des séances du Sénat et de la Chambre; — 3° les Annexes du Sénat et de la Chambre et tous autres documents publiés en annexes; — 4° le Bulletin annexe (Sociétés financières); 5° les Tables annuelles délivrées gratuitement aux abonnés d'un an. — L'ÉDITION PARTIELLE comprend: 1° le JOURNAL OFFICIEL proprement dit; — 2° le Compte rendu in extenso des séances du Sénat et de la Chambre.

Les abonnements partent des 1<sup>er</sup> et 16 de chaque mois. — Envoyer le montant net en un mandat-poste à l'Administration.

JOINDRE LA DERNIÈRE BANDE  
aux renouvellements et réclamations

DIRECTION, RÉDACTION ET ADMINISTRATION  
QUAI VOLTAIRE, N° 51, PARIS 7<sup>e</sup>

POUR LES CHANGEMENTS D'ADRESSE  
AJOUTER soixante CENTIMES

Le troisième numéro du  
BULLETIN ANNEXE AU JOURNAL OFFICIEL  
DE LA RÉPUBLIQUE FRANÇAISE  
publié en exécution de la loi de finances du  
30 Janvier 1907 et du décret du 27 Février  
1907, paraîtra le Lundi 18 Mars courant.

Abonnements:

France, Algérie, Tunisie ..... Un an: 42 fr.  
Union postale..... Un an: 18 fr.

Les annonces légales, administratives, industrielles et commerciales, ainsi que les insertions au BULLETIN ANNEXE, doivent être envoyées à MM. LAGRANGE, CERF ET C<sup>o</sup>, 8, place de la Bourse, à Paris.

L'Administration et les fermiers déclinent toute responsabilité quant à la teneur des annonces.

## SOMMAIRE

## PARTIE OFFICIELLE

## Lois.

Loi déclarant d'utilité publique l'établissement d'un réseau de chemins de fer d'intérêt local, à voie de un mètre, dans le département de la Charente (page 2137).

## Ministère de l'intérieur.

Décret relatif au budget des territoires du sud de l'Algérie (page 2150).

Médaille pénitentiaire (page 2150).

Récompenses pour actes de courage et de dévouement (page 2151).

## Ministère des finances.

Allocations ecclésiastiques (page 2152).

Ministère des travaux publics, des postes et des télégraphes.

Décret, suivi d'un arrêté, fixant les taxes des communications téléphoniques échangées entre la France et la Suisse (page 2153).

Nominations dans le personnel (page 2153).

Ministère du commerce et de l'industrie.

Nomination d'un vérificateur des poids et mesures (page 2153).

## Ministère de l'agriculture.

Arrêté fixant les dates et les villes où auront lieu en 1907 les concours nationaux agricoles (page 2153).

## Ministère de la guerre.

Décisions portant mutation, nomination (page 2153).

## Ministère de la marine.

Décisions portant inscriptions aux tableaux de concours pour la Légion d'honneur et la médaille militaire, mutations (page 2153).

## Ministère des colonies.

Décret approuvant le budget annexe de l'exploitation du chemin de fer de Kayes au Niger (annexe au budget général de l'Afrique occidentale française) (page 2153).

Nominations à des emplois réservés (page 2153).

## PARTIE NON OFFICIELLE

Voyage du Président de la République à Toulon (page 2154).

Sénat. — Ordre du jour. — Convocation de commissions (page 2155).

Chambre des députés. — Ordre du jour. — Convocation de commissions (page 2156).

Avis et communications. — Statistique mensuelle des quantités de vins enlevées de chez les récoltants et des stocks restant chez les marchands en gros (mois de février 1907) (page 2156).

Sociétés étrangères: Avis d'abonnement au timbre (page 2156).

Avis commerciaux (page 2156).

Avis relatif au concours général agricole de Paris (page 2162).

Avis relatif aux dates d'entrée à l'école militaire d'infanterie (page 2168).

Liste des militaires engagés et rengagés classés pour des emplois réservés par la loi du 21 mars 1905 (page 2186).

Statistique des accidents du travail (page 2162).

Informations. — Statistique de la ville de Paris (page 2169).

Adjudications administratives et insertions obligatoires. — Bourses et marchés. — Annonces.

Tirages financiers: Crédit foncier de France.

## PARTIE OFFICIELLE

LOI déclarant d'utilité publique l'établissement d'un réseau de chemins de fer d'intérêt local, à voie de 1 mètre, dans le département de la Charente.

Le Sénat et la Chambre des députés ont adopté,  
Le Président de la République promulgue la loi dont la teneur suit:

Art. 1<sup>er</sup>. — Est déclaré d'utilité publique l'établissement, dans les départements de la Charente et de la Charente-Inférieure, d'un réseau de chemins de fer d'intérêt local, à voie de 1 mètre de largeur entre les bords intérieurs des rails, comprenant les lignes suivantes:

- 1° Angoulême à Barbezieux par Blanzac;
- 2° Barbezieux à Chalais par Brossac;
- 3° Angoulême à Confolens par Saint-Angeau et Champagne-Mouton;
- 4° Saint-Angeau à Segonzac par Mansle, Aigre, Rouillac et Jarnac;
- 5° Angoulême à Roumazières par Montbron et Montembœuf;
- 6° Archiac à Cognac par Segonzac;
- 7° Blanzac à Villebois-Lavalette.

Art. 2. — La présente déclaration d'utilité publique sera considérée comme nulle et non avenue si les expropriations nécessaires à l'établissement dudit réseau ne sont pas accomplies dans le délai de six ans à partir de la promulgation de la présente loi.

Art. 3. — Le département de la Charente est autorisé à pourvoir à la construction et à l'exploitation des lignes dont il s'agit, comme chemins de fer d'intérêt local, suivant les dispositions de la loi du 11 juin 1880 et conformément aux clauses et conditions de la convention passée, le 6 octobre 1906, entre le préfet de la Charente, agissant au nom du département, et M. Joseph Jeancard, ainsi que de la série de prix et du cahier des charges annexés à cette convention.

Une copie, certifiée conforme, de ces conventions, série de prix et cahier des charges restera annexée à la présente loi.

Art. 4. — Pour l'application des dispositions des articles 13 et 14 de la loi du 11 juin 1880, le maximum du capital de premier établissement est fixé pour l'ensemble du réseau, y compris les intérêts des fonds avancés par le concessionnaire pendant la période de construction, à la somme de dix-sept millions huit cent sept mille sept cent dix-huit francs (17,807,718 fr.) savoir :

Ligne d'Angoulême à Barbezieux : deux millions sept cent quatre-vingt-six mille huit cent quatre-vingt-quatorze francs (2,786,894 fr.);

Ligne de Barbezieux à Chalais : un million six cent quatre mille six cent quatre-vingt-sept francs (1,604,687 fr.);

Ligne d'Angoulême à Confolens : quatre millions huit mille huit cent vingt francs (4,008,820 fr.);

Ligne de Saint-Angeau à Segonzac : trois millions six cent quatre-vingt-dix-sept mille six cent soixante-dix-sept francs (3,697,677 francs);

Ligne d'Angoulême à Roumazières : trois millions trois cent sept mille quatre cent soixante-dix francs (3,307,470 fr.);

Ligne d'Archiac à Cognac : un million trois cent vingt-sept mille huit cent quatre-vingt-dix francs (1,327,897 fr.);

Ligne de Blanzac à Villebois-Lavalette : un million soixante-quatorze mille deux cent soixante-treize francs (1,074,273 fr.).

Le maximum de la charge annuelle pouvant incomber au Trésor est fixé à la somme totale de trois cent soixante-cinq mille quatre cent quatre-vingt-dix francs (365,490 fr.).

Jusqu'au 1<sup>er</sup> janvier qui suivra la mise en exploitation complète du réseau, la subvention de l'Etat s'appliquera, s'il y a lieu, séparément à chacune des lignes, le maximum de la charge annuelle pouvant incomber au Trésor étant alors fixé :

Pour la ligne d'Angoulême à Barbezieux, à cinquante-sept mille cent quatre-vingt-dix francs (57,199 fr.);

Pour la ligne de Barbezieux à Chalais, à trente-deux mille neuf cent trente-cinq francs (32,935 fr.);

Pour la ligne d'Angoulême à Confolens, à quatre-vingt-deux mille deux cent soixante-dix francs (82,278 fr.);

Pour la ligne de Saint-Angeau à Segonzac, à soixante-quinze mille huit cent quatre-vingt-douze francs (75,892 fr.);

Pour la ligne d'Angoulême à Roumazières, à soixante-sept mille huit cent quatre-vingt-trois francs (67,883 fr.);

Pour la ligne d'Archiac à Cognac, à vingt-sept mille deux cent cinquante-quatre francs (27,254 fr.);

Pour la ligne de Blanzac à Villebois-Lavalette, à vingt-deux mille quarante-neuf francs (22,049 fr.).

Dans tous les cas où le département de la Charente participerait aux recettes de l'exploitation, l'Etat viendrait, au prorata de sa subvention, en partage des bénéfices réalisés par le département.

La présente loi, délibérée et adoptée par

le Sénat et par la Chambre des députés, sera exécutée comme loi de l'Etat.

Fait à Paris, le 15 mars 1907.

A. FALLIÈRES.

Par le Président de la République :

Le ministre des travaux publics,  
des postes et des télégraphes,  
LOUIS BARTHOU.

Le ministre des finances,  
J. CAILLAUX.

### CONVENTION

L'an 1906, le 6 octobre,

Entre les soussignés :

M. Léon Pommeray, préfet de la Charente, agissant au nom et pour le compte dudit département, en vertu de la loi du 10 août 1871, de la loi du 11 juin 1880, des décrets des 10 août 1881 et 20 mars 1882, des délibérations du conseil général en date des 30 janvier 1904 et 21 août 1906, et sur l'avis conforme de la commission départementale,

D'une part;

Et M. Joseph Jeancard, demeurant à Paris, agissant en son nom personnel,

D'autre part,

Il a été convenu ce qui suit :

Art. 1<sup>er</sup>. — Le département de la Charente concède à M. Joseph Jeancard, qui accepte, l'établissement et l'exploitation d'un réseau de chemins de fer d'intérêt local, comprenant les lignes énumérées ci-après :

Angoulême à Barbezieux par Blanzac.

Barbezieux à Chalais par Brossac.

Angoulême à Confolens par Saint-Angeau et Champagne-Mouton.

Saint-Angeau à Segonzac par Mansle, Aigre, Rouillac, Jarnac.

Angoulême à Roumazières par Monthron et Montembœuf.

Archiac à Cognac par Segonzac.

Blanzac à Villebois-Lavalette.

Art. 2. — La construction de ce réseau de chemins de fer d'intérêt local sera faite par le concessionnaire; elle comprendra la totalité des dépenses, travaux et fournitures d'objets immobiliers et mobiliers nécessaires au complet établissement et à l'exploitation des lignes énumérées ci-dessus, notamment :

Les études, la confection des avant-projets, dossiers de toute sorte et projets définitifs;

Les terrains nécessaires à l'établissement de la plate-forme des lignes, des stations et de toutes leurs dépendances, telles que voies d'accès, déviations de routes, chemins ou cours d'eau, chemins latéraux, ateliers de réparations, etc., étant, bien entendu, spécifiés que les indemnités à payer aux riverains pour difficultés d'accès ou tout autre motif se rattachant à l'établissement de la voie ferrée (notamment les dommages et dégradations qui pourraient être causés aux immeubles voisins, ou les travaux de consolidation qu'il serait nécessaire d'y apporter) seront à la charge du concessionnaire au même titre que les dépenses d'acquisition de terrains proprement dites. Il est toutefois convenu que le sol des voies publiques de toute catégorie, nécessaire à l'assiette des lignes et de leurs dépendances, sera livré gratuitement au concessionnaire;

Tous les travaux d'infrastructure, y compris l'appropriation du sol des voies publiques traversées ou créées;

Les arbres plantés sur l'accotement des routes occupées par les lignes ferrées et dont l'enlèvement sera reconnu nécessaire seront enlevés à la diligence et aux frais du concessionnaire; mais ils resteront la propriété de l'Etat sur les routes nationales, du département sur les routes départementales et des communes sur les chemins de grande communication et d'intérêt commun;

Tous les travaux de superstructure, y compris les clôtures aux abords des stations et haltes jusqu'à 20 mètres au delà des aiguilles extrêmes;

Les gares communes ou de contact avec les lignes existantes;

Les ateliers de réparation du matériel;

Le matériel fixe et roulant, y compris les freins continus et en quantité suffisante pour

assurer l'exploitation dans les conditions spécifiées à l'article 7 ci-après;

Le mobilier des gares;

L'outillage des gares, de la voie et des ateliers;

Le téléphone.

Si le département jugeait nécessaire de mettre des clôtures en dehors des stations et haltes à partir d'une distance supérieure à 20 mètres au delà des aiguilles extrêmes, ou de faire poser des contre-raills aux passages à niveau ou dans les traverses, il en supporterait les frais, mais seulement comme premier établissement.

De même, si le département jugeait nécessaire de mettre des barrières avec ou sans abri à certains passages à niveau, il en supporterait les frais d'établissement et de gardiennage.

Le matériel qui devra être fourni au moment de l'ouverture à l'exploitation est fixé, pour l'ensemble du réseau :

34 locomotives de 17 tonnes, en ordre de marche;

6 locomotives de 19 tonnes 5, en ordre de marche;

92 voitures à voyageurs;

20 voitures-fourgons;

55 fourgons;

Et 293 wagons.

Ce matériel roulant, de même que celui qui pourra être fourni sur le compte des travaux complémentaires, devra faire retour au département, en fin de concession.

Art. 3. — Les dépenses faites par le concessionnaire pour l'exécution des diverses lignes du réseau, seront réglées dans les conditions suivantes :

Les travaux et fournitures seront comptés d'après les quantités réellement faites ou livrées et aux prix unitaires de la série des prix ci-annexée.

Les acquisitions de terrains seront comptées d'après les dépenses réellement effectuées par le concessionnaire, majorées de 10 p. 100 pour frais généraux, frais d'administration et avances de capitaux.

Les travaux et fournitures pour lesquels il n'existe pas de prix à la série à moins que ces prix ne puisse se déduire naturellement de ceux de cette série, seront comptés d'après les dépenses réellement effectuées par le concessionnaire, majorées de 15 p. 100 pour frais généraux, frais d'administration et avances de capitaux.

L'ensemble des dépenses ainsi faites sera majoré, pour frais de constitution du capital actions et de réalisation des emprunts, d'une somme fixée à forfait à 1 1/2 p. 100 de ces dépenses totales.

En tout cas, et quoi qu'il arrive, le montant total du capital d'établissement admis en compte pour toute l'étendue du réseau ne pourra dépasser, y compris toutes les majorations dont il vient d'être parlé et dont il a été tenu compte dans les estimations servant de base au marché, la somme de :

2,753,848 fr. pour la ligne d'Angoulême à Barbezieux.

1,585,659 fr. pour la ligne de Barbezieux à Chalais.

3,961,285 fr. pour la ligne d'Angoulême à Confolens.

3,653,831 fr. pour la ligne de Saint-Angeau à Segonzac.

3,268,251 fr. pour la ligne d'Angoulême à Roumazières.

1,312,151 fr. pour la ligne d'Archiac à Cognac.

1,061,535 fr. pour la ligne de Blanzac à Villebois-Lavalette.

D'autre part, la longueur de chacune des lignes ne pourra dépasser :

46 kilom. 887 pour la ligne d'Angoulême à Barbezieux.

32 kilom. 535 pour la ligne de Barbezieux à Chalais.

77 kilom. 804 pour la ligne d'Angoulême à Confolens.

70 kilom. 135 pour la ligne de Saint-Angeau à Segonzac.

64 kilom. 278 pour la ligne d'Angoulême à Roumazières.

28 kilom. 465 pour la ligne d'Archiac à Cognac.

23 kilom. 29 pour la ligne de Blanzac à Villebois-Lavalette.

La longueur totale du réseau ne sera pas ainsi supérieure à 343 kilom. 133 ou tout au moins, s'il y a augmentation, il n'en sera pas tenu compte dans le calcul de la dépense de premier établissement.

Dans le cas où ce maximum ne serait pas atteint, la dépense d'établissement du réseau sera augmentée, à titre de prime d'économie, de la moitié de l'écart entre le maximum et le montant de la dépense justifiée, conformément aux paragraphes précédents.

Art. 4. — Les dépenses faites sur les diverses lignes et justifiées par le concessionnaire, conformément aux stipulations qui précèdent, seront portées en compte chaque mois, au fur et à mesure de l'exécution et de la justification des dépenses ou de la livraison des approvisionnements, mais sans que le total des dépenses portées en compte puisse dépasser le maximum fixé à l'article 3.

Mais il est entendu que, pour ne pas augmenter les intérêts pendant la construction, la livraison des approvisionnements, du matériel fixe et du matériel roulant, devra être échelonnée, pour chaque ligne, sur une période de douze mois autant que possible d'une façon régulière par douzième, comptée à partir de la date d'approbation des projets d'exécution.

Sur les dépenses ainsi portées en compte sur les états de situation mensuels dressés par le concessionnaire et vérifiés par l'administration, il sera payé chaque mois au concessionnaire, et au plus tard dans le mois qui suivra la présentation des situations mensuelles, les quatre cinquièmes du montant de ces situations, sans que le total des acomptes puisse dépasser les quatre cinquièmes du maximum fixé à l'article 3. Un intérêt moratoire de 4 p. 100 sera compté pour les paiements des situations mensuelles qui n'auraient pas été effectués dans les délais ci-dessus indiqués, mais seulement à partir de l'expiration desdits délais.

Art. 5. — Lorsque le réseau sera achevé, et que chaque ligne aura été l'objet d'une réception définitive faite par les ingénieurs et approuvée par le préfet, le département payera au concessionnaire la somme nécessaire pour parfaire, avec les acomptes déjà payés, les quatre cinquièmes des maximums fixés à l'article 3 ci-dessus, y compris la prime d'économie s'il y a lieu. Ce solde sera payé dans le mois qui suivra la réception définitive.

Art. 6. — Le cinquième du capital d'établissement sera fourni par le concessionnaire, au moyen du capital-actions et des obligations qu'il sera autorisé à émettre, conformément aux dispositions de la loi du 11 juin 1880.

Le département payera au concessionnaire les intérêts à 4 p. 100 l'an de la somme constituant ainsi sa part contributive dans les dépenses d'établissement, plus l'amortissement pendant le temps restant à courir depuis le jour où les dépenses à la charge du concessionnaire auront été constatées, conformément à l'article 4, jusqu'à l'expiration de la concession.

Ces paiements se feront par semestre, les 1<sup>er</sup> janvier et 1<sup>er</sup> juillet de chaque année.

Toutefois, les annuités échéant en cours de construction ne seront payées au concessionnaire qu'au moment de la mise en exploitation des lignes auxquelles elles se rapportent, et dans le mois qui suivra cette mise en exploitation.

En cas de déchéance, le paiement de ces annuités serait suspendu et aucun remboursement ne serait dû au concessionnaire pour la partie non amortie du capital fourni par lui.

Art. 7. — L'exploitation sera faite par le concessionnaire, à ses risques et périls. Il est spécialement entendu que les dépenses d'exploitation des gares communes qu'il utilisera (service de l'eau, service de l'éclairage, personnel, bâtiment et matériel commun, usage de toute nature pour traversée, gêne dans l'exploitation, etc.), sont à sa charge et sont comprises dans le maximum des frais kilométriques d'exploitation indiqués ci-après.

Les frais kilométriques d'exploitation (non compris les frais de renouvellement) seront calculés par la formule :

$F = 1.200 + 0.6 R$  dans laquelle R représente la recette brute, impôts déduits.

Cette formule s'applique à un nombre de trains fixé comme il suit, par jour et dans chaque sens pour l'ensemble du réseau :

Trois trains pour une recette kilométrique inférieure à 5,000 fr. ;

Quatre trains pour une recette comprise entre 5,000 et 6,500 fr. et ainsi de suite à raison d'un train pour chaque augmentation de recette kilométrique annuelle de 1,500 fr.

Exception est faite pour la partie comprise entre La Couronne et Le Pontouvre où le nombre des trains dans chaque sens sera porté à

un par heure. Entre Angoulême et Grelet le nombre des trains s'élèvera à quatre par heure dans chaque sens.

Il est bien entendu qu'en été, du 1<sup>er</sup> mai au 1<sup>er</sup> octobre, ce service commencera à six heures du matin pour finir à neuf heures du soir, et qu'en hiver, du 1<sup>er</sup> octobre au 1<sup>er</sup> mai, le service commencera à sept heures du matin pour finir à huit heures du soir.

Le préfet pourra toutefois, le concessionnaire entendu, exiger l'établissement d'un nombre de trains supérieur à celui proposé par le concessionnaire.

Chaque kilomètre de train ainsi exigé par le préfet serait alors porté en compte à raison de 50 centimes et le produit en serait ajouté au maximum fixé par la formule  $1.200 + 0.6 R$ .

Il est d'ailleurs entendu que les trains supplémentaires que le concessionnaire mettrait en marche de lui-même, notamment entre les stations d'Angoulême et de La Couronne, d'Angoulême et de Le Pontouvre, d'Angoulême et de l'Isle-d'Espagnac, ne donneront pas lieu à cette augmentation.

Il sera fait masse des recettes de toutes les lignes du réseau.

Quand les dépenses réellement faites et dûment justifiées, comprenant les frais généraux et les frais d'administration, n'atteindront pas le maximum donné par la formule, elles seront majorées, à titre de prime d'économie, des deux tiers de l'écart entre ce maximum et le montant des dépenses réelles.

Quand les recettes seront insuffisantes pour atteindre le chiffre donné par la formule ci-dessus, c'est-à-dire insuffisantes pour couvrir la somme réservée au concessionnaire, conformément au paragraphe ci-dessus, y compris la prime d'économie s'il y a lieu, les insuffisances, par rapport à ce dernier chiffre, seront à la charge du concessionnaire jusqu'au moment où elles pourront lui être remboursées, comme il est dit ci-après.

Quand les recettes seront supérieures aux dépenses calculées comme il vient d'être dit, y compris la prime, l'excédent sera d'abord appliqué à couvrir les insuffisances des exercices précédents, sans intérêts.

Lorsque toutes les insuffisances auront été remboursées au concessionnaire, le surplus des recettes sera versé annuellement au département pour venir en déduction des charges du capital de premier établissement.

Toutefois, si ce surplus représentait plus de 4 p. 100 du montant des dépenses de premier établissement, l'excédent serait partagé par moitié entre département et le concessionnaire.

Art. 8. — Pour tenir compte au concessionnaire des intérêts des sommes avancées par lui pendant la période de construction, ces sommes seront majorées de 6 p. 100, quantième fixé à forfait. La majoration ainsi calculée serait diminuée d'une somme calculée elle-même à raison de 150 fr. par jour de retard dans le cas où le concessionnaire n'aurait pas mis le réseau entier en état d'exploitation dans les délais tels qu'ils résultent de l'article 2 du cahier des charges. Cette pénalité ne sera pas applicable au cas où le concessionnaire pourrait faire la preuve que le retard n'est pas de son fait.

Art. 9. — Le compte d'établissement pourra être augmenté des dépenses qui seraient faites postérieurement à la réception des lignes, pour travaux complémentaires ou acquisition de matériel roulant, sans que les sommes ainsi ajoutées puissent excéder 3,000 fr. par kilomètre. Les dépenses ainsi faites seront portées en compte d'après les mêmes bases que les dépenses de premier établissement.

Les capitaux nécessaires seront fournis par le concessionnaire qui sera autorisé à prélever sur les recettes nettes, avant le versement des excédents dus conformément aux deux derniers paragraphes de l'article 7 ci-dessus, l'intérêt à 4 p. 100 des dépenses ainsi faites et l'amortissement dans le temps restant à courir sur la concession, de celles de ces dépenses qui ne devraient pas donner lieu, en fin de concession, aux remboursements prévus par l'article 35 du cahier des charges.

Il ne sera tenu compte de ces dépenses que si les travaux ont été approuvés dans les mêmes formes que les projets définitifs, en suivant les prescriptions de l'article 3 du cahier des charges.

Art. 10. — A partir de la cinquième année d'exploitation de chacune des lignes, le concessionnaire devra, avant tout prélèvement sur les recettes pour couvrir ses dépenses d'exploita-

tion telles qu'elles sont déterminées par la formule indiquée à l'article 7, effectuer chaque année un premier prélèvement calculé comme il est dit à l'article ci-après et qui variera de 150 à 300 fr. par kilomètre, pour constituer un fonds spécial de renouvellement; ce prélèvement cessera lorsque la réserve ainsi constituée atteindra 2,500 fr. par kilomètre de ligne exploitée; par contre, il sera de nouveau effectué dès que le chiffre de la réserve descendra au-dessous de 2,500 fr. par kilomètre, par suite d'exécution des travaux de renouvellement des lignes ou du matériel fixe et roulant pour le paiement desquels ce fonds est spécialement créé. Il est toutefois bien entendu que les dépenses de renouvellement qui seront exécutées pendant un exercice seront prélevées sur le versement constitutif du fonds de réserve afférent à cet exercice.

Le versement au fonds de réserve sera de :

150 fr. pour une recette kilométrique inférieure à 300 fr.

175 fr. pour une recette kilométrique de 300 à 350 fr.

200 fr. pour une recette kilométrique de 350 à 400 fr.

225 fr. pour une recette kilométrique de 400 à 450 fr.

250 fr. pour une recette kilométrique de 450 à 500 fr.

275 fr. pour une recette kilométrique de 500 à 550 fr.

300 fr. pour une recette kilométrique supérieure à 550 fr.

Ce fonds spécial, composé de valeurs agréées par le département, sera déposé à la Banque de France; les revenus en seront touchés par le concessionnaire. Il est bien entendu que ce fonds de renouvellement sera la propriété du concessionnaire, dans la mesure où ce dernier aura contribué à le constituer, conformément à l'état qui sera dressé à la fin de chaque exercice; la part qui lui appartiendra lui sera remise en fin de concession, sauf les prélèvements qui auraient pu y être faits en exécution du paragraphe 3 de l'article 35 du cahier des charges.

Art. 11. — Le département touchera les subventions de l'Etat versées en exécution de la loi du 11 juin 1880, et demeurera chargé de rembourser l'Etat de ses avances à l'époque et dans les conditions fixées par l'article 15 de la même loi.

Art. 12. — Avant la mise en exploitation de la première ligne, le concessionnaire sera tenu de constituer une société anonyme spéciale aux chemins de fer d'intérêt local de la Charente, dont le capital sera d'au moins 3,500,000 francs si mieux il n'aime y substituer la compagnie des chemins de fer économiques des Charentes, dont, dans ce cas, le capital sera augmenté d'au moins 3,500,000 fr.

Cette société devra être agréée par le conseil général de la Charente.

Elle sera substituée au concessionnaire et deviendra solidairement responsable avec lui, vis-à-vis du département, de tous les engagements qu'il aura contractés vis-à-vis de ce dernier. Cette substitution devra, toutefois, être approuvée par un décret en conseil d'Etat, suivant les dispositions de l'article 10 de la loi du 11 juin 1880.

Art. 13. — La présente concession est faite aux charges, clauses et conditions du cahier des charges ci-annexé, à l'exécution desquelles le concessionnaire s'engage d'une façon formelle. Ce cahier des charges est conforme au cahier des charges type annexé au décret du 6 août 1881, modifié par le décret du 13 février 1900, sauf les modifications introduites par les articles 8, 11, 12, 13, 16 bis, 17 ter, 17 quater, 18, 20, 26, 29, 31, 33, 35, 41, 51 et 54 bis.

Art. 14. — La validité de la présente convention est subordonnée à la déclaration d'utilité publique et à l'obtention, par le département, des subventions de l'Etat au taux maximum résultant de la loi du 11 juin 1880, pour l'application de laquelle les frais kilométriques d'exploitation seront calculés par la formule indiquée à l'article 7.

Art. 15. — Le concessionnaire s'engage à n'employer que du personnel français et du matériel fixe et roulant de provenance française.

Lu et approuvé :

Le préfet de la Charente,  
Signé : LÉON POMMERAY.

Lu et approuvé :  
Le concessionnaire,  
Signé : J. JEANGARD.

## SÉRIE DES PRIX

1<sup>re</sup> PARTIE. — Infrastructure.

## I. — Frais d'études.

## DÉSIGNATION DES OUVRAGES

Frais d'études. — Le kilomètre de chemin de fer concédé, 450 fr.

## II. — Terrains.

Terrains. — Les dépenses réelles d'acquisitions de terrains seront remboursées au concessionnaire avec une majoration de 10 p. 100 pour frais généraux, frais d'administration et avances de capitaux.

## III. — Travaux.

§ 1<sup>er</sup>. — Terrassements, déblais de toute nature, y compris transport et emploi. Le mètre cube, 1 fr. 60.

§ 2. — Travaux accessoires sur les parties en déviation, règlement, perrés, murs de soutènement de moins de 1 mètre de hauteur, gazonnement dans les talus et assainissement.

Le kilomètre de chemin de fer établi en déviation, 1,000 fr.

§ 3. — Rectification de routes, chemins, et cours d'eau. Passages à niveau et raccords avec les voies publiques traversées, passages de dessertes, rampes d'accès et chemins ruraux empierrés au besoin.

Le kilomètre de chemin de fer concédé, 450 francs.

§ 4. — Etablissement de banquettes en gazon pour séparer la voie de la chaussée, caniveaux, parapets, drains à pierres sèches, tuyaux en poterie, réfection des chaussées, empierrements et pavages, raccords avec les voies publiques traversées à niveau, y compris l'empierrement, déplacement de bordures de trottoirs, d'escaliers, de regards et de clôtures, soutènement, arrachage et dessouchage des arbres, déplacement de bornes et matériaux divers, enfin tous travaux nécessaires sur les routes et chemins empruntés par le chemin de fer.

Le kilomètre de chemin de fer établi sur routes et chemins, 2,200 fr.

Réfection de bordures de trottoirs et de caniveaux dans certaines traverses.

Le mètre linéaire, 8 fr.

§ 5. — Ouvrages d'art :

Buses de 30 centimètres de diamètre. Le mètre linéaire, 7 fr.

Aqueducs ou buses de 40 centimètres d'ouverture. Le mètre linéaire, 40 fr.

Aqueducs ou buses de 50 centimètres d'ouverture. Le mètre linéaire, 50 fr.

Aqueducs ou buses de 60 centimètres d'ouverture. Le mètre linéaire, 60 fr.

Aqueducs ou buses de 80 centimètres d'ouverture. Le mètre linéaire, 90 fr.

Aqueducs ou buses de 1 mètre d'ouverture. Le mètre linéaire, 115 fr.

Aqueducs ou buses de 1 m. 20 d'ouverture. Le mètre linéaire, 130 fr.

Aqueducs ou buses de 1 m. 50 d'ouverture. Le mètre linéaire, 145 fr.

Ponceaux de 2 mètres d'ouverture. Le mètre linéaire, 200 fr.

Ces prix s'appliqueront également aux ouvrages existants qu'il y aurait lieu d'allonger et au mètre linéaire d'allongement.

Ponceaux de 3 mètres d'ouverture. L'un, 3,500 fr.

Pont de 4 mètres d'ouverture. L'un, 4,500 fr.

Pont de 5 mètres d'ouverture. L'ouvrage, 5,000 fr.

Pont de 7 mètres d'ouverture. L'ouvrage, 7,000 fr.

Passage inférieur de 3 mètres pour une hauteur de remblai au-dessus de la chaussée, ne dépassant pas 6 m. 50. L'ouvrage, 4,000 fr.

Lorsque la hauteur de remblai visée ci-dessus dépassera 6 m. 50, il sera ajouté au prix de l'ouvrage et par mètre de hauteur supplémentaire de remblai, 800 fr.

Passage inférieur de 4 mètres pour une hauteur de remblai au-dessus de la chaussée, ne dépassant pas 6 m. 50. L'ouvrage, 5,000 fr.

Lorsque la hauteur de remblai visée ci-dessus dépassera 6 m. 50, il sera ajouté au prix de l'ouvrage et par mètre de hauteur supplémentaire de remblai, 850 fr.

Passage inférieur de 5 mètres pour une hauteur de remblai au-dessus de la chaussée, ne dépassant pas 6 m. 50. L'ouvrage, 6,000 fr.

Lorsque la hauteur de remblai visée ci-dessus dépassera 6 m. 50, il sera ajouté au prix de l'ouvrage et par mètre de hauteur supplémentaire de remblai, 900 fr.

Passage inférieur de 6 mètres pour une hauteur de remblai au-dessus de la chaussée, ne dépassant pas 6 m. 50. L'ouvrage, 7,000 fr.

Lorsque la hauteur de remblai visée ci-dessus dépassera 6 m. 50, il sera ajouté au prix de l'ouvrage et par mètre de hauteur supplémentaire de remblai, 1,000 fr.

Passage inférieur de 7 mètres pour une hauteur de remblai au-dessus de la chaussée, ne dépassant pas 6 m. 50. L'ouvrage, 8,000 fr.

Lorsque la hauteur de remblai visée ci-dessus dépassera 6 m. 50, il sera ajouté au prix de l'ouvrage et par mètre de hauteur supplémentaire de remblai, 1,000 fr.

Passage inférieur de 8 mètres pour une hauteur de remblai au-dessus de la chaussée ne dépassant pas 6 m. 50. L'ouvrage, 9,000 fr.

Lorsque la hauteur de remblai visée ci-dessus dépassera 6 m. 50, il sera ajouté au prix de l'ouvrage et par mètre de hauteur supplémentaire de remblai, 1,000 fr.

Passage supérieur de 3 mètres de largeur entre parapets, 5,000 fr.

Passage supérieur de 4 mètres de largeur entre parapets, 5,500 fr.

Passage supérieur de 5 mètres de largeur entre parapets, 6,000 fr.

Passage supérieur de 6 mètres de largeur entre parapets, 6,500 fr.

Passage supérieur de 7 mètres de largeur entre parapets, 7,000 fr.

Passage supérieur de 8 mètres de largeur entre parapets, 8,000 fr.

## Ouvrages spéciaux à la ligne d'Angoulême à Barbezieux.

Murs de soutènement de plus de 1 mètre de hauteur :

Maçonnerie de moellons à pierres sèches. Le mètre cube, 5 fr.

Maçonnerie de moellons avec mortier de chaux hydraulique. Le mètre cube, 16 fr.

Tunnel d'Angoulême, terrassements et maçonnerie. Le mètre linéaire, 700 fr.

Pont métallique biais sur la gare d'Orléans, 30,000 fr.

Pont métallique biais de 6 mètres sur le Né, près Blanzac, 6,000 fr.

Élargissement du pont de 3 mètres sur le Condéon, près Barbezieux, 3,000 fr.

## Ouvrages spéciaux à la ligne d'Angoulême à Confolens.

Passage inférieur métallique de 12 mètres sur l'ancienne ligne d'Angoulême à Limoges, 15,000 francs.

Passage inférieur métallique de 16 mètres sur la nouvelle ligne d'Angoulême à Limoges, 20,000 fr.

Pont métallique de 12 mètres sur le Son, près de Cellefrouin, 10,000 fr.

Élargissement du pont d'Alloue, 15,000 fr.

## Ouvrages spéciaux à la ligne de Saint-Augeau à Segonzac.

Passage inférieur métallique de 12 mètres sur la ligne de Bordeaux à Paris, près Luxé, 10,000 fr.

Élargissement du pont de la Terne, près Luxé, 4,000 fr.

Élargissement d'un pont de deux arches, à Aigre, 6,000 fr.

Élargissement d'un pont de trois arches, à Aigre, 4,000 fr.

## Ouvrages spéciaux à la ligne d'Angoulême à Roumazières.

Allongement du ponceau de 2 mètres sur la gare de l'Etat, 3,600 fr.

Élargissement d'un P I métallique sur la ligne d'Angoulême à Limoges, près Magnac-sur-Trouve, 13,000 fr.

Élargissement et consolidation d'un pont de trois arches de 4 mètres, près Pranzac, 8,000 fr.

Pont métallique de deux travées de 10 mètres, biais sur la Tardoire, près Montbron, 25,000 fr.

II<sup>e</sup> PARTIE. — Superstructure.

## I. — Voie et matériel fixe.

§ 1<sup>er</sup>. — Voie en acier en rails vignole de

18 kilogr. le mètre linéaire, posés sur traverses de 1 m. 70 x 0 m. 18 x 0 m. 12, espacées de 0 m. 85 en moyenne d'axe en axe, y compris éclisses de 7 kilogr. la paire, boulons d'éclisses en fer de 0 kilogr. 200, tire-fonds de 0 kilogr. 280, fournitures de ballast, pose et consolidation jusqu'à complet bourrage des traverses.

Par mètre linéaire, 18 fr. 50.

§ 2. — Changements, croisements de voie, par appareil et non compris les voies. L'un, 1,000 fr.

§ 3. — Plaques tournantes. L'une, 1,400 fr.

§ 4. — Ponts à bascule. L'un, 2,000 fr.

§ 5. — Plaques tournantes pour machines. L'une, 5,000 fr.

§ 6. — Grues fixes. L'une, 6,000 fr.

§ 7. — Traversées à niveau des voies de l'Orléans, de l'Etat et des tramways électriques d'Angoulême, traversées à une voie. L'une, 4,000 fr.

§ 8. — Installation de signaux pour protéger les traversées des voies de l'Orléans et de l'Etat et appareils divers. L'une, 6,000 fr.

§ 9. — Alimentation d'eau. L'une, 5,000 fr.

§ 10. — Outillage des ateliers et des dépôts de la traction. Par kilomètre de chemin de fer concédé, 1,000 fr.

§ 11. — Outillage et mobilier de l'exploitation et de la voie. Par kilomètre de chemin de fer concédé, 500 fr.

## ÉNUMÉRATION DE L'OUTILLAGE DES ATELIERS ET DES DÉPÔTS DE LA TRACTION

Un moteur à vapeur de 15 chevaux.

Un tour parallèle de 150 millimètres.

Un tour parallèle de 220 millimètres.

Deux tours parallèles de 250 millimètres.

Un tour parallèle de 280 millimètres.

Un tour en l'air.

Deux tours à roues de machines.

Cinq perceuses.

Trois étaux limeurs.

Deux meules en grès.

Un tour à main.

Deux meules émeri.

Deux poinçonneuses-cisailles.

Une scie à ruban.

Une scie circulaire.

Une toupie à mouler.

Une raboteuse à bois.

Une dégauchisseuse à bois.

Une scie à rails.

Un ventilateur.

Une presse à caler.

Un four à bandages.

Un four à cimentier.

Un four à sable.

Deux forges à deux feux.

Deux pompes à vapeur.

Une baignoire.

Vingt étaux d'ajusteur.

Trois cisailles à main.

Vingt marteaux rivoirs.

Vingt compas à pointe.

Vingt compas d'épaisseur.

Six cents limes assorties.

Trois jeux de filières de 8 à 40 millimètres.

Trois règles en acier de 1 mètre.

Trois jeux de tourne-à-gauche.

Une machine à percer à colonne.

Dix cliquets à percer.

Vingt équerres à chapeau.

Deux marbres en fonte de 300/350<sup>m</sup>/<sub>m</sub>.

Deux marbres en fonte de 600/600<sup>m</sup>/<sub>m</sub>.

Six frusquins en fer.

Trois jeux de chiffres pour marquer à froid.

Trois jeux de lettres pour marquer à froid.

Trois vilebrequins à engrenages.

Six boîtes à forets avec archet.

Deux filières à trous avec tarauds.

Vingt équerres simples.

Dix étaux à mains.

Quatre-vingts burins et bédanes.

Trente mèches hélicoïdales assorties.

Dix porte-scies à métaux.

Vingt lames de scies à métaux.

Vingt clés à molettes.

Trois palmers maillechort.

Vingt pieds à coulisse.

Trois compas à verge.

Trois jeux de tarauds de 8 à 40<sup>m</sup>/<sub>m</sub>.

Deux braseros.

Deux jeux d'aleoirs de 8 à 40<sup>m</sup>/<sub>m</sub>.

Vingt fers à souder.

Vingt carreaux à dresser.

Trois seringues.

Cinq établis de menuisier.

Cinq maillets.

Cinq marteaux à main.

Cinq varlopes.

Cinq riflards.

Cinq rabots ordinaires.  
Trois rabots ronds.  
Trois guillaumes.  
Dix bœufs divers.  
Deux bisagués.  
Cinq scies allemandes.  
Cinq scies à tenon.  
Cinq scies à chantourner.  
Cinq scies à araser.  
Cinq égoines.  
Dix serre-joints.  
Cinq vilebrequins.  
Cinq pots à colle.  
Trente limes diverses à bois.  
Cinquante ciseaux et bédane à bois.  
Vingt gouges.  
Trois haches à main.  
Cinquante mèches à bois.  
Deux scies à fagots.  
Cinq enclumes.  
Quatre forges portatives.  
Cinq marteaux à frapper devant.  
Cinq marteaux à main.  
Dix chasses carrés.  
Dix dégorgeoirs.  
Cinquante tenailles.  
Quatre étaux à chaud.  
Dix chasses à parer.  
Trente tranches à froid et à chaud.  
Trois jeux d'étampes et sous-étampes avec dessus d'étampes.  
Quinze marteaux à garnir.  
Dix marteaux à boule.  
Deux griffes.  
Vingt matoirs.  
Cinq bigornes.  
Cinq cisailles à main.  
Cinq pinces plates.  
Cinq pinces rondes.  
Cinq jeux de bouterolles.  
Dix budgeons.  
Trois presses de chaudronnier.  
Cinq lampes à souder.

ÉNUMÉRATION DE L'OUTILLAGE ET DU MOBILIER  
DE L'EXPLOITATION DE LA VOIE

Gares pourvues de logement pour le chef de gare.

Dix-huit jeux d'outillage et de mobilier comprenant :  
Une table.  
Deux chaises.  
Un casier à billets.  
Un composteur à dater.  
Un timbre à date.  
Un timbre (nom de gare).  
Un timbre (bagages).  
Un tampon.  
Deux lanternes-appliquées.  
Une brouette.  
Un poulain.  
Une balance de 10 kilogr.  
Une bascule de 500 kilogr.  
Une lampe.  
Une banquette de salle d'attente.  
Une pendule.  
Une lanterne à trois feux.  
Un pot à colle avec pinceau.  
Une pelle à charbon.

Stations intermédiaires.

Quarante-neuf jeux d'outillage et de mobilier comprenant :  
Une table.  
Une chaise.  
Un casier à billets.  
Un composteur à dater.  
Un timbre à date.  
Un timbre (non de gare).  
Un timbre (bagages).  
Deux lanternes-appliquées.  
Une brouette.  
Un poulain.  
Une balance de 10 kilogr.  
Une bascule de 500 kilogr.  
Un tampon.  
Un pot à colle avec pinceau.

Conducteurs de trains.

Quarante jeux d'outillage et de mobilier comprenant :  
Deux drapeaux rouges à hampe.  
Deux drapeaux rouges à main.  
Une lanterne à trois feux.  
Un cornet.  
Une sacoche.  
Une pince de contrôle.

Equipes de la voie.

Vingt-cinq jeux d'outillage et de mobilier comprenant :  
Un bédane.  
Un burin.  
Une brouette.  
Une burette.  
Un bidon de 5 kilogr.  
Cinq battes.  
Une boîte à règlement.  
Un cric relève-rails.  
Deux clés à boutons d'éclisses.  
Deux clés à tirefonds.  
Une clé anglaise.  
Un décimètre.  
Deux drapeaux rouges avec jalon.  
Deux drapeaux verts avec jalon.  
Cinq fourches ou pelles allemandes.  
Une faux.  
Un gabarit de sabotage.  
Une herminette.  
Un jeu de nivelettes.  
Une lanterne à trois feux.  
Un lorry.  
Un marteau rivoir.  
Un niveau à bulle.  
Trois pioches.  
Deux pelles carrées.  
Quatre pinces à riper.  
Une règle d'écartement.  
Une règle à devers.  
Une scie.  
Deux houes à main.

II. — Stations.

Stations des chefs-lieux de canton, des têtes de ligne, des terminus et des bifurcations, compris bâtiment à voyageurs, halle couverte accolée, quais à marchandises et à bestiaux, cabinets d'aisances, lampisterie, trottoirs gravelés du type du 2<sup>e</sup> réseau de la Charente-Inférieure (y compris les empièvements). L'une, 15,000 francs.

Stations intermédiaires et haltes du type des tramways de la Charente-Inférieure, avec abri, trottoirs, cours, empièvements, etc. L'une, 2,500 fr.

Remise en bois de sapin, type des tramways de la Charente-Inférieure, avec dortoir. Le mètre carré, 100 fr.

Installations générales de la traction, comprenant : atelier, fosse à piquer, magasin, bureau (construction en bois de sapin du type de la Charente-Inférieure). Le mètre carré, 120 fr.

Logement pour un chef de dépôt, 10,000 fr.  
Téléphone, y compris l'installation d'un poste dans toutes les stations. Par kilomètre de chemin de fer concédé, 400 fr.

N. B. — Le maximum des installations générales est fixé à 600 fr. par kilomètre pour l'ensemble du réseau ; le concessionnaire disposera ses ateliers comme il l'entendra dans la limite de ce maximum, étant entendu que les transports des pièces et objets à réparer ou des outils, resteront à sa charge, tant sur ses propres lignes que sur les réseaux voisins qu'il sera nécessaire d'emprunter.

III<sup>e</sup> PARTIE. — Matériel roulant.

Locomotives du poids de 19 tonnes 5 en ordre de marche (type 2<sup>e</sup> réseau des E. C.). L'une, 35,000 fr.

Locomotive du poids de 17 tonnes en ordre de marche. L'une, 30,000 fr.

Voitures à voyageurs. L'une, 6,000 fr.

Voitures-fourgons. L'une, 5,000 fr.

Fourgons. L'un, 4,000 fr.

Wagons. L'un, 2,500 fr.

Grue roulante. L'une, 7,000 fr.

Frein à vide continu, à installer sur la machine. Par machine, 1,700 fr.

Frein à vide à 4 sabots, pour voitures, voitures-fourgons et fourgons, avec appareils de commande à l'intérieur ou à l'extérieur. Par véhicule, 1,200 fr.

Frein à vide à 4 sabots, pour voitures à voyageurs et wagons-plats. Par véhicule, 600 fr.

Boyaux et raccords dont seront munis les véhicules pour leur communication avec l'appareil de la machine. Par véhicule, 225 fr.

Pièces de rechange. Par kilomètre, 200 fr.

ÉNUMÉRATION DES PIÈCES DE RECHANGE

Essieux de locomotives (3 jeux), 9.

Bièlles (3 jeux), 6.  
Manivelles motrices (3 jeux), 6.  
Pistons, 3.  
Tiroirs complets, 4.  
Cylindres, 3.  
Jeux de coussinets pour locomotives, 4.  
Essieux montés de voitures et wagons, 15.  
Jeux de ressorts de suspensions pour voitures, 4.  
Plaques de garde de voitures et de wagons, 5.  
Jeux de ressorts de suspension pour wagons, 10.  
Boîtes à huile, 25.  
Coussinets de voitures et wagons, 40.  
Tampons de voitures et wagons, 10.  
Faux-tampons de voitures et wagons, 25.  
Tampons de machines, 2.  
Faux-tampons de machines, 2.  
Crochets de traction, 25.  
Re ressorts de traction, 5.  
Re ressorts de choc, 10.  
Rails de 8 mètres, 75.  
Boulons d'éclisses, 1,500 kilogr.  
Tirefonds, 4,000 kilogr.  
Boulons assortis pour machines, voitures et wagons, 1,500 kilogr.  
Glaces pour voitures, fermetures de portes et petites pièces diverses pour voitures et wagons, tels que mains de choc, menottes de suspension, axes, clavettes, etc.

IV<sup>e</sup> PARTIE. — Approvisionnements et travaux non terminés.

I. — Approvisionnements.

Rails. La tonne, 240 fr.  
Eclisses. La tonne, 320 fr.  
Boulons et tirefonds. La tonne, 440 fr.  
Traverses. La pièce, 2 fr. 75.  
Ballast. Le mètre cube, 4 fr. 50.  
Appareils de voie. La pièce, 800 fr.  
Plaque tournante pour wagons. La pièce, 1,200 fr.  
Pont à bascule. La pièce, 1,600 fr.  
Plaque tournante pour machines. La pièce, 4,000 fr.  
Grue fixe. La pièce, 4,800 fr.  
Tabliers métalliques. Le kilogr., 35 centimes.

II. — Travaux non terminés.

Terrassements. Le mètre cube, 1 fr. 40.  
Pose de voie sur terre. Le mètre linéaire, 1 fr. 25.  
Pose de voie avec ballastage en première couche. Le mètre linéaire, 4 fr.

Ponts métalliques, ponts en maçonnerie, bâtiments, travaux divers.

Fers, fontes, etc. Le kilogramme, 35 centimes.

Béton de chaux hydraulique. Le mètre cube, 15 fr.

Maçonnerie de moellons à pierres sèches. Le mètre cube, 4 fr.

Maçonnerie de moellons avec mortier de chaux hydraulique. Le mètre cube, 14 fr.

Maçonnerie de pierre de taille. Le mètre cube, 70 fr.

Maçonnerie de moellon piqué ou smillé. Le mètre cube, 60 fr.

Il est stipulé que les prix d'attente portés dans la quatrième partie ci-dessus (approvisionnement et travaux non terminés) sont, comme les autres, passibles de la retenue du cinquième, ainsi qu'il est dit à l'article 5.

Lu et approuvé :

Le préfet de la Charente,

Signé : LÉON POMMÉRAY.

Lu et approuvé :

Le concessionnaire,

Signé : J. JEANGARD.

CAHIER DES CHARGES

TITRE I

TRACÉ ET CONSTRUCTION

Tracé.

Article 1<sup>er</sup>. — Le réseau de chemins de fer d'intérêt local qui fait l'objet du présent cahier des charges comprendra les lignes suivantes :

1<sup>o</sup> Angoulême à Barbezieux, par Blanzac ;  
2<sup>o</sup> Barbezieux à Chalais, par Brossac ;

3° Angoulême à Confolens, par Saint-Angeau et Champagne-Mouton;

4° Saint-Angeau à Segonzac, par Mansle, Aigre, Rouillac et Jarnac;

5° Angoulême à Roumazières, par Montbron et Montembœuf;

6° Archiac à Cognac, par Segonzac;

7° Blanzac à Villebois-Lavalette.

Il empruntera les voies publiques ci-après :

1° Ligne d'Angoulême à Barbezieux : rue de La Rochefoucauld, route nationale n° 10, chemin de grande communication n° 7, chemin de grande communication n° 5;

2° Ligne de Barbezieux à Chalais : route départementale n° 2, route départementale n° 1, chemin vicinal ordinaire n° 1;

3° Ligne d'Angoulême à Confolens : route nationale n° 10, chemin d'intérêt commun n° 61, chemin d'intérêt commun n° 73, chemin de grande communication n° 12, chemin d'intérêt commun n° 15, route départementale n° 6, chemin de grande communication n° 10, route départementale n° 3, chemin d'intérêt commun n° 6, route départementale n° 7, route nationale n° 148;

4° Ligne de Saint-Angeau à Segonzac : route départementale n° 6, route départementale n° 9, route départementale n° 4, chemin vicinal ordinaire n° 4, route nationale n° 141;

5° Ligne d'Angoulême à Roumazières : chemin d'intérêt commun n° 94, chemin vicinal ordinaire n° 2, chemin de grande communication n° 23, chemin de grande communication n° 3, chemin d'intérêt commun n° 79, route départementale n° 6, chemin vicinal ordinaire n° 1, route départementale n° 13, chemin de grande communication n° 16, chemin d'intérêt commun n° 131;

6° Ligne d'Archiac à Cognac : route départementale n° 2, chemin de grande communication n° 24, chemin d'intérêt commun n° 118;

7° Ligne de Blanzac à Villebois-Lavalette : chemin de grande communication n° 5, route départementale n° 14.

La traction aura lieu par moteurs mécaniques présentés par le concessionnaire et agréés par l'administration.

#### Délai d'exécution.

Art. 2. — Les travaux devront être commencés dans un délai de douze mois à partir de la loi déclarative d'utilité publique. Ils seront poursuivis de telle façon que l'ensemble du réseau soit livré à l'exploitation dans un délai de quatre ans, à partir de la même date.

L'ouverture à l'exploitation aura lieu par sections successives au fur et à mesure de l'achèvement de ces sections.

#### Approbation des projets.

Art. 3. — Aucun travail ne pourra être entrepris pour l'établissement du chemin de fer et de ses dépendances sans que les projets en aient été approuvés, conformément à l'article 3 de la loi du 11 juin 1880, pour les projets d'ensemble, par le conseil général, et pour les projets de détail des ouvrages, par le préfet, sous réserve de l'approbation spéciale du ministre des travaux publics, dans le cas où les travaux affecteraient des cours d'eau ou des chemins dépendant de la grande voirie.

A cet effet, les projets d'ensemble, comprenant le tracé, les terrassements et l'emplacement des stations, seront remis au préfet, dans les neuf mois au plus tard de la date de la loi déclarative d'utilité publique.

Le préfet, après avoir pris l'avis de l'ingénieur en chef du département, soumettra ces projets au conseil général, qui statuera définitivement, sauf le droit réservé au ministre des travaux publics par le paragraphe 2 de l'article 3 de la loi, d'appeler le conseil général à statuer à nouveau sur lesdits projets.

L'une des expéditions des projets ainsi approuvés sera remise au concessionnaire avec la mention de la décision approbative du conseil général; l'autre restera entre les mains du préfet.

Avant comme pendant l'exécution, le concessionnaire aura la faculté de proposer aux projets approuvés les modifications qu'il jugerait utiles, mais ces modifications ne pourront être exécutées que moyennant l'approbation de l'autorité compétente.

#### Projets antérieurs.

Art. 4. — Le concessionnaire pourra prendre

copie, sans déplacement, de tous les plans, nivellements et devis qui auraient été antérieurement dressés aux frais du département.

#### Pièces à fournir.

Art. 5. — Les projets d'ensemble qui doivent être produits par le concessionnaire comprennent pour la ligne entière ou pour chaque section de la ligne :

1° Un extrait de la carte au 1/80,000°;

2° Un plan général à l'échelle de 1/10,000°;

3° Un profil en long à l'échelle de 1/5,000 pour les longueurs et de 1/1,000 pour les hauteurs, dont les cotes seront rapportées au niveau moyen de la mer, pris pour plan de comparaison. Au-dessous de ce profil, on indiquera, au moyen de trois lignes horizontales disposées à cet effet, savoir :

Les distances kilométriques du chemin de fer, complètes à partir de son origine;

La longueur et l'inclinaison de chaque pente ou rampe;

La longueur des parties droites et le développement des parties courbes du tracé, en faisant connaître le rayon correspondant à chacune de ces dernières;

4° Un certain nombre de profils en travers, à l'échelle de 5 millimètres pour mètre et le profil type de la voie à l'échelle de 2 centimètres pour mètre;

5° Un mémoire dans lequel seront justifiées toutes les dispositions essentielles du projet, et un devis descriptif dans lequel seront reproduites, sous forme de tableaux, les indications relatives aux déclivités et aux courbes déjà données sur le profil en long.

La position des gares et stations projetées, celle des cours d'eau et des voies de communication traversés par le chemin de fer, des passages soit à niveau, soit en dessus, soit en dessous de la voie ferrée, devront être indiqués tant sur le plan que sur le profil en long; le tout sans préjudice des projets à fournir pour chacun de ces ouvrages.

#### Acquisition de terrains. — Ouvrages d'art. — Etablissement de la deuxième voie.

Art. 6. — Les terrains seront acquis, les ouvrages d'art et les terrassements seront exécutés et les rails seront posés pour une voie seulement, sauf à l'emplacement des gares et stations.

Le concessionnaire sera tenu d'exécuter à ses frais une seconde voie lorsque la recette brute kilométrique aura atteint le chiffre de 35,000 fr. pendant une année.

En dehors du cas prévu par le paragraphe précédent, il pourra, à toute époque de la concession, être requis par le préfet, au nom du département, et par le ministre des travaux publics, au nom de l'Etat, d'exécuter et d'exploiter une seconde voie sur tout ou partie de la ligne, moyennant le remboursement des frais d'établissement de ladite voie.

Si les travaux de la double voie requise ne sont pas commencés et poursuivis dans les délais et conditions prescrits par la décision qu'il a ordonnée, l'administration pourra mettre le chemin de fer tout entier sous séquestre et exécuter elle-même les travaux.

Les terrains acquis pour l'établissement du chemin de fer ne pourront pas recevoir une autre destination.

#### Largeur de la voie. — Gabarit du matériel roulant.

Art. 7. — La largeur de la voie entre les bords intérieurs des rails devra être de 1 mètre.

La largeur des caisses des véhicules, ainsi que de leur chargement, ne dépassera pas 2 m. 10 et celle du matériel roulant, y compris toutes saillies, notamment celle des marchepieds latéraux, ne dépassera pas 2 m. 10. La hauteur du matériel roulant au-dessus des rails, y compris toutes saillies, sera au plus de 3 m. 50, pour les locomotives, et de 3 m. 30, pour les autres véhicules et leurs chargements.

Dans les parties à deux voies, la largeur de l'entrevoie, mesurée entre les bords extérieurs des rails, sera de 1 m. 65.

La largeur des accotements, c'est-à-dire des parties comprises de chaque côté entre le bord extérieur du rail et l'arête supérieure du ballast, sera de 60 centimètres.

L'épaisseur de la couche de ballast sera d'au moins 35 centimètres et l'on ménagera, au pied de chaque talus du ballast, une banquette de

largeur telle que l'arête de cette banquette se trouve à 90 centimètres au moins de la verticale de la partie la plus saillante du matériel roulant.

A moins d'une autorisation spéciale de l'administration, il devra être réservé, entre les obstacles isolés se trouvant au-dessus du niveau des marchepieds latéraux le long des voies principales et les parties les plus saillantes du matériel roulant, une distance d'au moins 60 centimètres.

Le concessionnaire établira le long du chemin de fer les fossés ou rigoles qui seront jugés nécessaires pour l'assèchement de la voie et pour l'écoulement des eaux.

Les dimensions de ces fossés et rigoles seront déterminées par le préfet, suivant les circonstances locales, sur les propositions du concessionnaire.

#### Alignements et courbes, pentes et rampes.

Art. 8. — Les alignements seront raccordés entre eux par des courbes dont le rayon ne pourra être inférieur à 100 mètres. Toutefois sur certains points spéciaux qui sont indiqués à l'avant-projet et notamment aux abords des stations et dans la traversée des bourgs, ce minimum pourra descendre jusqu'à 35 mètres.

Une partie droite de 40 mètres au moins de longueur devra être ménagée entre deux courbes consécutives, lorsqu'elles seront dirigées en sens contraire, sauf sur les parties de route que le chemin de fer empruntera et les abords des gares et stations.

Le maximum des déclivités est fixé à 30 millimètres par mètre. Toutefois et exceptionnellement, aux abords d'Angoulême et dans la traversée de Jarnac, le maximum des déclivités pourra s'élever sur certains points jusqu'à 55 millimètres par mètre.

Une partie horizontale de 40 mètres au moins devra être ménagée entre deux déclivités consécutives de sens contraire et versant leurs eaux au même point, sauf sur les parties de routes que le chemin de fer empruntera.

Les déclivités correspondant aux courbes de faible rayon devront être réduites autant que faire se pourra.

Le concessionnaire aura la faculté, dans des cas exceptionnels, de proposer aux dispositions du présent article les modifications qui lui paraîtraient utiles, mais ces modifications ne pourront être exécutées que moyennant l'approbation préalable du préfet.

#### Gares et stations.

Art. 9. — Le nombre et l'emplacement des stations ou haltes de voyageurs et des gares de marchandises seront arrêtés par le conseil général, sur les propositions du concessionnaire, après une enquête spéciale.

Il demeure toutefois entendu, dès à présent, que des stations, haltes et arrêts seront établies dans les localités indiquées ci-après :

Ligne d'Angoulême à Barbezieux : Angoulême (station), Grelet (station), l'Escalier (halte), Breuty (arrêt), la Couronne (station), le Four-à-Chaux (halte), Roulet (station), Chez-Prompt (arrêt), Claix (station), Chez-Debeaud (arrêt), Plassac (halte), Champagne-Mainfonds (station), Maine-Cérier (halte), Blanzac (station), Péreuil (station), Aingedue-Saint-Aulais (halte), Saint-Honnet (station), Salles (arrêt), Barbezieux (station).

Ligne de Barbezieux à Chalais : Barbezieux (station), Condéon (station), Berneuil (arrêt), Chillac (station), Passirac (halte), Brossac (station), Chez-Chiron (arrêt), Bardénac (halte), Chalais (station).

Ligne d'Angoulême à Confolens : Angoulême (station), Pisany (halte), le Pontouvre (station), Viville (halte), Lansac (halte), les Rossignols (station), Champniers (station), la Simarde (halte), Brie (station), Verrières (halte), Cherves (halte), la Motte (arrêt), la Mornière (halte), Jauldes (station), Cougens (station), la Foulière (halte), l'Age-Ballot (halte), Saint-Angeau (station), Valence (station), Ventouse (halte), les Pradelières (arrêt), Cellerouin (station), Beaulieu (station), Chassiecq (station), Champagne-Mouton (station), Saint-Coutant (station), Benest (station), Alloue (station), Hiesse (halte), Confolens (station).

Ligne de Saint-Angeau à Segonzac : Saint-Angeau (station), Saint-Ciers (station), Puyréau (station), Mansle (station), Echoisy (station), Luxé (station), Fouqueure (arrêt), le Redour (arrêt), Villejésus (arrêt), Aigre (station), Aigre (arrêt), Marciillac-Lanville (station), Germeville (halte), Gourville (station), Bonneville (station),

(Station)  
le Breuil (halte), Lignières (halte), Rouillac (station), Beaulieu (halte), Plalzac (arrêt), Sigogne (station), la Métairie (arrêt), Jarnac (arrêt), Jarnac (station), Gondeville-Maraucheville (arrêt), Mainxe (halte), Garancille (halte), Segonzac (station).

Ligne d'Angoulême à Roumazières : Angoulême (station), l'Isle-d'Espagnac (station), Re-coux (halte), Magnac-sur-Touvre (halte), Mornac (station), le Quéroy-Brouterie (station), Glane (halte), Pranzac (station), Saint-Paul (station), Vilhonneur (arrêt), Saint-Sornin (station), Vouthon (arrêt), Montbron-Basseville (arrêt), Montbron (station), Rouzède (station), Mazerolles (station), la Belle-Etoile (arrêt), Montembœuf (station), Cherves-Châtelars (station), Mazières (station), Suris-Lapéruse (station), Roumazières-Bourg (arrêt), Roumazières (station).

Ligne d'Archiac à Cognac : Archiac (station), Saint-Fort (station), Juillac-le-Coq (station), Segonzac (station), Biard (halte), Roissac (station), Marville (halte), Genté (station), Cognac (station).

Ligne de Blanzac à Villebois-Lavalette : Blanzac (station), le Grand-Moulin (halte), Chadurie (station), Saint-Acquitier (halte), Charmant (station), Fouquebrune (halte), Magnac (halte), Ron-senac (station), Villebois-Lavalette (station).

Si, pendant l'exploitation, de nouvelles stations, gares ou haltes sont reconnues nécessaires d'accord entre le département et le concessionnaire, il sera procédé à une enquête spéciale.

L'emplacement en sera définitivement arrêté par le conseil général, le concessionnaire entendu.

Le nombre, l'étendue et l'emplacement des gares d'évitement seront déterminés par le préfet, le concessionnaire entendu ; si la sécurité publique l'exige, le préfet pourra, pendant le cours de l'exploitation, prescrire l'établissement de nouvelles gares d'évitement ainsi que l'augmentation des voies dans les stations et aux abords des stations.

Le concessionnaire sera tenu, préalablement à tout commencement d'exécution, de soumettre au préfet les projets de détail de chaque gare, station ou halte, lesquels se composeront :

- 1° D'un plan à l'échelle de 1/500 indiquant les voies, les quais, les bâtiments et leur distribution intérieure, ainsi que la disposition de leurs abords ;
- 2° D'une élévation des bâtiments à l'échelle de 1 centimètre par mètre ;
- 3° D'un mémoire descriptif dans lequel les dispositions essentielles du projet seront justifiées.

#### Traversée des routes et chemins.

Art. 10. — Le concessionnaire sera tenu de rétablir les communications interceptées par le chemin de fer, suivant les dispositions qui seront approuvées par l'administration compétente.

#### Passages au-dessus des routes et chemins.

Art. 11. — Lorsque le chemin de fer devra passer au-dessus d'une route nationale ou départementale, ou d'un chemin vicinal, l'ouverture du viaduc sera fixée par le ministre des travaux publics ou le préfet, suivant le cas, en tenant compte des circonstances locales ; mais cette ouverture ne pourra, dans aucun cas, être inférieure à 8 mètres pour la route nationale, à 7 mètres pour la route départementale, à 6 mètres pour un chemin vicinal de grande communication et à 4 mètres pour un simple chemin vicinal ou rural, à 3 mètres pour un chemin de servitude.

Pour les viaducs de forme cintrée, la hauteur sous clé à partir du sol de la route sera de 5 mètres au moins ; pour ceux qui seront formés de poutres horizontales en fer ou en acier, la hauteur libre, à partir du sol de la route, au-dessus de la chaussée dans toute sa largeur ne sera pas inférieure à 4 m. 30.

La largeur entre les parapets sera au moins de 3 m. 60. La hauteur de ces parapets ne pourra, dans aucun cas, être inférieure à 1 mètre.

Sur les lignes et sections pour lesquelles la compagnie exécutera les ouvrages d'art pour deux voies, la largeur des viaducs entre les parapets sera au moins de 6 m. 30.

#### Passages au-dessous des routes et chemins.

Art. 12. — Lorsque le chemin de fer devra passer au-dessous d'une route nationale ou départementale, ou d'un chemin vicinal, la largeur entre les parapets du pont qui supportera la route ou le chemin sera fixée par le ministre des travaux publics ou le préfet, suivant le cas, en tenant compte des circonstances locales ; mais cette largeur ne pourra, dans aucun cas, être inférieure à 8 mètres pour la route nationale, à 7 mètres pour la route départementale, à 6 mètres pour un chemin vicinal de grande communication, et à 4 mètres pour un simple chemin vicinal ou rural, et à 3 mètres pour un chemin de servitude.

L'ouverture du pont entre les culées sera au moins de 3 m. 60 pour les chemins à une voie, et de 6 m. 30 sur les lignes ou sections pour lesquelles le concessionnaire exécutera les ouvrages d'art pour deux voies. Cette largeur régnera jusqu'à 2 mètres au moins au-dessus du niveau du rail. La distance verticale qui sera ménagée au-dessus des rails pour le passage des trains, dans une largeur égale à celle qui est occupée par les caisses des voitures, ne sera pas inférieure à 4 m. 10.

#### Passages à niveau.

Art. 13. — Dans le cas où des routes nationales ou départementales, ou des chemins vicinaux, ruraux ou particuliers seraient traversés à leur niveau par le chemin de fer, les rails devront être posés sans aucune saillie ni dépression sur la surface de ces routes, et de telle sorte qu'il n'en résulte aucune gêne pour la circulation des voitures.

Le croisement à niveau du chemin de fer et des routes ne pourra s'effectuer sous un angle inférieur à 45 degrés, à moins d'une autorisation formelle de l'administration supérieure.

L'ouverture libre des passages à niveau sera d'au moins 6 mètres pour les routes nationales et départementales et les chemins vicinaux de grande communication, et d'au moins 4 mètres pour tous les autres chemins.

Le préfet déterminera, sur la proposition du concessionnaire, dans les conditions stipulées à l'article 2 de la convention, les types des barrières qu'il devra poser aux passages à niveau, ainsi que les abris ou maisons de gardes à établir. Il peut dispenser d'établir des maisons de gardes ou des abris et même de poser des barrières au croisement des chemins peu fréquentés ; même observation pour les contre-rails.

La déclivité des routes et chemins aux abords des passages à niveau sera réduite à 20 millièmes au plus sur 10 mètres de longueur de part et d'autre de chaque passage.

#### Rectification des routes.

Art. 14. — Lorsqu'il y aura lieu de modifier l'emplacement ou le profil des routes existantes, l'inclinaison des pentes et rampes sur les routes modifiées ne pourra excéder 3 centimètres par mètre pour les routes nationales et 5 centimètres pour les routes départementales et les chemins vicinaux et ruraux. Le préfet restera libre toutefois d'apprécier les circonstances qui pourraient motiver une dérogation à cette clause, en ce qui touche les routes départementales et les chemins vicinaux ; le ministre statuera en tout ce qui touche les routes nationales.

#### Écoulement des eaux. — Débouché des ponts.

Art. 15. — Le concessionnaire sera tenu de rétablir et d'assurer à ses frais, pendant la durée de sa concession, l'écoulement de toutes les eaux dont le cours aurait été arrêté, suspendu ou modifié par ces travaux, et de prendre les mesures nécessaires pour prévenir l'insalubrité pouvant résulter des chambres d'emprunt.

Les viaducs à construire à l'encontre des rivières, des canaux et des cours d'eau quelconques auront au moins 3 m. 60 de largeur entre les parapets sur les chemins à une voie, et 6 m. 30 sur les chemins à deux voies, et ils présenteront en outre les garages nécessaires pour la sécurité des ouvriers de la voie. La hauteur des parapets ne pourra être inférieure à 1 mètre.

La hauteur et le débouché du viaduc seront déterminés, dans chaque cas particulier, par

l'administration, suivant les circonstances locales.

Dans tous les cas où l'administration le jugera utile, il pourra être accolé aux ponts établis par le concessionnaire, pour le service du chemin de fer, une voie charretière ou une passerelle pour piétons. L'excédent de dépense qui en résultera sera supporté, suivant les cas, par l'Etat, le département ou les communes intéressées, d'après l'évaluation contradictoire qui sera faite par les ingénieurs ou les agents désignés par l'autorité compétente et par les ingénieurs de la compagnie.

#### Souterrains.

Art. 16. — Les souterrains à établir pour le passage du chemin de fer auront au moins 3 m. 60 de largeur entre les pieds-droits au niveau des rails, pour les chemins à une voie, et 6 m. 30 de largeur pour les lignes ou sections à deux voies. Cette largeur régnera jusqu'à 2 mètres au moins au-dessus du niveau du rail. Des garages seront établis à 50 mètres de distance de chaque côté, et seront disposés en quinconce d'un côté à l'autre. La hauteur sous clef au-dessus de la surface des rails sera de 4 m. 70.

La distance verticale qui sera ménagée entre l'intrados et le dessus des rails, pour le passage des trains, dans une largeur égale à celle qui est occupée par les caisses des voitures, ne sera pas inférieure à 4 m. 10. L'ouverture des puits d'aération et de construction des souterrains sera entourée d'une margelle en maçonnerie de 2 mètres de hauteur. Cette ouverture ne pourra être établie sur aucune voie publique.

#### Maintien des communications.

Art. 17. — A la rencontre des cours d'eau flottables ou navigables, le concessionnaire sera tenu de prendre toutes les mesures et de payer tous les frais nécessaires pour que le service de la navigation ou du flottage n'éprouve ni interruption ni entrave pendant l'exécution des travaux.

A la rencontre des routes nationales ou départementales et des autres chemins publics, il sera construit des chemins et ponts provisoires, par les soins et aux frais du concessionnaire, partout où cela sera jugé nécessaire pour que la circulation n'éprouve aucune interruption ni gêne.

Avant que les communications existantes puissent être interceptées, une reconnaissance sera faite par les ingénieurs de la localité, à l'effet de constater si les ouvrages provisoires présentent une solidité suffisante et s'ils peuvent assurer le service de la circulation.

Un délai sera fixé par l'administration pour l'exécution des travaux définitifs destinés à rétablir les communications interceptées.

#### Etablissement de la voie ferrée. — Parties accessibles aux voitures ordinaires.

Art. 17 bis. — Dans les sections où le chemin de fer sera établi sur une partie de la voie publique accessible à la circulation ordinaire, les voies de fer seront posées au niveau du sol, sans saillie ni dépression, suivant le profil normal de la voie publique et sans altération de ce profil, soit dans le sens transversal, soit dans le sens longitudinal, à moins d'une autorisation spéciale du préfet. Les rails seront compris dans un empièchement de 30 centimètres d'épaisseur qui régnera dans l'entre-rails, et à 50 centimètres au moins de chaque côté, conformément aux dispositions prescrites par le préfet, sur la proposition du concessionnaire qui restera chargé d'établir à ses frais cet empièchement.

La chaussée empièchée de la voie publique sera d'ailleurs conservée ou établie avec des dimensions telles qu'en dehors de l'espace occupé par le matériel du chemin de fer (toutes saillies comprises) il reste une largeur libre de chaussée d'au moins 2 m. 60 permettant à une voiture ordinaire de se ranger pour laisser passer le matériel du chemin de fer avec le jeu nécessaire.

Dans les parties où il existera entre la bordure extérieure du caniveau pavé et le rail, une bande inférieure à 35 centimètres, le concessionnaire devra payer cette bande.

Si la chaussée empruntée est pavée, l'entre-rails et les zones de 50 centimètres indiquées ci-dessus devront être pavés de façon que le

profil transversal de la chaussée pavée ne soit pas modifié.

La chaussée sera accompagnée d'un accotement ou d'un trottoir de 1 m. 10 au moins. Le concessionnaire construira, en outre, suivant les dispositions qui lui seront indiquées avant la réception générale de la voie ferrée, des gares pour les dépôts de matériaux d'entretien de la voie publique; la profondeur de ces gares mesurée à partir de l'arête extrême de l'accotement sera de 1 m. 20 au minimum.

Par dérogation aux termes de l'article 5 du décret du 6 août 1881, le concessionnaire sera dispensé, à titre révoquant, de poser des rails à gorge ou des contre-rails sur les voies publiques dont le sol est emprunté par la voie ferrée, sauf toutefois dans les parties où la voie serait traversée normalement par les voitures.

Un intervalle libre d'au moins 1 m. 40 de largeur sera réservé, d'autre part, entre le matériel de la voie ferrée (toutes saillies comprises) et les limites des propriétés riveraines ou des alignements approuvés, s'ils passent en avant de ces propriétés.

La voie ferrée sera établie de telle sorte que la verticale des parties les plus saillantes du matériel roulant ne dépasse pas l'arête extérieure de l'accotement. Dans les parties où la voie sera établie soit sur le bord d'un remblai de plus de 50 centimètres de hauteur, soit le long d'un talus de déblai ou d'un obstacle continu dépassant le niveau des marchepieds, il sera ménagé un espace libre d'au moins 75 centimètres de largeur entre la partie la plus saillante du matériel roulant et la crête du remblai, le pied du déblai ou l'obstacle continu. Pour les obstacles isolés, cet intervalle sera réduit à 60 centimètres.

*Etablissement de la voie ferrée. — Parties non accessibles aux voitures ordinaires.*

Art. 17 ter. — Si la voie ferrée est établie sur un accotement interdit aux voitures ordinaires, elle reposera sur une couche de ballast de 2 m. 10 de largeur et d'au moins 35 centimètres d'épaisseur totale qui sera arasée de niveau avec la surface de l'accotement relevé en forme de trottoir. Cette disposition ne sera adoptée que sur les routes dont la largeur de plateforme sera supérieure à 8 mètres.

La partie de la voie publique qui restera réservée à la circulation des voitures ordinaires et des piétons présentera une largeur minimum de 6 mètres, cette largeur minimum étant mesurée en dehors de l'accotement occupé par la voie ferrée et en dehors des emplacements qui seront affectés au dépôt des matériaux d'entretien de la route.

L'autorité compétente pour statuer sur les projets d'exécution pourra exiger que l'emplacement occupé par la voie ferrée soit limité du côté de la chaussée de la voie publique au moyen d'une bordure d'au moins 12 centimètres de saillie, en gazon, d'une solidité suffisante. Elle pourra également prescrire dans les parties de routes ou de chemins, dont la déclivité dépassera 3 centimètres par mètre, l'établissement d'un demi-caniveau pavé le long des bordures en pierre. Un intervalle libre de 30 centimètres au moins sera réservé entre la verticale de l'arête de cette bordure et la partie la plus saillante du matériel de la voie ferrée; un autre intervalle libre de 1 m. 40 subsistera entre le matériel roulant (toutes saillies comprises) et les limites des propriétés riveraines ou des alignements approuvés s'ils passent en avant de ces propriétés.

La voie ferrée sera établie de telle sorte que la verticale des parties les plus saillantes du matériel roulant ne dépasse pas l'arête extérieure de l'accotement. Dans les parties où la voie sera établie, soit sur le bord d'un remblai de plus de 50 centimètres de hauteur, soit le long d'un talus de déblai ou d'un obstacle continu dépassant le niveau des marchepieds, il sera ménagé un espace libre d'au moins 75 centimètres de largeur entre la partie la plus saillante du matériel roulant et la limite extérieure du remblai, du déblai ou de l'obstacle continu. Pour les obstacles isolés cet intervalle sera réduit à 60 centimètres.

Les rails qui, à l'extérieur, seront au niveau de l'accotement régularisé, ne formeront sur l'entre-rails que la saillie nécessaire pour le passage des boudins des roues du matériel de la voie ferrée.

Enfin des buses coudées en poterie de 10 centimètres de diamètre intérieur seront établies tous les 10 mètres sous la voie ferrée pour l'assainissement de la chaussée.

#### *Traverses des villes et villages.*

Art. 17 quater. — Dans les traverses des villes et des villages, les voies ferrées devront, à moins d'une autorisation spéciale du préfet, être établies avec rails noyés dans la chaussée entre les deux trottoirs, ou du moins, entre les deux zones à réserver pour l'établissement de trottoirs et suivant le type décrit à l'article 17 bis.

Le minimum des largeurs à réserver est fixé d'après les cotes suivantes :

a) Pour un trottoir ou pour l'emplacement à ménager en vue de l'établissement d'un trottoir, 1 m. 10. Cette largeur sera mesurée à partir des limites des propriétés riveraines bâties ou non, ou des alignements approuvés, s'ils passent en avant de ces limites.

b) Entre le matériel de la voie ferrée (partie la plus saillante) et le bord d'un trottoir :

1° Quand on réserve le stationnement des voitures ordinaires, 2 m. 60;

2° Quand on supprime ce stationnement, 30 centimètres.

Quand l'établissement du chemin de fer sur de larges trottoirs, existant dans les traverses, aura été autorisé, on fera application de l'article 17 ter.

#### *Exécution des travaux.*

Art. 18. — Le concessionnaire n'emploiera dans l'exécution des ouvrages que des matériaux de bonne qualité; il sera tenu de se conformer à toutes les règles de l'art, de manière à obtenir une construction parfaitement solide.

Tous les aqueducs, ponceaux, ponts et viaducs à construire à la rencontre des divers cours d'eau et des chemins publics ou particuliers seront en maçonnerie, fer ou acier, sauf les cas d'exception qui pourront être admis par l'administration.

Le déchet résultant de la démolition et du rétablissement des chaussées sera couvert par des fournitures de matériaux neufs de la nature et de la qualité de ceux qui sont employés dans lesdites chaussées.

Pour le rétablissement des chaussées pavées au moment de la pose de la voie ferrée, il sera fourni, en outre, la quantité de boutisses nécessaires, afin d'opérer ce rétablissement, suivant les règles de l'art, en évitant l'emploi de demi-pavés.

Les vieux matériaux provenant des anciennes chaussées remaniées ou refaites à neuf qui n'auront pas trouvé leur emploi dans la réfection seront laissés à la libre disposition du concessionnaire.

#### *Voies.*

Art. 19. — Les voies seront établies d'une manière solide et avec des matériaux de bonne qualité.

Les rails seront en acier et du poids de 18 kilogram. au moins par mètre courant sur les voies de circulation.

L'espacement maximum des traverses sera de 90 centimètres d'axe en axe dans les alignements et de 70 centimètres dans les courbes. Ces traverses seront en chêne, les rails seront fixés par des tirefonds et réunis par des éclisses.

#### *Clôtures.*

Art. 20. — Des clôtures seront établies par le concessionnaire aux abords des stations et haltes jusqu'à 20 mètres au delà des aiguilles extrêmes.

#### *Indemnités de terrains et de dommages.*

Art. 21. — Tous les terrains nécessaires pour l'établissement du chemin de fer et de ses dépendances, tels que voies d'accès, déviations de routes, chemins et cours d'eau, chemins latéraux, ateliers de réparation, etc., et en général pour l'exécution des travaux quels qu'ils soient auxquels cet établissement pourra donner lieu seront achetés et payés par le concessionnaire à l'exception du sol des voies publiques empruntées.

Les indemnités pour occupation temporaire ou pour détérioration de terrains, pour chômage, modification ou destruction d'usines, et pour tous dommages quelconques résultant des travaux, seront supportées et payées par le concessionnaire.

#### *Droits conférés au concessionnaire.*

Art. 22. — L'entreprise étant d'utilité publique, le concessionnaire est investi, pour l'exécution des travaux dépendant de sa concession, de tous les droits que les lois et règlements confèrent à l'administration en matière de travaux publics, soit pour l'acquisition des terrains par voie d'expropriation, soit pour l'extraction, le transport et le dépôt des terres, matériaux, etc., et il demeure en même temps soumis à toutes les obligations qui dérivent, pour l'administration, de ces lois et règlements.

#### *Servitudes militaires.*

Art. 23. — Dans les limites de la zone frontière et dans le rayon de servitude des enceintes fortifiées, le concessionnaire sera tenu, pour l'étude et l'exécution de ses projets, de se soumettre à l'accomplissement de toutes les formalités et de toutes les conditions exigées par les lois, décrets et règlements concernant les travaux mixtes.

#### *Mines.*

Art. 24. — Si la ligne du chemin de fer traverse un sol déjà concédé pour l'exploitation d'une mine, les travaux de consolidation à faire dans l'intérieur de la mine qui pourraient être imposés par le ministre des travaux publics ainsi que les dommages résultant de cette traversée pour les concessionnaires de la mine seront à la charge du concessionnaire.

#### *Carières.*

Art. 25. — Si le chemin de fer doit s'étendre sur des terrains renfermant des carrières ou les traverser souterrainement, il ne pourra être livré à la circulation avant que les excavations qui pourraient en compromettre la solidité aient été remblayées ou consolidées. Les travaux que le ministre des travaux publics pourrait ordonner à cet effet seront exécutés par les soins et aux frais du concessionnaire.

#### *Contrôle et surveillance des travaux.*

Art. 26. — Les travaux seront soumis au contrôle et à la surveillance du préfet, sous l'autorité du ministre des travaux publics.

Ils seront conduits de manière à nuire le moins possible à la liberté et à la sûreté de la circulation. Les chantiers ouverts sur le sol des voies publiques seront éclairés et gardés pendant la nuit.

#### *Réception des travaux.*

Art. 27. — A mesure que les travaux seront terminés sur des parties de chemin de fer susceptibles d'être livrées utilement à la circulation, il sera procédé à la reconnaissance et, s'il y a lieu, à la réception provisoire de ces travaux par un ou plusieurs commissaires que le préfet désignera.

Sur le vu du procès-verbal de cette reconnaissance, le préfet autorisera, s'il y a lieu, la mise en exploitation des parties dont il s'agit; après cette autorisation, le concessionnaire pourra mettre lesdites parties en service et y percevoir les taxes ci-après déterminées. Toutefois ces réceptions partielles ne deviendront définitives que par la réception générale et définitive du chemin de fer, laquelle sera faite dans la même forme que les réceptions partielles.

#### *Bornage et plan cadastral.*

Art. 28. — Immédiatement après l'achèvement des travaux et au plus tard six mois après la mise en exploitation de la ligne ou de chaque section, le concessionnaire fera faire à ses frais un bornage contradictoire avec chaque propriétaire riverain, en présence d'un représentant du département, ainsi qu'un plan cadastral du chemin de fer et de ses dépendances. Il fera dresser également à ses frais, et contradictoirement avec les agents désignés par le préfet, un état descriptif de tous les ouvrages d'art qui auront été exécutés, ledit état accompagné d'un atlas contenant les dessins cotés de tous les ouvrages.

Une expédition dûment certifiée des procès-verbaux de bornage, du plan cadastral, de l'état descriptif et de l'atlas sera dressée aux frais du concessionnaire et déposée dans les archives de la préfecture.

Les terrains acquis par le concessionnaire postérieurement au bornage général, en vue de satisfaire aux besoins de l'exploitation, et qui, par cela même, deviendront partie intégrante du chemin de fer, donneront lieu, au fur et à mesure de leur acquisition, à des bornages supplémentaires et seront ajoutés sur le plan cadastral; addition sera également faite sur l'atlas de tous les ouvrages d'art exécutés postérieurement à sa rédaction.

## TITRE II

## ENTRETIEN ET EXPLOITATION

## Entretien.

Art. 29. — Le chemin de fer et toutes ses dépendances seront constamment entretenus en bon état, de manière que la circulation y soit toujours facile et sûre.

Les frais d'entretien et ceux auxquels donneront lieu les réparations ordinaires et extraordinaires seront entièrement à la charge du concessionnaire.

Sur les sections où la voie ferrée est accessible aux voitures ordinaires, sections à rails noyés dans la chaussée, l'entretien qui est à la charge du concessionnaire comprend l'empiérement des entre-rails et de l'entrevoie (ou le pavage dans la traversée des chaussées pavées), ainsi que des zones de 50 centimètres qui servent d'accotement extérieur aux rails. L'entretien devra être aussi soigné que possible afin que la circulation y soit aussi facile que possible, sinon la dépense relative aux contre-rails et stipulée à l'article 17 bis serait retirée et les contre-rails établis aux frais du concessionnaire, sans préjudice des autres mesures prévues éventuellement par le paragraphe 5 du présent article.

Sur les sections où la voie ferrée, tout en occupant la voie publique, n'est pas accessible aux voitures ordinaires, l'entretien comprend une zone de 30 centimètres à partir du pied de la bordure prévue à l'article 17 ter et le maintien en bon état de la partie de l'accotement conservée du côté extérieur, ainsi que le maintien du bon fonctionnement des buses prescrites par le même article.

Si le chemin de fer, une fois achevé, n'est pas constamment entretenu en bon état, il y sera pourvu d'office à la diligence du préfet et aux frais du concessionnaire, tant pour la voie ferrée elle-même que pour les propriétés riveraines et les routes et chemins auxquels le manque d'entretien de la voie ferrée aura occasionné des dommages indirects sans préjudice, s'il y a lieu, de l'application des dispositions indiquées ci-après dans l'article 39.

Le montant des avances faites sera recouvré au moyen de rôles que le préfet rendra exécutoires.

## Gardiens.

Art. 30. — Le concessionnaire sera tenu d'établir, partout où la nécessité en aura été reconnue par le préfet, des gardiens en nombre suffisant pour assurer la sécurité du passage des trains sur la voie et celle de la circulation sur les points où le chemin de fer traverse à niveau des routes ou chemins publics.

## Matériel roulant. — Limitation de la longueur des trains.

Art. 31. — Le matériel roulant qui sera mis en circulation sur le chemin de fer concédé devra passer librement dans le gabarit, dont les dimensions sont définies par le deuxième paragraphe de l'article 7. Il devra satisfaire aux conditions fixées ou à fixer pour les transports militaires.

Les machines locomotives seront construites sur les meilleurs modèles; elles devront consommer leur fumée et satisfaire d'ailleurs à toutes les conditions prescrites ou à prescrire par l'administration pour la mise en service de ce genre de machines.

Les voitures de voyageurs devront également être faites d'après les meilleurs modèles et satisfaire à toutes les conditions fixées ou à fixer pour les voitures servant au transport des voyageurs sur les chemins de fer. Elles seront suspendues sur ressorts et à un seul étage complètement couvertes, garnies de banquettes avec dossiers, fermées à glaces, munies de rideaux et éclairées pendant la nuit.

Les dossiers et les banquettes devront être

inclinés et les dossiers seront élevés à la hauteur de la tête des voyageurs.

Il y aura des places de deux classes; on se conformera, pour la disposition particulière des places de chaque classe, aux prescriptions qui sont arrêtées par le préfet.

L'intérieur de chaque compartiment contiendra l'indication du nombre de places de ce compartiment.

Les voitures à voyageurs seront chauffées pendant la saison froide, sauf exceptions autorisées par le préfet, sur l'avis du service du contrôle.

Les voitures de voyageurs, les wagons destinés au transport des marchandises, des chaises de poste, des chevaux ou des bestiaux, les plates-formes et, en général, toutes les parties du matériel roulant, seront de bonne et solide construction.

Le concessionnaire sera tenu, pour la mise en service de ce matériel, de se soumettre à tous les règlements sur la matière.

Le nombre des voitures à frein qui doivent entrer dans la composition des trains sera réglé par le préfet en rapport avec les déclivités de la ligne.

Les machines locomotives, tenders, voitures, wagons de toute espèce, plates-formes composant le matériel roulant, seront constamment tenus en bon état.

Les trains se composeront de neuf voitures au plus et leur longueur totale ne dépassera pas 60 mètres. Ils seront munis du frein continu à vide, le plus robuste et le plus sûr. Le sifflet sera supprimé comme avertisseur dans les traverses et remplacé par une cloche ou une corne d'appel.

Des rampes supérieures à 3 centimètres existent aux abords d'Angoulême, sur les lignes d'Angoulême à Barbezieux et d'Angoulême à Confolens; la régularité de l'exploitation devra cependant être parfaitement assurée, et la traction y être faite à cet effet par des machines d'un type spécial plus puissantes que celles destinées à parcourir le reste du réseau, ou à double traction.

Dans la traverse de Jarnac où se trouvent également des rampes supérieures à 3 centimètres, la régularité de l'exploitation devra aussi être parfaitement assurée, et, à cet effet, les trains pourront rompre charge à la gare de Jarnac.

## Nombre minimum des trains.

Art. 32. — Le nombre minimum des trains qui desserviront tous les jours chacune des lignes dans chaque sens est fixé à trois.

## Règlements de police et d'exploitation.

Art. 33. — Le concessionnaire supportera les dépenses qu'entraînera l'exécution des ordonnances, décrets, décisions ministérielles et arrêtés préfectoraux rendus ou à rendre par application de la loi du 15 juillet 1845 et de celle du 11 juin 1880, au sujet de la police et de l'exploitation du chemin de fer.

Le concessionnaire sera tenu de soumettre à l'approbation du préfet les règlements de service intérieur relatifs à l'exploitation du chemin de fer.

Le préfet déterminera, sur la proposition du concessionnaire et sur l'avis du service du contrôle, le maximum de la vitesse des convois de voyageurs et de marchandises sur les différentes sections de la ligne, la durée du trajet et le tableau de la marche des trains.

## TITRE III

## DURÉE, RACHAT ET DÉCHÉANCE DE LA CONCESSION

## Durée de la concession.

Art. 34. — La durée de la concession pour les lignes mentionnées à l'article 1<sup>er</sup> du présent cahier des charges commencera à courir de la date de la loi qui approuvera la concession. Celle-ci prendra fin soixante ans après.

## Expiration de la concession.

Art. 35. — A l'époque fixée pour l'expiration de la concession et par le seul fait de cette expiration, le département sera subrogé à tous les droits du concessionnaire sur le chemin de fer et ses dépendances, et il entrera immédiatement en jouissance de tous ses produits.

Le concessionnaire sera tenu de lui-même en bon état d'entretien le chemin de fer et tous les immeubles qui en dépendent, quelle qu'en soit l'origine, tels que les bâtiments des gares et stations, les remises, ateliers et dépôts, les maisons de garde, etc. Il en sera de même de tous les objets immobiliers dépendant également dudit chemin, tels que les barrières et clôtures, les voies, changements de voie, plaques tournantes, réservoirs d'eau, grues hydrauliques, machines fixes, etc., le matériel roulant tel qu'il est défini par l'article 2 de la convention, de même le matériel roulant qui pourra être fourni sur le compte des travaux complémentaires et les objets mobiliers de tout genre, ainsi que l'outillage des ateliers, des gares et de la voie, fournis sur le compte de premier établissement, et sur le compte des travaux complémentaires.

Dans les cinq dernières années qui précéderont le terme de la concession, le département aura le droit de saisir les revenus du chemin de fer et de les employer à rétablir en bon état le chemin de fer et ses dépendances, si le concessionnaire ne se metait pas en mesure de satisfaire pleinement et entièrement à cette obligation.

Le département sera tenu, si le concessionnaire le requiert, de reprendre les matériaux, combustibles et approvisionnements de tout genre, sur l'estimation qui en sera faite à dire d'experts; et réciproquement, si le département le requiert, le concessionnaire sera tenu de céder ces approvisionnements de la même manière. Toutefois, le département ne pourra être obligé de reprendre que les approvisionnements nécessaires à l'exploitation du chemin pendant six mois.

## Remise des lieux dans l'état primitif.

Les dispositions qui précèdent ne sont applicables qu'au cas où le Gouvernement déciderait que les voies ferrées doivent être maintenues en tout ou en partie.

Dans le cas où le Gouvernement déciderait, au contraire, que les voies ferrées doivent être supprimées en tout ou en partie, ces voies seront enlevées et les lieux seront remis dans l'état primitif par les soins et aux frais du concessionnaire, sans qu'il puisse prétendre à aucune indemnité.

## Rachat de la concession.

Art. 36. — Le département aura toujours le droit de racheter la concession.

Si le rachat a lieu avant l'expiration des quinze premières années de l'exploitation, il se fera conformément au paragraphe 3 de l'article 11 de la loi du 11 juin 1880. Ce terme de quinze ans sera compté à partir de la mise en exploitation effective du réseau entier, ou au plus tard à partir de la fin du délai qui est fixé dans l'article 2 du présent cahier des charges, sans tenir compte des retards qui auraient eu lieu dans l'achèvement des travaux.

Si le rachat de la concession entière est demandé par le département après l'expiration des quinze premières années de l'exploitation, on réglera le prix du rachat en relevant les produits nets annuels obtenus par le concessionnaire, pendant les sept années qui auront précédé celle où le rachat sera effectué, et en y comprenant les annuités qui auront été payées à titre de subvention; on en déduira les produits nets des deux plus faibles années, et l'on établira le produit net moyen des cinq autres années.

Ce produit net moyen formera le montant d'une annuité qui sera due et payée au concessionnaire pendant chacune des années restant à courir sur la durée de la concession.

Dans aucun cas, le montant de l'annuité ne sera inférieur au produit net de la dernière des sept années prises pour terme de comparaison.

Le concessionnaire recevra, en outre, dans les six mois qui suivront le rachat, les remboursements auxquels il aura droit à l'expiration de la concession, suivant les deux derniers paragraphes de l'article 35, la reprise de la totalité des objets mobiliers étant ici obligatoire dans tous les cas pour le département.

Le concessionnaire ne pourra élever aucune réclamation dans le cas où, le chemin concédé ayant été déclaré d'intérêt général, l'Etat sera substitué au département dans tous les droits que ce dernier tient de la loi du 11 juin 1880 et du présent cahier des charges.

Si l'Etat rachète la concession, passé le terme de quinze années qui est fixé dans le paragraphe 1<sup>er</sup> du présent article, le rachat sera opéré suivant les dispositions qui précèdent. Dans le cas où, au contraire, l'Etat déciderait de racheter la concession avant l'expiration de ce terme, l'indemnité qui pourra être due au concessionnaire sera liquidée par une commission spéciale, conformément au paragraphe 3 de l'article 11 de la loi du 11 juin 1880.

#### Déchéance.

Art. 37. — Si le concessionnaire n'a pas remis au préfet les projets définitifs ou s'il n'a pas commencé les travaux dans les délais fixés par les articles 2 et 3, il encourra la déchéance qui sera prononcée par le ministre des travaux publics après une mise en demeure, sauf recours au conseil d'Etat par la voie contentieuse.

Dans ces deux cas, la somme de 171,500 fr. qui aura été déposée, ainsi qu'il sera dit à l'article 66, à titre de cautionnement, deviendra la propriété du département et lui restera acquise.

#### Achèvement des travaux en cas de déchéance.

Art. 38. — Faute par le concessionnaire d'avoir poursuivi et terminé les travaux dans les délais et conditions fixés par l'article 2, faute aussi par lui d'avoir rempli les diverses obligations qui lui sont imposées par le présent cahier des charges, et dans le cas prévu par l'article 10 de la loi du 11 juin 1880, il encourra soit la perte partielle de son cautionnement, dans les conditions prévues par l'acte de concession, soit la perte totale de ce cautionnement, soit enfin la déchéance. Dans tous les cas, il sera statué sur la demande du département, après mise en demeure, par le ministre des travaux publics, sauf recours au conseil d'Etat par la voie contentieuse. Dans les deux premiers cas, le cautionnement sera restitué dans le mois de la décision ministérielle.

Dans le cas de déchéance, il sera pourvu tant à la continuation et à l'achèvement des tra-

vaux qu'à l'exécution des autres engagements contractés par le concessionnaire, au moyen d'une adjudication que l'on ouvrira sur une mise à prix des ouvrages exécutés, des matériaux approvisionnés et des parties de chemin de fer déjà livrées à l'exploitation.

Nul ne sera admis à concourir à cette adjudication s'il n'a été préalablement agréé par le préfet.

A cet effet, les personnes qui voudraient concourir seront tenues de déclarer, dans le délai qui sera fixé, leur intention, par écrit déposé à la préfecture et accompagné des pièces propres à justifier des ressources nécessaires pour remplir les engagements à contracter.

Ces pièces seront examinées par le préfet en conseil de préfecture. Chaque soumissionnaire sera informé de la décision prise en ce qui le concerne, et, s'il y a lieu, du jour de l'adjudication.

Les personnes qui auront été admises à concourir devront faire, soit à la caisse des dépôts et consignations, soit à la trésorerie générale du département, le dépôt de garantie, qui devra être égal au moins au trentième de la dépense à faire par le concessionnaire.

L'adjudication aura lieu suivant les formes indiquées aux articles 11, 12, 13, 15 et 16 de l'ordonnance royale du 10 mai 1829.

Les soumissions ne pourront être inférieures à la mise à prix.

Le nouveau concessionnaire sera soumis aux clauses du présent cahier des charges et substitué au concessionnaire évincé pour recevoir les subventions de toute nature à échoir aux termes de l'acte de concession; le concessionnaire évincé recevra de lui le prix que la nouvelle adjudication aura fixé.

La partie du cautionnement qui n'aura pas encore été restituée deviendra la propriété du département.

Si l'adjudication ouverte n'amène aucun résultat, une seconde adjudication sera tentée sur les mêmes bases, après un délai de trois mois. Cette fois, les soumissions pourront être inférieures à la mise à prix. Si cette seconde tentative reste également sans résultats, le concessionnaire sera définitivement déchu de

tous droits, et alors les ouvrages exécutés, les matériaux approvisionnés et les parties de chemin de fer déjà livrées à l'exploitation appartiendront au département.

#### Interruption de l'exploitation.

Art. 39. — Si l'exploitation du chemin de fer vient à être interrompue en totalité ou en partie, le préfet prendra immédiatement, aux frais et risques du concessionnaire, les mesures nécessaires pour assurer provisoirement le service.

Si, dans les trois mois de l'organisation du service provisoire, le concessionnaire n'a pas valablement justifié qu'il est en état de reprendre et de continuer l'exploitation, et s'il ne l'a pas effectivement reprise, la déchéance pourra être prononcée par le ministre des travaux publics. Cette déchéance prononcée, le chemin de fer et toutes ses dépendances seront mis en adjudication, et il sera procédé ainsi qu'il est dit à l'article précédent.

#### Cas de force majeure.

Art. 40. — Les dispositions des trois articles qui précèdent ne seraient pas applicables, et la déchéance ne serait pas encourue dans le cas où le concessionnaire n'aurait pu remplir ses obligations par suite de circonstances de force majeure dûment constatées.

#### TITRE IV

#### TAXES ET CONDITIONS RELATIVES AU TRANSPORT DES VOYAGEURS ET DES MARCHANDISES

#### Tarif des droits à percevoir.

Art. 41. — Pour indemniser le concessionnaire des travaux et dépenses qu'il s'engage à faire par le présent cahier des charges, et sous la condition expresse qu'il en remplira exactement toutes les obligations, il est autorisé à percevoir, pendant toute la durée de la concession, les droits de péage et les prix de transport ci-après déterminés :

| TARIF                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                | PRIX                                                                                                                                                                              |                    |                    |                    |
|------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|-----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|--------------------|--------------------|--------------------|
|                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                      | de péage.                                                                                                                                                                         | de transport.      | totaux.            |                    |
| <b>1° PAR TÊTE ET PAR KILOMÈTRE</b>                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                  |                                                                                                                                                                                   |                    |                    |                    |
| <i>Grande vitesse.</i>                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                               |                                                                                                                                                                                   |                    |                    |                    |
| Voyageurs....                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                        | Voitures couvertes, garnies et fermées à glaces (1 <sup>re</sup> classe).....                                                                                                     | 0 <sup>r</sup> 050 | 0 <sup>r</sup> 025 | 0 <sup>r</sup> 075 |
|                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                      | Voitures couvertes, fermées à vitres au moins pendant l'hiver (2 <sup>e</sup> classe).....                                                                                        | 0 033              | 0 017              | 0 050              |
|                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                      | Au-dessous de trois ans, les enfants ne payent rien, à la condition d'être portés sur les genoux des personnes qui les accompagnent.                                              |                    |                    |                    |
| Enfants.....                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                         | De trois à sept ans, ils payent demi-place et ont droit à une place distincte; toutefois, dans un même compartiment, deux enfants ne pourront occuper que la place d'un voyageur. |                    |                    |                    |
|                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                      | Au-dessus de sept ans ils payent place entière.                                                                                                                                   |                    |                    |                    |
| Chiens transportés dans les trains de voyageurs.....                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                 |                                                                                                                                                                                   | 0 010              | 0 005              | 0 015              |
|                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                      | Sans que la perception puisse être inférieure à 30 centimes.                                                                                                                      |                    |                    |                    |
| <i>Petite vitesse.</i>                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                               |                                                                                                                                                                                   |                    |                    |                    |
| Bœufs, vaches, taureaux, chevaux, mulets, bêtes de trait.....                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                        |                                                                                                                                                                                   | 0 07               | 0 03               | 0 10               |
| Veaux et porcs.....                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                  |                                                                                                                                                                                   | 0 025              | 0 015              | 0 04               |
| Moutons, brebis, agneaux, chèvres.....                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                               |                                                                                                                                                                                   | 0 01               | 0 01               | 0 02               |
|                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                      | Lorsque les animaux ci-dessus dénommés seront, sur la demande des expéditeurs, transportés à la vitesse des trains de voyageurs, les prix seront doublés.                         |                    |                    |                    |
| <b>2° PAR TONNE ET PAR KILOMÈTRE.</b>                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                |                                                                                                                                                                                   |                    |                    |                    |
| <i>Marchandises transportées à grande vitesse.</i>                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                   |                                                                                                                                                                                   |                    |                    |                    |
| Huitres. — Poissons frais. — Denrées. — Excédents de bagages et marchandises de toutes classes transportées à la vitesse des trains de voyageurs.....                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                |                                                                                                                                                                                   | 0 20               | 0-16               | 0 36               |
| <i>Marchandises transportées à petite vitesse.</i>                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                   |                                                                                                                                                                                   |                    |                    |                    |
| 1 <sup>re</sup> classe. — Spiritueux. — Huiles. — Bois de menuiserie, de teinture et autres bois exotiques. — Produits chimiques non dénommés. — Œufs. — Viande fraîche. — Gibier. — Sucre. — Café. — Drogues. — Epiceries. — Tissus. — Denrées coloniales. — Objets manufacturés. — Armes.....                                                                                                                                                                                                      |                                                                                                                                                                                   | 0 09               | 0 07               | 0 16               |
| 2 <sup>e</sup> classe. — Blés. — Grains. — Farines. — Légumes farineux. — Riz, maïs, châtaignes et autres denrées alimentaires non dénommées. — Chaux et plâtre. — Charbon de bois. — Bois à brûler, dits de corde. — Perches. — Chevrons. — Planches. — Madriers. — Bois de charpente. — Marbre en bloc. — Albâtre. — Bitume. — Cotons. — Laines. — Vins. — Vinaigres. — Boissons. — Bières. — Levure sèche. — Coke. — Fers. — Cuivres. — Plomb et autres métaux ouvrés ou non. — Fontes moulées .. |                                                                                                                                                                                   | 0 08               | 0 06               | 0 14               |
| 3 <sup>e</sup> classe. — Pierres de taille et produits de carrières. — Minerais autres que les minerais de fer. — Fonte brute. — Sel. — Moellons. — Meulrières. — Argiles. — Briques. — Ardoises.....                                                                                                                                                                                                                                                                                                |                                                                                                                                                                                   | 0 06               | 0 04               | 0 10               |
| 4 <sup>e</sup> classe. — Houille. — Marne. — Cendres. — Fumiers. — Engrais. — Pierres à chaux et à plâtre. — Pavés et matériaux pour la construction et la réparation des routes. — Minerais de fer. — Cailloux et sables.....                                                                                                                                                                                                                                                                       |                                                                                                                                                                                   | 0 05               | 0 03               | 0 08               |

| TARIF                                                                                                                                                                                                                                                                            | PRIX      |               |         |
|----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|-----------|---------------|---------|
|                                                                                                                                                                                                                                                                                  | de péage. | de transport. | totant. |
| <i>Tarif spécial par wagon complet.</i>                                                                                                                                                                                                                                          |           |               |         |
| Marchandises des 1 <sup>re</sup> et 2 <sup>e</sup> classes.....                                                                                                                                                                                                                  | 0 05      | 0 03          | 0 08    |
| Marchandises des 3 <sup>e</sup> et 4 <sup>e</sup> classes.....                                                                                                                                                                                                                   | 0 04      | 0 02          | 0 06    |
| Les foin, fourrages, pailles et toutes marchandises ne pesant pas 600 kilogr. sous le volume d'un mètre cube, par wagon et par kilomètre.....                                                                                                                                    |           |               | 0 50    |
| <b>3<sup>e</sup> VOITURES ET MATÉRIEL ROULANT TRANSPORTÉS A PETITE VITESSE</b>                                                                                                                                                                                                   |           |               |         |
| <i>Par pièce et par kilomètre.</i>                                                                                                                                                                                                                                               |           |               |         |
| Wagon ou chariot pouvant porter de 3 à 6 tonnes.....                                                                                                                                                                                                                             | 0 09      | 0 06          | 0 15    |
| Wagon ou chariot pouvant porter plus de 6 tonnes.....                                                                                                                                                                                                                            | 0 12      | 0 08          | 0 20    |
| Locomotive pesant de 12 à 18 tonnes (ne traînant pas de convoi).....                                                                                                                                                                                                             | 1 80      | 1 20          | 3 00    |
| Locomotive pesant plus de 18 tonnes (ne traînant pas de convoi).....                                                                                                                                                                                                             | 2 25      | 1 50          | 3 75    |
| Tender de 7 à 10 tonnes.....                                                                                                                                                                                                                                                     | 0 90      | 0 60          | 1 50    |
| Tender de plus de 10 tonnes.....                                                                                                                                                                                                                                                 | 1 35      | 0 90          | 2 25    |
| Les machines locomotives seront considérées comme ne traînant pas de convoi lorsque le convoi remorqué, soit de voyageurs, soit de marchandises, ne comportera pas un péage au moins égal à celui qui serait perçu sur la locomotive avec son tender marchant sans rien traîner. |           |               |         |
| Le prix à payer pour un wagon chargé ne pourra jamais être inférieur à celui qui serait dû pour un wagon marchant à vide.                                                                                                                                                        |           |               |         |
| Voitures à deux ou quatre roues, à un fond et à une seule banquette dans l'intérieur.....                                                                                                                                                                                        | 0 15      | 0 10          | 0 25    |
| Voitures à quatre roues, à deux fonds et à deux banquettes dans l'intérieur, omnibus, diligences, etc.....                                                                                                                                                                       | 0 18      | 0 14          | 0 32    |
| Lorsque, sur la demande des expéditeurs, les transports auront lieu à la vitesse des trains de voyageurs, les prix ci-dessus seront doublés.                                                                                                                                     |           |               |         |
| Dans ce cas, deux personnes pourront, sans supplément de prix, voyager dans les voitures à une banquette, et trois dans les voitures à deux banquettes, omnibus, diligences, etc.; les voyageurs excédant ce nombre payeront le prix des places de 2 <sup>e</sup> classe.        |           |               |         |
| Voitures de déménagement à deux ou à quatre roues, à vide.....                                                                                                                                                                                                                   | 0 12      | 0 08          | 0 20    |
| Ces voitures, lorsqu'elles seront chargées, payeront en sus du prix ci-dessus, par tonne de chargement et par kilomètre.....                                                                                                                                                     | 0 08      | 0 06          | 0 14    |
| <b>4<sup>e</sup> SERVICE DES POMPES FUNÈBRES ET TRANSPORT DES CERCUEILS</b>                                                                                                                                                                                                      |           |               |         |
| <i>Grande vitesse.</i>                                                                                                                                                                                                                                                           |           |               |         |
| Une voiture des pompes funèbres, renfermant un ou plusieurs cercueils.....                                                                                                                                                                                                       | 0 36      | 0 28          | 0 64    |
| Chaque cercueil confié à l'administration du chemin de fer sera transporté, pour les trains ordinaires, dans un compartiment isolé, au prix de.....                                                                                                                              | 0 18      | 0 12          | 0 30    |
| Et pour les trains express, dans une voiture spéciale, au prix de.....                                                                                                                                                                                                           | 0 60      | 0 40          | 1 00    |

Les prix déterminés ci-dessus ne comprennent pas l'impôt dû à l'Etat.

Il est expressément entendu que les prix de transport ne seront dus au concessionnaire qu'autant qu'il effectuerait lui-même ces transports à ses frais et par ses propres moyens; dans le cas contraire, il n'aura droit qu'aux prix fixés pour le péage.

La perception aura lieu d'après le nombre de kilomètres parcourus. Tout kilomètre entamé sera payé comme s'il avait été parcouru en entier.

Si la distance parcourue est inférieure à 6 kilomètres, elle sera comptée pour 6 kilomètres.

Le tableau des distances entre les diverses stations sera arrêté par le préfet d'après le procès-verbal de chaînage dressé contradictoirement par le concessionnaire et les ingénieurs du contrôle. Ce chaînage sera fait suivant la voie la plus courte, d'axe en axe, des bâtiments des voyageurs, des stations extrêmes. Les tarifs proposés d'après cette base seront soumis à l'homologation du préfet ou du ministre des travaux publics, suivant les distinctions résultant de l'article 5 de la loi du 11 juin 1880.

Le poids de la tonne est de 1,000 kilogr.

Les fractions de poids ne seront comptées, tant pour la grande que pour la petite vitesse, que par centième de tonne ou par 10 kilogr.

Ainsi, tout poids compris entre 0 et 10 kilogr. payera comme 10 kilogr., entre 10 et 20 kilogr., comme 20 kilogr., etc.

Toutefois, pour les excédents de bagages et de marchandises à grande vitesse, les coupures seront établies: 1<sup>o</sup> de 0 à 5 kilogr.; 2<sup>o</sup> au-dessus de 5 jusqu'à 10 kilogr.; 3<sup>o</sup> au-dessus de 10 kilogr., par fraction indivisible de 10 kilogr.

Quelle que soit la distance parcourue, le prix d'une expédition quelconque, soit en grande, soit en petite vitesse, ne pourra être inférieur à 40 centimes.

*Composition des trains.*

Art. 42. — A moins d'une autorisation spéciale et révoquée du préfet, tout train régulier de voyageurs devra contenir des voitures ou compartiments de toutes classes en nombre

suffisant pour toutes les personnes qui se présenteraient dans les bureaux de chemin de fer.

*Bagages.*

Art. 43. — Tout voyageur dont le bagage ne pèsera pas plus de 30 kilogr. n'aura à payer, pour le port de ce bagage, aucun supplément du prix de sa place.

Cette franchise ne s'appliquera pas aux enfants transportés gratuitement, et elle sera réduite à 20 kilogr. pour les enfants transportés à moitié prix.

*Assimilation des classes de marchandises.*

Art. 44. — Les animaux, denrées, marchandises, effets et autres objets non désignés dans le tarif seront rangés, pour les droits à percevoir, dans les classes avec lesquelles ils auront le plus d'analogie, sans que jamais, sauf les exceptions formulées aux articles 45 et 46 ci-après, aucune marchandise non dénommée puisse être soumise à une taxe supérieure à celle de la 1<sup>re</sup> classe du tarif ci-dessus.

Les assimilations de classes pourront être provisoirement réglées par le concessionnaire; elles seront immédiatement affichées et soumises à l'administration, qui prononcera définitivement.

*Transport de masses indivisibles.*

Art. 45. — Les droits de péage et les prix de transport déterminés au tarif ne sont point applicables à toute masse indivisible pesant plus de 3,000 kilogr.

Néanmoins, le concessionnaire ne pourra se refuser à transporter les masses indivisibles pesant de 3,000 à 5,000 kilogr.; mais les droits de péage et les prix de transport seront augmentés de moitié.

Le concessionnaire ne pourra être contraint à transporter les masses pesant plus de 5,000 kilogr.

Si, nonobstant la disposition qui précède, le concessionnaire transporte des masses indivisibles pesant plus de 5,000 kilogr., il devra,

pendant trois mois au moins, accorder les mêmes facilités à tous ceux qui en feraient la demande.

Dans ce cas, les prix de transport seront fixés par l'administration, sur la proposition du concessionnaire.

*Exceptions. Envoi par groupe.*

Art. 46. — Les prix de transport déterminés au tarif ne sont point applicables:

1<sup>o</sup> Aux denrées et objets qui ne sont pas nominativement énoncés dans le tarif et qui ne pèseraient pas 200 kilogr. sous le volume de 1 mètre cube;

2<sup>o</sup> Aux matières inflammables ou explosibles, aux animaux et objets dangereux pour lesquels les règlements de police prescriraient des précautions spéciales;

3<sup>o</sup> Aux animaux dont la valeur déclarée excéderait 5,000 fr.;

4<sup>o</sup> A l'or et à l'argent, soit en lingots, soit monnayés ou travaillés, au plaqué d'or ou d'argent, au mercure et au platine, ainsi qu'aux bijoux, dentelles, pierres précieuses, objets d'art et autres valeurs;

5<sup>o</sup> Et, en général, à tous paquets, colis ou excédents de bagages pesant isolément 40 kilogr. et au-dessous.

Toutefois les prix de transport déterminés au tarif sont applicables à tous paquets ou colis, quoique emballés à part, s'ils font partie d'envois pesant ensemble plus de 40 kilogr. d'objets envoyés par une même personne à une même personne. Il en sera de même pour les excédents de bagages qui pèseraient ensemble ou isolément plus de 40 kilogr.

Le bénéfice de la disposition énoncée dans le paragraphe précédent, en ce qui concerne les paquets ou colis, ne peut être invoqué par les entrepreneurs de messageries et de roulage et autres intermédiaires de transport, à moins que les articles par eux envoyés ne soient réunis en un seul colis.

Dans les cinq cas ci-dessus spécifiés, les prix de transport seront arrêtés annuellement par le préfet, tant pour la grande que pour la petite vitesse, sur la proposition du concessionnaire.

En ce qui concerne les paquets ou colis mentionnés au paragraphe 5 ci-dessus, les prix de transport devront être calculés de telle manière qu'en aucun cas un de ces paquets ou colis ne puisse payer un prix plus élevé qu'un article de même nature pesant plus de 40 kilogrammes.

#### Abaissement des tarifs.

Art. 47. — Dans le cas où le concessionnaire jugerait convenable, soit pour le parcours total, soit pour les parcours partiels de la voie de fer, d'abaisser, avec ou sans conditions, au-dessous des limites déterminées par le tarif, les taxes qu'il est autorisé à percevoir, les taxes abaissées ne pourront être relevées qu'après un délai de trois mois au moins pour les voyageurs et d'un an pour les marchandises.

Toute modification de tarif proposée par le concessionnaire sera annoncée un mois d'avance par des affiches.

La perception des tarifs modifiés ne pourra avoir lieu qu'avec l'homologation du préfet ou du ministre des travaux publics suivant les distinctions établies par l'article 5 de la loi du 11 juin 1880 et conformément aux dispositions de l'ordonnance du 15 novembre 1846.

La perception des taxes devra se faire indistinctement et sans aucune faveur.

Tout traité particulier qui aurait pour effet d'accorder à un ou plusieurs expéditeurs une réduction sur les tarifs approuvés demeure formellement interdit.

Toutefois, cette disposition n'est pas applicable aux traités qui pourraient intervenir entre le Gouvernement et le concessionnaire dans l'intérêt des services publics, ni aux réductions ou remises qui seraient accordées par le concessionnaire aux indigents.

En cas d'abaissement des tarifs, la réduction portera proportionnellement sur le péage et le transport.

#### Délais d'expédition.

Art. 48. — Le concessionnaire sera tenu d'effectuer constamment avec soin, exactitude et célérité, et sans tour de faveur, le transport des voyageurs, bestiaux, denrées, marchandises et objets quelconques qui lui seront confiés.

Les colis, bestiaux et objets quelconques seront inscrits à la gare d'où ils partent et à la gare où ils arrivent, sur des registres spéciaux, au fur et à mesure de leur réception; mention sera faite, sur le registre de la gare de départ, du prix total dû pour le transport.

Pour les marchandises ayant une même destination, les expéditions auront lieu suivant l'ordre de leur inscription à la gare de départ.

Toute expédition de marchandises sera constatée, si l'expéditeur le demande, par une lettre de voiture, dont un exemplaire restera aux mains du concessionnaire et l'autre aux mains de l'expéditeur. Dans le cas où l'expéditeur ne demanderait pas de lettre de voiture, le concessionnaire sera tenu de lui délivrer un récépissé qui énoncera la nature et le poids du colis, le prix total du transport et le délai dans lequel ce transport devra être effectué.

#### Délais de livraison.

Art. 49. — Les animaux, denrées, marchandises et objets quelconques sont expédiés et livrés de gare en gare, dans les délais résultant des conditions ci-après exprimées :

1° Les animaux, denrées, marchandises et objets quelconques, à grande vitesse, seront expédiés par le premier train de voyageurs comprenant des voitures de toutes classes et correspondant avec leur destination, pourvu qu'ils aient été présentés à l'enregistrement trois heures avant le départ de ce train.

Ils seront mis à la disposition des destinataires, à la gare, dans le délai de deux heures après l'arrivée du même train.

2° Les animaux, denrées, marchandises et objets quelconques, à petite vitesse, seront expédiés dans le jour qui suivra celui de la remise. Le maximum de durée du trajet sera fixé par le préfet, sur la proposition du concessionnaire.

Les colis seront mis à la disposition des destinataires dans le jour qui suivra celui de leur arrivée en gare.

Le délai total résultant des trois paragraphes ci-dessus sera seul obligatoire pour la compagnie.

Il pourra être établi un tarif réduit, approuvé par le préfet pour tout expéditeur qui acceptera

des délais plus longs que ceux déterminés ci-dessus pour la petite vitesse.

Pour le transport des marchandises, il pourra être établi, sur la proposition du concessionnaire, un délai moyen entre ceux de la grande et de la petite vitesse. Le prix correspondant à ce délai sera un prix intermédiaire entre ceux de la grande et de la petite vitesse.

Le préfet déterminera, par des règlements spéciaux, les heures d'ouverture et de fermeture des gares et stations, tant en hiver qu'en été, ainsi que les dispositions relatives aux denrées apportées par les trains de nuit et destinées à l'approvisionnement des marchés des villes.

Lorsque la marchandise devra passer d'une ligne sur une autre sans solution de continuité, les délais de livraison et d'expédition au point de jonction seront fixés par le préfet, sur la proposition du concessionnaire.

#### Frais accessoires.

Art. 50. — Les frais accessoires non mentionnés dans les tarifs, tels que ceux d'enregistrement, de chargement, de déchargement et de magasinage dans les gares et magasins du chemin de fer, seront fixés annuellement par le préfet, sur la proposition du concessionnaire. Il en sera de même des frais de transbordement qui seront faits dans les gares de raccordement de la ligne concédée avec une ligne présentant une largeur de voie différente.

#### Camionnage.

Art. 51. — Le concessionnaire sera tenu de faire, soit par lui-même, soit par un intermédiaire dont il répondra, le factage et le camionnage pour la remise au domicile des destinataires de toutes les marchandises qui lui sont confiées.

Le factage et le camionnage ne seront point obligatoires en dehors du rayon de l'octroi, non plus que pour les gares qui desserviraient, soit une population agglomérée de moins de 5,000 habitants, soit un centre de population de 5,000 habitants situé à plus de 5 kilomètres de la gare du chemin de fer.

Les tarifs à percevoir seront fixés par le préfet, sur la proposition du concessionnaire. Ils seront applicables à tout le monde sans distinction.

Toutefois les expéditeurs et destinataires resteront libres de faire eux-mêmes et à leurs frais le factage et le camionnage des marchandises.

#### Traités particuliers.

Art. 52. — A moins d'une autorisation spéciale du préfet, il est interdit au concessionnaire, conformément à l'article 14 de la loi du 15 juillet 1845, de faire directement ou indirectement avec des entreprises de transport de voyageurs ou de marchandises par terre ou par eau, sous quelque dénomination ou forme que ce puisse être, des arrangements qui ne seraient pas consentis en faveur de toutes les entreprises desservant les mêmes voies de communication.

Le préfet, agissant en vertu de l'article 50 de l'ordonnance du 15 novembre 1846, prescrira les mesures à prendre pour assurer la plus complète égalité entre les diverses entreprises de transport dans leurs rapports avec le chemin de fer.

#### TITRE V

##### STIPULATIONS RELATIVES A DIVERS SERVICES PUBLICS

#### Fonctionnaires ou agents du contrôle et de la surveillance.

Art. 53. — Les fonctionnaires ou agents chargés de l'inspection, du contrôle et de la surveillance du chemin de fer seront transportés gratuitement dans les voitures de voyageurs.

La même faculté sera accordée aux agents des contributions indirectes et des douanes chargés de la surveillance du chemin de fer dans l'intérêt de la perception de l'impôt.

#### Militaires et marins.

Art. 54. — Dans le cas où le Gouvernement aurait besoin de diriger des troupes et un matériel militaire ou naval sur l'un des points des

servis par le chemin de fer, le concessionnaire sera tenu de mettre immédiatement à sa disposition tous ses moyens de transport.

Le prix du transport qui sera opéré dans ces conditions, ainsi que le prix du transport des militaires ou marins voyageant soit en corps, soit isolément pour cause de service, envoyés en congé limité ou en permission, ou rentrant dans leurs foyers après libération, sera payé conformément aux tarifs homologués.

Dans le cas où l'Etat s'engagerait à fournir une subvention par annuités au concessionnaire, le prix de ces transports sera fixé à la moitié des mêmes tarifs.

Art. 54 bis. — Le concessionnaire réservera aux anciens militaires remplissant les conditions prévues à l'article 69 de la loi du 21 mars 1905 le quart des emplois de début vacants dans son personnel, conformément aux catégories comprises dans le tableau E annexé à la loi précitée et relatif aux chemins de fer de l'Etat.

#### Transports des prisonniers.

Art. 55. — Le concessionnaire sera tenu, à toute réquisition, de mettre à la disposition de l'administration un ou plusieurs compartiments de 2<sup>e</sup> classe à deux banquettes, ou un espace équivalent, pour le transport des prévenus, accusés ou condamnés, et de leurs gardiens.

Il en sera de même pour le transport des jeunes délinquants recueillis par l'administration pour être transférés dans des établissements d'éducation.

L'administration pourra en outre requérir l'introduction, dans les convois ordinaires, de voitures cellulaires lui appartenant, à condition que les dimensions et le poids par essieu de ces voitures ne dépassent pas les dimensions et le poids à pleine charge du modèle le plus grand et le plus lourd qui sera affecté au service régulier du chemin de fer.

Le prix de ces transports sera réglé dans les conditions indiquées à l'article précédent.

#### Service des postes et des télégraphes.

Art. 56. — Le concessionnaire sera tenu de réserver, dans chacun des trains circulant aux heures ordinaires de l'exploitation, un compartiment spécial de la 2<sup>e</sup> classe, ou un espace équivalent, pour recevoir les lettres, les dépêches ainsi que les agents du service des postes. L'espace réservé devra être fermé, éclairé et situé à l'étage inférieur des voitures.

L'administration des postes aura le droit de fixer à une voiture déterminée de chaque convoi une boîte aux lettres dont elle fera opérer la pose et la levée par ses agents.

Elle pourra installer à ses frais, risques et périls et sous sa responsabilité, des appareils spéciaux pour l'échange des dépêches, sans arrêt des trains.

L'administration des postes pourra aussi : 1<sup>o</sup> requérir un second compartiment dans les conditions indiquées au paragraphe 1<sup>er</sup>; 2<sup>o</sup> requérir l'introduction de voitures spéciales lui appartenant dans les convois ordinaires du chemin de fer, à condition que les dimensions et le poids par essieu de ces voitures ne dépassent pas les dimensions et le poids à pleine charge du modèle le plus grand et le plus lourd qui sera affecté au service régulier du chemin de fer.

Les prix des transports qui pourront être requis dans les conditions ci-dessus seront payés par l'administration des postes conformément aux tarifs homologués, sauf dans le cas où l'Etat se serait engagé à fournir aux concessionnaires une subvention par annuités. Dans ce cas, la mise à la disposition du service des postes d'un compartiment, en conformité du paragraphe 1<sup>er</sup> du présent article, sera effectuée gratuitement. Le prix de tous autres transports faits par les concessionnaires sur la réquisition de l'administration des postes est, dès à présent, fixé à la moitié des tarifs homologués.

Les agents des postes et des télégraphes en service ne seront également assujettis qu'à la moitié de la taxe dans le cas où la ligne serait subventionnée par le Trésor.

Dans le même cas, les matériaux nécessaires à l'établissement ou à l'entretien des lignes télégraphiques seront transportés à moitié prix des tarifs homologués.

L'administration des postes pourra enfin exiger, le concessionnaire et le département entendus, et après s'être mis d'accord avec le ministre des travaux publics, qu'un train spé-

cial dans chaque sens soit ajouté au service ordinaire. Dans ce cas, que le chemin de fer soit subventionné ou non, le montant intégral des dépenses supplémentaires de toute nature que ce service spécial aura imposées au concessionnaire, déduction faite des produits qu'il aura pu en retirer, lui sera payé par l'administration des postes, suivant le règlement qui en sera fait de gré à gré, ou par deux arbitres. En cas de désaccord des arbitres, un tiers arbitre sera désigné par le conseil de préfecture.

Les employés chargés de la surveillance du service des postes, les agents préposés à l'échange ou à l'entrepôt des dépêches et à la levée des boîtes auront accès dans les gares ou stations pour l'exécution de leur service, en se conformant aux règlements de police intérieure du chemin de fer.

Si le service des postes exige des bureaux d'entrepôt de dépêches dans les gares et stations, le concessionnaire sera tenu de lui fournir l'emplacement nécessaire; cet emplacement sera déterminé sous l'approbation du ministre des travaux publics; l'administration des postes en payera le loyer dans le cas où le chemin de fer ne serait pas subventionné par l'Etat.

Lorsque le concessionnaire voudra changer les heures de départ des convois ordinaires, il sera tenu, dans tous les cas, d'avertir l'administration des postes quinze jours à l'avance.

#### Lignes télégraphiques et téléphoniques.

Art. 57. — Le concessionnaire sera tenu d'établir à ses frais, s'il en est requis par le ministre des travaux publics, les lignes et appareils télégraphiques ou téléphoniques destinés à transmettre les signaux nécessaires pour la sûreté et la régularité de son exploitation. Il devra toutefois, avant l'établissement des lignes, se pourvoir de l'autorisation du ministre des postes et des télégraphes.

Il pourra, avec l'autorisation du ministre des postes et des télégraphes, se servir des poteaux de la ligne télégraphique ou téléphonique de l'Etat, sur les points où une ligne semblable existe le long de la voie; il ne pourra s'opposer à ce que l'Etat se serve des poteaux qu'il aura établis, afin d'y accrocher ses propres fils.

Le concessionnaire est tenu de se soumettre à tous les règlements d'administration publique concernant l'établissement et l'emploi des appareils télégraphiques ou téléphoniques, ainsi que l'organisation à ses frais du contrôle de ce service par les agents de l'Etat.

Les agents des postes et des télégraphes voyageant pour le contrôle du service de la ligne électrique du chemin de fer ou du service postal exécuté sur cette ligne auront le droit de circuler gratuitement dans les voitures du concessionnaire, sur le vu de cartes personnelles qui leur seront délivrées.

Dans le cas où l'Etat s'engagerait à fournir au concessionnaire une subvention par annuités, la même gratuité s'appliquerait aux agents voyageant pour la construction ou l'entretien des lignes télégraphiques ou téléphoniques établies le long de la voie ferrée.

Le Gouvernement aura la faculté de faire le long des voies toutes les constructions, de poser tous les appareils nécessaires à l'établissement d'une ou de plusieurs lignes télégraphiques ou téléphoniques, sans nuire au service du chemin de fer. Il pourra aussi déposer sur les terrains dépendant du chemin de fer le matériel nécessaire à ces lignes; mais il devra le retirer dans le cas où il serait reconnu par le préfet que le concessionnaire a besoin de ces terrains pour le service du chemin de fer.

Sur la demande du ministre des postes et des télégraphes, il sera réservé, dans les gares des villes et des localités qui seront désignées ultérieurement, le terrain nécessaire à l'établissement des maisonnettes destinées à recevoir le bureau télégraphique ou téléphonique et son matériel.

Le concessionnaire sera tenu de faire garder par ses agents ordinaires les fils des lignes télégraphiques ou téléphoniques, de donner aux employés des télégraphes connaissance de tous les accidents qui pourraient survenir et de leur en faire connaître les causes.

En cas de rupture de fils télégraphiques ou téléphoniques, les employés du concessionnaire auront à racrocher provisoirement les bouts séparés, d'après les instructions qui leur seront données à cet effet.

En cas de rupture des fils télégraphiques ou

téléphoniques ou d'accidents graves, une locomotive sera mise immédiatement à la disposition de l'inspecteur ingénieur de la ligne télégraphique, pour le transporter sur le lieu de l'accident avec les hommes et les matériaux nécessaires à la réparation. Ce transport devra être effectué dans des conditions telles qu'il ne puisse entraver en rien la circulation publique.

Il sera alloué au concessionnaire une indemnité de 50 centimes par kilomètre parcouru par la machine, quand le dommage ne proviendra pas du fait de concessionnaire ou de ses agents.

Dans le cas où des déplacements de fils, appareils ou poteaux deviendraient nécessaires par suite de travaux exécutés sur le chemin de fer, ces déplacements auraient lieu, aux frais du concessionnaire, par les soins de l'administration des lignes télégraphiques.

Le concessionnaire ne pourra se refuser à recevoir et à transmettre les télégrammes officiels par ses fils et appareils, et dans des conditions qui seront déterminées par le ministre des postes et des télégraphes.

Dans le cas où le ministre des postes et des télégraphes jugera utile d'ouvrir au service privé certaines gares de la ligne, il devra s'entendre avec le concessionnaire pour régler les conditions et le prix de ce service.

Les fonctionnaires, agents et ouvriers commissionnés, chargés de la construction, de la surveillance et de l'entretien des lignes télégraphiques ou téléphoniques, ont accès dans les gares et stations et sur la voie ferrée et ses dépendances, pour l'exécution de leur service, en se conformant aux règlements de police intérieure.

#### TITRE VI

##### CLAUSES DIVERSES

#### Construction de nouvelles voies de communication.

Art. 58. — Dans le cas où le Gouvernement, le département ou les communes ordonneraient ou autoriseraient la construction de routes nationales, départementales ou vicinales, de chemins de fer ou de canaux qui traverseraient la ligne, objet de la présente concession, le concessionnaire ne pourra s'opposer à ces travaux, mais toutes les dispositions nécessaires seront prises pour qu'il n'en résulte aucun obstacle à la construction ou au service du chemin de fer, ni aucuns frais pour le concessionnaire.

#### Concessions ultérieures de nouvelles lignes.

Art. 59. — Toute exécution ou autorisation ultérieure de route, de canal, de chemin de fer, de travaux de navigation dans la contrée où est situé le chemin de fer objet de la présente concession, ou dans toute autre contrée voisine ou éloignée, ne pourra donner ouverture à aucune demande d'indemnité de la part du concessionnaire.

#### Concessions de chemins de fer d'embranchement et de prolongement.

Art. 60. — Le Gouvernement, le département et les communes auront le droit de concéder de nouveaux chemins de fer s'embranchant sur le chemin qui fait l'objet du présent cahier des charges, ou qui seraient établis en prolongement du même chemin.

Le concessionnaire ne pourra mettre aucun obstacle à ces embranchements, ni réclamer, à l'occasion de leur établissement, une indemnité quelconque, pourvu qu'il n'en résulte aucun obstacle à la circulation, ni aucun frais particulier pour le concessionnaire.

Les concessionnaires de chemins de fer d'embranchement ou de prolongement auront la faculté, moyennant les tarifs ci-dessus déterminés et l'observation du paragraphe 1<sup>er</sup> de l'article 31, ainsi que des règlements de police et de service établis ou à établir, de faire circuler leurs voitures, wagons et machines sur le chemin, objet de la présente concession, pour lequel cette faculté sera réciproque à l'égard desdits embranchements et prolongements.

Dans ce cas, lesdits concessionnaires ne payeront le prix du péage que pour le nombre de kilomètres réellement parcourus, un kilomètre étant d'ailleurs considéré comme parcouru.

Dans le cas où les divers concessionnaires ne

pourraient s'entendre sur l'exercice de cette faculté, le ministre des travaux publics statuerait sur les difficultés qui s'élèveraient entre eux à cet égard.

Le concessionnaire ne pourra toutefois être tenu à admettre sur ses rails un matériel dont le poids serait hors de proportion avec les éléments constitutifs de ses voies.

Dans le cas où un concessionnaire d'embranchement ou de prolongement joignant la ligne qui fait l'objet de la présente concession n'userait pas de la faculté de circuler sur cette ligne, comme aussi dans le cas où le concessionnaire de cette dernière ligne ne voudrait pas circuler sur les prolongements et embranchements, les concessionnaires seraient tenus de s'arranger entre eux de manière que le service de transport ne soit jamais interrompu aux points de jonction des diverses lignes.

Celui des concessionnaires qui se servira d'un matériel qui ne serait pas sa propriété payera une indemnité en rapport avec l'usage et la détérioration de ce matériel. Dans le cas où les concessionnaires ne se mettraient pas d'accord sur la quotité de l'indemnité ou sur les moyens d'assurer la continuation du service de toutes les lignes, l'administration y pourvoirait d'office et prescrierait toutes les mesures nécessaires.

#### Gares communes.

Le concessionnaire sera tenu, si l'autorité compétente le juge convenable, de partager l'usage des stations établies à l'origine des chemins de fer d'embranchement avec les compagnies qui deviendraient ultérieurement concessionnaires desdits chemins.

Il sera fait un partage équitable des frais communs résultant de l'usage desdites gares, et les redevances à payer par les compagnies nouvelles seront, en cas de dissentiment, réglées par voie d'arbitrage.

En cas de désaccord sur le principe ou l'exercice de l'usage commun des gares, il sera statué, le concessionnaire entendu, savoir :

Par le préfet, si les deux chemins sont d'intérêt local et situés dans le même département;

Par le ministre, si les deux lignes ne sont pas situées dans le même département, ou si l'un des deux chemins est d'intérêt général.

Le concessionnaire se conformera aux mesures qui pourront lui être prescrites par l'administration en vue d'établir des moyens de transbordement commodes pour les marchandises dans toutes les gares de raccordement avec une autre voie ferrée et en vue d'éviter, autant que possible, un parcours trop long aux voyageurs et aux marchandises devant passer d'une voie à l'autre.

#### Embranchements industriels.

Art. 61. — Le concessionnaire sera tenu de s'entendre avec tout propriétaire de carrières, de mines ou d'usines, avec tout propriétaire ou concessionnaire de magasins généraux et avec tout concessionnaire de l'outillage des ports maritimes ou de navigation intérieure qui, offrant de se soumettre aux conditions prescrites ci-après, demanderait un embranchement; à défaut d'accord, le préfet statuera sur la demande, le concessionnaire entendu.

Les embranchements seront construits aux frais des propriétaires de carrières, de mines et d'usines, des propriétaires ou concessionnaires de magasins généraux ou des concessionnaires de l'outillage des ports maritimes ou de navigation intérieure, et de manière qu'il ne résulte de leur établissement aucune entrave à la circulation générale, aucune cause d'avarie pour le matériel, ni aucun frais particulier pour la compagnie.

Leur entretien devra être fait avec soin et aux frais de leurs propriétaires et sous le contrôle du préfet. Le concessionnaire aura le droit de faire surveiller par ses agents cet entretien, ainsi que l'emploi de son matériel sur les embranchements.

Le préfet pourra, à toutes époques, prescrire les modifications qui seraient jugées utiles dans la soudure, le tracé ou l'établissement de la voie desdits embranchements, et les changements seront opérés aux frais des propriétaires.

Le préfet pourra même, après avoir entendu les propriétaires, ordonner l'enlèvement temporaire des aiguilles de soudure, dans le cas où les établissements embranchés viendraient à suspendre en tout ou en partie leurs transports.

Le concessionnaire sera tenu d'envoyer ses wagons sur tous les embranchements autorisés destinés à faire communiquer des établissements de carrières, de mines ou d'usines, de magasins généraux ou d'outillage des ports maritimes ou de navigation intérieure avec la ligne principale du chemin de fer.

Le concessionnaire amènera ses wagons à l'entrée des embranchements.

Les expéditeurs ou destinataires feront conduire les wagons dans leurs établissements pour les charger ou décharger, et les ramèneront au point de jonction avec la ligne principale, le tout à leurs frais.

Les wagons ne pourront d'ailleurs être employés qu'au transport d'objets et marchandises destinés à la ligne principale du chemin de fer.

Le temps pendant lequel les wagons séjourneront sur les embranchements particuliers ne pourra excéder six heures lorsque l'embranchement n'aura pas plus de 1 kilomètre. Ce temps sera augmenté d'une demi-heure par kilomètre en sus du premier, non compris les heures de la nuit, depuis le coucher jusqu'au lever du soleil.

Dans le cas où les limites de temps seraient dépassées, nonobstant l'avertissement spécial donné par le concessionnaire, il pourra exiger une indemnité égale à la valeur du droit de loyer des wagons, pour chaque période de retard après l'avertissement.

Les dépenses qui résulteront des mesures prescrites, s'il y a lieu, par le préfet statuant sur l'avis du service du contrôle, pour la surveillance et le gardiennage des aiguilles et des barrières d'embranchement industriel, seront à la charge des propriétaires des embranchements; mais les gardiens seront nommés et payés par le concessionnaire.

En cas de difficulté, il sera statué par l'administration, le concessionnaire entendu.

Les propriétaires d'embranchements seront responsables des avaries que le matériel pourrait éprouver pendant son parcours ou son séjour sur ces lignes.

Dans le cas d'inexécution d'une ou de plusieurs des conditions énoncées ci-dessus, le préfet pourra, sur la plainte du concessionnaire et après avoir entendu le propriétaire de l'embranchement, ordonner par un arrêté la suspension du service et faire supprimer la soudure, sauf recours à l'administration supérieure, et sans préjudice de tous dommages-intérêts que le concessionnaire serait en droit de répéter pour la non-exécution de ces conditions.

#### Tarifs à percevoir pour le matériel prêté.

Pour indemniser le concessionnaire de la fourniture et de l'envoi de son matériel sur les embranchements, il est autorisé à percevoir un prix fixe de 12 centimes par tonne pour le premier kilomètre et, en outre, de 4 centimes par tonne et par kilomètre en sus du premier, lorsque la longueur de l'embranchement excédera 1 kilomètre.

Tout kilomètre entamé sera payé comme s'il avait été parcouru en entier.

Le chargement et le déchargement sur les embranchements s'opéreront aux frais des expéditeurs ou destinataires, soit qu'il les fassent eux-mêmes, soit que la compagnie du chemin de fer consente à les opérer.

Dans ce dernier cas, ces frais seront l'objet d'un règlement arrêté par le préfet, sur la proposition du concessionnaire.

Tout wagon envoyé par le concessionnaire sur un embranchement devra être payé comme wagon complet, lors même qu'il ne serait pas complètement chargé.

La surcharge, s'il y en a, sera payée au prix du tarif légal et au prorata du poids réel. Le concessionnaire sera en droit de refuser les chargements qui dépasseraient le maximum de 5,000 kilogr. déterminé en raison des dimensions actuelles des wagons.

Le maximum sera révisé par le préfet de manière à être toujours en rapport avec la capacité des wagons.

Les wagons seront pesés à la station d'arrivée par les soins et aux frais du concessionnaire.

#### Contribution foncière.

Art. 62. — La contribution foncière sera établie en raison de la surface des terrains occupés par le chemin de fer et ses dépendances;

la cote en sera calculée, comme pour les canaux, conformément à la loi du 25 avril 1803.

Les bâtiments et magasins dépendant de l'exploitation du chemin de fer seront assimilés aux propriétés bâties de la localité. Toutes les contributions auxquelles ces édifices pourront être soumis seront, aussi bien que la contribution foncière, à la charge du concessionnaire.

#### Agents du concessionnaire.

Art. 63. — Les agents et gardes que le concessionnaire établira, soit pour la réception des droits, soit pour la surveillance et la police du chemin de fer et de ses dépendances, pourront être assermentés et seront, dans ce cas, assimilés aux gardes champêtres.

#### Inspecteurs spéciaux.

Art. 64. — Il pourra être institué près du concessionnaire un ou plusieurs commissaires chargés d'exercer une surveillance spéciale sur tout ce qui ne rentre pas dans les attributions des agents du contrôle.

#### Frais de contrôle.

Art. 65. — Les frais de visite, de surveillance et de réception des travaux et les frais de contrôle de l'exploitation seront supportés par le concessionnaire.

Afin de pourvoir à ces frais, le concessionnaire sera tenu de verser chaque année, à la caisse centrale du trésorier-payeur général du département, une somme de 40 fr. par chaque kilomètre de chemin de fer concédé. Ces versements auront lieu le 1<sup>er</sup> janvier de chaque année, le premier versement devant s'effectuer le 1<sup>er</sup> janvier qui suivra la loi d'utilité publique.

Si le concessionnaire ne verse pas la somme ci-dessus réglée aux époques qui auront été fixées, le préfet rendra un rôle exécutoire et le montant en sera recouvré comme en matière de contributions directes, au profit du département.

#### Cautionnement.

Art. 66. — Avant la signature de l'acte de concession, le concessionnaire déposera à la caisse des dépôts et consignations une somme de 171,500 fr. en numéraire ou en rentes sur l'Etat calculées conformément au décret du 31 janvier 1872, ou en bons du Trésor, avec transfert, au profit de ladite caisse, de celles de ces valeurs qui seraient nominatives ou à ordre.

Cette somme formera le cautionnement de l'entreprise.

Les quatre cinquièmes en seront rendus au concessionnaire par cinquièmes et proportionnellement à l'avance des travaux. Le dernier cinquième ne sera remboursé qu'après l'expiration de la concession.

#### Election de domicile.

Art. 67. — Le concessionnaire devra faire election de domicile à Angoulême.

Dans le cas où il ne l'aurait pas fait, toute notification ou signification à lui adressée sera valable lorsqu'elle sera faite au secrétariat général de la préfecture de la Charente.

#### Jugement des contestations.

Art. 68. — Les contestations qui s'élèveraient entre le concessionnaire et l'administration au sujet de l'exécution et de l'interprétation des clauses du présent cahier des charges seront jugées administrativement par le conseil de préfecture du département de la Charente, sauf recours au conseil d'Etat.

#### Frais d'enregistrement.

Art. 69. — Les frais d'enregistrement du présent cahier des charges et de la convention ci-annexée seront supportés par le concessionnaire,

Angoulême, le 6 octobre 1906.

Le préfet de la Charente,  
Signé : LÉON POMMERAY.

Lu et approuvé :  
Signé : J. JEANCARD.

Le Président de la République française,

Sur le rapport du président du conseil, ministre de l'intérieur, et du ministre des finances,

Vu les propositions du gouverneur général de l'Algérie;

Vu la loi du 24 décembre 1902, portant organisation des territoires du sud de l'Algérie;

Vu le décret du 30 décembre 1903, portant règlement d'administration publique, et notamment l'article 1<sup>er</sup>, en vertu duquel les recettes perçues au profit des budgets départementaux sur les territoires du Sud sont désormais rattachées aux budgets de ces territoires;

Vu les lois des 23 décembre 1884 et 20 juillet 1891 et le décret du 18 décembre 1895;

Vu le décret du 16 novembre 1902, et notamment l'article 30, fixant à 5,76 le nombre des centimes additionnels au principal de la contribution des patentes;

Vu le décret du 14 août 1905 sur l'organisation administrative et militaire des territoires du Sud;

Vu la délibération du conseil de gouvernement en date du 15 décembre 1905;

Les sections réunies de l'intérieur, des cultes, de l'instruction publique et des beaux-arts et des finances, de la guerre, de la marine et des colonies du conseil d'Etat entendues,

#### Décète :

Art. 1<sup>er</sup>. — Les centimes généraux actuellement perçus dans les territoires du sud de l'Algérie, en addition au principal de la contribution foncière et de la contribution des patentes, qui étaient établis à titre de centimes départementaux antérieurement au décret du 30 décembre 1903, sont supprimés.

Art. 2. — Il sera perçu au profit du budget des territoires du sud de l'Algérie, en addition au principal de la contribution foncière et de la contribution des patentes :

1<sup>o</sup> 1 centime sur la contribution foncière;

2<sup>o</sup> 1 centime sur la contribution des patentes, en addition aux 5 centimes 76 centimes généraux existant.

Art. 3. — Le président du conseil, ministre de l'intérieur, et le ministre des finances sont chargés, chacun en ce qui le concerne, de l'exécution du présent décret qui sera publié au *Journal officiel* et inséré au *Bulletin des lois* et au *Bulletin officiel* du gouvernement général de l'Algérie.

Fait à Paris, le 12 mars 1907.

A. FALLIÈRES.

Par le Président de la République :  
Le président du conseil, ministre de l'intérieur  
G. CLEMENCEAU.

Le ministre des finances  
J. CAILLAUX.

Par arrêté du président du conseil, ministre de l'intérieur, en date du 15 mars 1907, la maitrise pénitentiaire est accordée aux agents de personnel de garde et de surveillance dont les noms suivent, et qui comptent au moins 25 ans de services irréprochables, dont 20 dans l'administration pénitentiaire.

Le concessionnaire sera tenu d'envoyer ses wagons sur tous les embranchements autorisés destinés à faire communiquer des établissements de carrières, de mines ou d'usines, de magasins généraux ou d'outillage des ports maritimes ou de navigation intérieure avec la ligne principale du chemin de fer.

Le concessionnaire amènera ses wagons à l'entrée des embranchements.

Les expéditeurs ou destinataires feront conduire les wagons dans leurs établissements pour les charger ou décharger, et les ramèneront au point de jonction avec la ligne principale, le tout à leurs frais.

Les wagons ne pourront d'ailleurs être employés qu'au transport d'objets et marchandises destinés à la ligne principale du chemin de fer.

Le temps pendant lequel les wagons séjourneront sur les embranchements particuliers ne pourra excéder six heures lorsque l'embranchement n'aura pas plus de 1 kilomètre. Ce temps sera augmenté d'une demi-heure par kilomètre en sus du premier, non compris les heures de la nuit, depuis le coucher jusqu'au lever du soleil.

Dans le cas où les limites de temps seraient dépassées, nonobstant l'avertissement spécial donné par le concessionnaire, il pourra exiger une indemnité égale à la valeur du droit de loyer des wagons, pour chaque période de retard après l'avertissement.

Les dépenses qui résulteront des mesures prescrites, s'il y a lieu, par le préfet statuant sur l'avis du service du contrôle, pour la surveillance et le gardiennage des aiguilles et des barrières d'embranchement industriel, seront à la charge des propriétaires des embranchements; mais les gardiens seront nommés et payés par le concessionnaire.

En cas de difficulté, il sera statué par l'administration, le concessionnaire entendu.

Les propriétaires d'embranchements seront responsables des avaries que le matériel pourrait éprouver pendant son parcours ou son séjour sur ces lignes.

Dans le cas d'inexécution d'une ou de plusieurs des conditions énoncées ci-dessus, le préfet pourra, sur la plainte du concessionnaire et après avoir entendu le propriétaire de l'embranchement, ordonner par un arrêté la suspension du service et faire supprimer la soudure, sauf recours à l'administration supérieure, et sans préjudice de tous dommages-intérêts que le concessionnaire serait en droit de répéter pour la non-exécution de ces conditions.

#### Tarifs à percevoir pour le matériel prêté.

Pour indemniser le concessionnaire de la fourniture et de l'envoi de son matériel sur les embranchements, il est autorisé à percevoir un prix fixe de 12 centimes par tonne pour le premier kilomètre et, en outre, de 4 centimes par tonne et par kilomètre en sus du premier, lorsque la longueur de l'embranchement excédera 1 kilomètre.

Tout kilomètre entamé sera payé comme s'il avait été parcouru en entier.

Le chargement et le déchargement sur les embranchements s'opéreront aux frais des expéditeurs ou destinataires, soit qu'il les fassent eux-mêmes, soit que la compagnie du chemin de fer consente à les opérer.

Dans ce dernier cas, ces frais seront l'objet d'un règlement arrêté par le préfet, sur la proposition du concessionnaire.

Tout wagon envoyé par le concessionnaire sur un embranchement devra être payé comme wagon complet, lors même qu'il ne serait pas complètement chargé.

La surcharge, s'il y en a, sera payée au prix du tarif légal et au prorata du poids réel. Le concessionnaire sera en droit de refuser les chargements qui dépasseraient le maximum de 5,000 kilogr. déterminé en raison des dimensions actuelles des wagons.

Le maximum sera révisé par le préfet de manière à être toujours en rapport avec la capacité des wagons.

Les wagons seront pesés à la station d'arrivée par les soins et aux frais du concessionnaire.

#### Contribution foncière.

Art. 62. — La contribution foncière sera établie en raison de la surface des terrains occupés par le chemin de fer et ses dépendances;

la cote en sera calculée, comme pour les canaux, conformément à la loi du 25 avril 1803.

Les bâtiments et magasins dépendant de l'exploitation du chemin de fer seront assimilés aux propriétés bâties de la localité. Toutes les contributions auxquelles ces édifices pourront être soumis seront, aussi bien que la contribution foncière, à la charge du concessionnaire.

#### Agents du concessionnaire.

Art. 63. — Les agents et gardes que le concessionnaire établira, soit pour la réception des droits, soit pour la surveillance et la police du chemin de fer et de ses dépendances, pourront être assermentés et seront, dans ce cas, assimilés aux gardes champêtres.

#### Inspecteurs spéciaux.

Art. 64. — Il pourra être institué près du concessionnaire un ou plusieurs commissaires chargés d'exercer une surveillance spéciale sur tout ce qui ne rentre pas dans les attributions des agents du contrôle.

#### Frais de contrôle.

Art. 65. — Les frais de visite, de surveillance et de réception des travaux et les frais de contrôle de l'exploitation seront supportés par le concessionnaire.

Afin de pourvoir à ces frais, le concessionnaire sera tenu de verser chaque année, à la caisse centrale du trésorier-payeur général du département, une somme de 40 fr. par chaque kilomètre de chemin de fer concédé. Ces versements auront lieu le 1<sup>er</sup> janvier de chaque année, le premier versement devant s'effectuer le 1<sup>er</sup> janvier qui suivra la loi d'utilité publique.

Si le concessionnaire ne verse pas la somme ci-dessus réglée aux époques qui auront été fixées, le préfet rendra un rôle exécutoire et le montant en sera recouvré comme en matière de contributions directes, au profit du département.

#### Cautionnement.

Art. 66. — Avant la signature de l'acte de concession, le concessionnaire déposera à la caisse des dépôts et consignations une somme de 171,500 fr. en numéraire ou en rentes sur l'Etat calculées conformément au décret du 31 janvier 1872, ou en bons du Trésor, avec transfert, au profit de ladite caisse, de celles de ces valeurs qui seraient nominatives ou à ordre. Cette somme formera le cautionnement de l'entreprise.

Les quatre cinquièmes en seront rendus au concessionnaire par cinquièmes et proportionnellement à l'avance des travaux. Le dernier cinquième ne sera remboursé qu'après l'expiration de la concession.

#### Election de domicile.

Art. 67. — Le concessionnaire devra faire election de domicile à Angoulême.

Dans le cas où il ne l'aurait pas fait, toute notification ou signification à lui adressée sera valable lorsqu'elle sera faite au secrétariat général de la préfecture de la Charente.

#### Jugement des contestations.

Art. 68. — Les contestations qui s'élèveraient entre le concessionnaire et l'administration au sujet de l'exécution et de l'interprétation des clauses du présent cahier des charges seront jugées administrativement par le conseil de préfecture du département de la Charente, sauf recours au conseil d'Etat.

#### Frais d'enregistrement.

Art. 69. — Les frais d'enregistrement du présent cahier des charges et de la convention ci-annexée seront supportés par le concessionnaire,

Angoulême, le 6 octobre 1906.

Le préfet de la Charente,  
Signé : LÉON POMMERAY.

Lu et approuvé :  
Signé : J. JEANCARD.

#### Ministère de l'intérieur.

Le Président de la République française,  
Sur le rapport du président du conseil, ministre de l'intérieur, et du ministre des finances,

Vu les propositions du gouverneur général de l'Algérie;

Vu la loi du 24 décembre 1902, portant organisation des territoires du sud de l'Algérie;

Vu le décret du 30 décembre 1903, portant règlement d'administration publique, et notamment l'article 1<sup>er</sup>, en vertu duquel les recettes perçues au profit des budgets départementaux sur les territoires du Sud sont désormais rattachées aux budgets de ces territoires;

Vu les lois des 23 décembre 1884 et 20 juillet 1891 et le décret du 18 décembre 1895;

Vu le décret du 16 novembre 1902, et notamment l'article 30, fixant à 5,76 le nombre des centimes additionnels au principal de la contribution des patentes;

Vu le décret du 14 août 1905 sur l'organisation administrative et militaire des territoires du Sud;

Vu la délibération du conseil de gouvernement en date du 15 décembre 1905;

Les sections réunies de l'intérieur, des cultes, de l'instruction publique et des beaux-arts et des finances, de la guerre, de la marine et des colonies du conseil d'Etat entendues,

#### Décrets :

Art. 1<sup>er</sup>. — Les centimes généraux actuellement perçus dans les territoires du sud de l'Algérie, en addition au principal de la contribution foncière et de la contribution des patentes, qui étaient établis à titre de centimes départementaux antérieurement au décret du 30 décembre 1903, sont supprimés.

Art. 2. — Il sera perçu au profit du budget des territoires du sud de l'Algérie, en addition au principal de la contribution foncière et de la contribution des patentes :

1<sup>o</sup> 1 centime sur la contribution foncière;

2<sup>o</sup> 1 centime sur la contribution des patentes, en addition aux 5 centimes 76 centimes généraux existant.

Art. 3. — Le président du conseil, ministre de l'intérieur, et le ministre des finances sont chargés, chacun en ce qui le concerne, de l'exécution du présent décret, qui sera publié au *Journal officiel* et inséré au *Bulletin des lois* et au *Bulletin officiel* du gouvernement général de l'Algérie.

Fait à Paris, le 12 mars 1907.

A. FALLIÈRES.

Par le Président de la République :  
Le président du conseil, ministre de l'intérieur,  
G. CLEMENCEAU.

Le ministre des finances,  
J. CAILLAUX.

Par arrêté du président du conseil, ministre de l'intérieur, en date du 15 mars 1907, la médaille pénitentiaire est accordée aux agents du personnel de garde et de surveillance dont les noms suivent, et qui comptent au moins 25 ans de services irréprochables, dont 20 dans l'administration pénitentiaire.

M. Feucht, gardien chef de la maison d'arrêt de Trévoux.

M. Paul, gardien chef de la maison d'arrêt de Nantua.

M. Gérard, gardien chef de la maison d'arrêt de Laon.

M. Jeurvilliers, gardien ordinaire à la maison centrale de Clairvaux.

M. Délicourt, gardien ordinaire à la maison centrale de Clairvaux.

M. Labbé, gardien chef de la maison d'arrêt d'Angoulême.

M. Lambert, gardien ordinaire au dépôt de forçats de Saint-Martin-de-Ré.

M. Eugène, gardien ordinaire à la maison d'arrêt de Saint-Lazare.

Bourgeac, gardien chef de la maison d'arrêt de Cholet.

Aux termes d'un rapport présenté par le ministre de l'intérieur et approuvé le 13 mars 1907, par le Président de la République, des médailles d'honneur, des mentions honorables et des lettres de félicitations ont été décernées aux personnes ci-après désignées, qui ont accompli des actes de courage et de dévouement et dont la belle conduite a été signalée pendant le mois de février 1907.

## ALPES-MARITIMES

M. H. — M. Trucy (Michel-Henry), agent de la sûreté à Nice; 6 juillet 1902, 28 novembre 1904, 8 décembre 1906: a été blessé en se signalant par son courage et son dévouement dans des circonstances difficiles.

## ARDÈCHE

L. F. — M. Bouix (Jacques-Eugène), facteur des postes à Lamastre; 28 décembre 1906: a maîtrisé une vache furieuse.

## CHARENTE

L. F. — M. Moussouze (Abel), plâtrier à Angoulême; 27 décembre 1906: a maîtrisé un cheval emporté attelé à une voiture sans conducteur.

## CORSE

M. B. — M. Jusseau (Alfred-Pierre-Adolphe), bouchonnier à Ajaccio; 2 février-12 août 1906 (titulaire d'une mention honorable): s'est de nouveau distingué par son courage en combattant deux incendies.

L. F. — M. Colonna (Jean-Baptiste), chauffeur à la compagnie des chemins de fer départementaux de la Corse à Ajaccio; 24 juin 1906: a contribué à maîtriser un fou furieux.

## DOUBS

L. F. — M. Siruguet (Eugène-Hippolyte), ouvrier d'usine à Novillars;

L. F. — M. Marchand (Léopold-François-Joseph), ouvrier d'usine à Veire-le-Grand; Novillars, 25 janvier 1907: ont tenté de sauver trois hommes tombés dans une chaudière.

L. F. — M. Royet (Louis-Désiré);

L. F. — M. Jeannin (Marie-Louis-François), Scieurs à Frasnay;

30 septembre 1906: ont porté secours aux trois passagers d'une barque qui avait chaviré.

## FINISTÈRE

L. F. — M. Quinquis (Jean-Louis), couvreur;

L. F. — M. Méner (Jean-Guillaume), maçon;

A Plonévez-Porzay;

13 mai 1906: belle conduite dans un incendie.

## GARD

M. H. — Le jeune Maire (Emile-François), âgé de dix-sept ans, menuisier à Branoux; 27 juillet 1906 (déjà titulaire d'une lettre de félicitations): a maîtrisé un cheval emporté attelé à une voiture sans conducteur.

L. F. — M. Doublet (Lucien-Jules), maçon à Nîmes; 22 janvier 1907: a pénétré dans une écurie incendiée pour en faire sortir quatre chevaux en danger d'y périr.

## GARONNE (HAUTE-)

M. B. — M. Huc (Gabriel), sergent;

M. H. — M. Coyne (Henri-Pierre), sapeur;

M. H. — M. Germa (Emmanuel), sapeur,

A la compagnie des sapeurs-pompiers de Toulouse;

30 septembre 1906: ont sauvé des personnes en péril dans un immeuble incendié. — M. Huc est déjà titulaire d'une mention honorable.

M. H. — M. Marty (Louis-Edmond), facteur receveur des postes à Ondes; 22 décembre 1906: a porté secours à deux enfants couchés dans une chambre où le feu venait de se déclarer.

L. F. — M. Barbe (Raymond), éclusier à Castelnaud-d'Estrefonds; 1<sup>er</sup> novembre 1906: a maîtrisé deux chevaux emportés.

## GIRONDE

M. B. — M. Cazemajoux (Isidore), layetier à Bordeaux; 9 novembre 1906: sauvetage périlleux d'un jeune garçon en danger de périr dans les décombres enflammés d'une maison incendiée.

## LOT

L. F. — M. Fourniols (Antoine), cultivateur;

L. F. — M. Rochis (Jacques), tailleur d'habits;

L. F. — M. Gilles (Pierre-Clément-Joseph), forgeron;

L. F. — M. Bismes (Baptiste), cultivateur,

A Flaunac;

Lamalayrette, commune de Flaunac, 2 août 1906: belle conduite dans un incendie.

## LOZÈRE

L. F. — M. Jammes (Louis-Pierre-Marie), sapeur-pompier;

L. F. — M. Paulhaç (Auguste), sapeur-pompier;

L. F. — M. Chaptal (Germain-Jean-Pierre), garçon boulanger;

L. F. — M. Villaret (Urbain-Jean-Baptiste), tailleur d'habits,

A Mende;

27 décembre 1906: belle conduite dans un incendie.

## MAINE-ET-LOIRE

M. B. — M. Robert, commissaire de police à Cholet; Baupréau, janvier 1907: belle conduite au cours d'événements difficiles.

## MANCHE

M. H. — M. Digne (Jean-Auguste), domestique à Tribehou; Gorges, 1<sup>er</sup> décembre 1906 (déjà titulaire d'une lettre de félicitations): a pénétré à trois reprises dans un logement incendié pour porter secours à trois enfants qui y étaient enfermés.

## NIÈVRE

M. H. — M. Bouchard (Jacques), surveillant de la voirie municipale et sapeur-pompier à Nevers; 1905-1906: a porté secours à des personnes en danger de se noyer, a retiré une femme d'un puits et maîtrisé un cheval emporté.

## NORD

M. A. 2<sup>e</sup> classe. — M. Schoutheeten (Albert-Henri), marinier à Armentières; 6 janvier 1907 (titulaire d'une mention honorable et de deux médailles de bronze): a sauvé une femme qui s'était jetée à l'eau.

M. H. — M. Pilate (Georges-Louis-Désiré), ouvrier rubanier à Comines; 7 mai 1906: a été blessé en voulant maîtriser deux chevaux emportés.

L. F. — M. Charlet (Henri-Xavier), garçon brasseur à Haubourdin; 12 janvier 1907: a maîtrisé un cheval emporté attelé à un coupé contenant trois personnes.

L. F. — M. Ledoux (Charles-Joseph), préposé des douanes à Leers; 29 novembre 1906: a arrêté deux chevaux emportés attelés à un tombereau sans conducteur.

## OISE

L. F. — M. Fortin (Alfred), tanneur à Bury; 14 octobre 1906: a sauvé une fillette dont les vêtements avaient pris feu.

## PAS-DE-CALAIS

M. H. — M. Pécron (Eugène-Joseph-Charles), électricien à Boulogne-sur-Mer; 16 septembre 1905, 31 octobre 1906: a sauvé un enfant en danger de se noyer et a arrêté un cheval emporté.

## PUY-DE-DÔME

M. B. — M. Rassion (Paul-Jules), propriétaire à Saint-Diery; 4 janvier 1907: a risqué sa vie pour sauver une femme tombée dans un endroit profond et torrentueux de la Couze.

## RHÔNE

M. A. 2<sup>e</sup> classe. — M. Côte (Jean-Louis), demeurant à Loire; 22 juillet 1906: a plongé à plusieurs reprises pour retrouver le corps d'un homme qui venait de se noyer.

M. A. 2<sup>e</sup> classe. — M. Fontaine (Alfred);

M. B. — M. Gillet (Marie-William-Victor), Gardiens de la paix à Lyon; 3 mai 1906: ont capturé un meurtrier. L'agent Fontaine a été blessé.

## SAÔNE (HAUTE-)

M. A. 1<sup>re</sup> classe. — M. Cochois (Simon-Ernest), cantonnier du service vicinal à Pontcey; 23 janvier 1907 (déjà titulaire d'une médaille d'argent de 2<sup>e</sup> classe): a exposé sa vie et a été blessé en combattant un incendie.

L. F. — M. Mariot (Lucien-Gustave), cultivateur à Ferrières-les-Scy; 15 février-27 avril 1906: a abattu des chiens enragés.

## SAVOIE (HAUTE-)

M. B. — M. Jacquet (Eugène), juge de paix à Annecy; 19 janvier 1907: a désarmé un meurtrier.

## SEINE

M. O. — M. Becker (Jean-Pierre-Emile-Victor), officier de paix du 18<sup>e</sup> arrondissement de Paris; 23 février 1907: a été grièvement blessé au cours d'une ronde par un malfaiteur.

M. O. — M. Cupillard (Constant), attaché au ministère des colonies à Paris;

M. V. — M. Fournier (Emile);

M. A. 1<sup>re</sup> classé. — M. Robert (Hippolyte), Gardiens de la paix à Paris;

10 mars 1907: ont été grièvement blessés en s'emparant d'un meurtrier.

M. A. 2<sup>e</sup> classe. — M. Muller (Nicolas), caporal à la compagnie de sapeurs-pompiers de Saint-Denis; 24 août-20 octobre 1906;

M. B. — M. Mauboussin (Jules), sergent à la subdivision de sapeurs-pompiers de Suresnes; 3 septembre 1906;

Belle conduite dans un incendie. — M. Muller est déjà titulaire de deux lettres de félicitations et d'une médaille de bronze et M. Mauboussin a sauvé deux personnes.

M. B. — M. Thomas (Etienne), gardien de la paix à Paris; 7 mars-2 avril-5 novembre 1906: a maîtrisé à trois reprises des chevaux emportés.

M. B. — M. Gautier (Alexandre-Joseph), employé de commerce à Paris; 23 août 1902-4 juillet 1906 (déjà titulaire d'une mention honorable): a maîtrisé deux chevaux emportés et secouru un enfant en danger d'être écrasé par une voiture.

M. B. — M. Geoffroy, sergent;

M. B. — M. Lamotte, caporal,

A la compagnie de sapeurs-pompiers de Charenton;

1906: se sont distingués par leur belle conduite dans des incendies. — M. Geoffroy est déjà titulaire de deux lettres de félicitations et d'une mention honorable.

M. H. — M. Wetter (Georges), garçon de bureau au commissariat de police du quartier de la Maison-Blanche à Paris; 11 décembre 1906: a été brûlé aux mains en secourant un enfant dont les vêtements avaient pris feu.

M. H. — M. Ozanne (Charles-Léopold), pilote à la compagnie générale des bateaux parisiens, domicilié à Alfortville; Paris, 25 septembre 1906: s'est jeté dans la Seine pour sauver un enfant qui se noyait.

L. F. — M. Rollin (Alphonse), fabricant de sacs en papier à Paris; 3 août 1906: a sauvé un enfant sur le point de se noyer.

L. F. — M. Lelièvre (Auguste-Adrien), zingueur à Paris; 3 septembre 1906: a sauvé un homme en danger de se noyer.

## SEINE-ET-MARNE

M. B. — M. Bouquot (Eugène-Edouard), menuisier à Moret; 2 décembre 1906: sauvetage périlleux d'un homme sur le point de se noyer.

## SEVRES (DEUX-)

M. H. — Le jeune Poupin (Théophile), âgé de treize ans; 26 janvier 1907: a sauvé un de ses camarades qui avait disparu sous la glace d'un étang.

## VIENNE (HAUTE-)

M. H. — M. Robert (Pierre), cultivateur à Montaignut, commune de Saint-Yrieix; 30 juin 1906: a porté secours à un enfant tombé dans un puits.

## YONNE

L. F. — M. Séguin (Marcellin), couvreur à Coulanges-sur-Yonne; 26 décembre 1906: a arrêté un cheval emporté attelé à une voiture sans conducteur.

L. F. — M. Renaudin (Barnabé-Jules), éclusier à Auxerre; 25 janvier-12 août-13 octobre 1906: a sauvé des personnes en danger de se noyer.

## MILITAIRES

## CANTAL

M. H. — M. Boyer (Guillaume), adjudant vauemestre au 139<sup>e</sup> régiment d'infanterie; Aurillac, 18 janvier 1907: a porté secours à une femme dont les vêtements étaient enflammés.

## GIRONDE

L. F. — M. Mur (Joseph), artificier au 1<sup>er</sup> régiment d'artillerie coloniale; Bordeaux, 1<sup>er</sup> octobre 1906: a arrêté un cheval emporté attelé à une voiture sans conducteur.

## ILLE-ET-VILAINE

L. F. — M. Coupeau (Daniel-Louis-François), soldat au 124<sup>e</sup> régiment d'infanterie; Saint-Malo, 22 décembre 1906: a porté secours à une femme bloquée au deuxième étage d'une maison incendiée.

## LOIRET

L. F. — M. Momenteau (Louis-Gaston), capitaine au 113<sup>e</sup> régiment d'infanterie, stagiaire au 30<sup>e</sup> régiment d'artillerie; Orléans, 5 janvier 1907 (déjà titulaire d'une médaille d'argent de 2<sup>e</sup> classe): a arrêté un cheval emporté attelé à une voiture sans conducteur.

## MAINE-ET-LOIRE

M. B. — M. de Kermel, chef de bataillon;

M. B. — M. Bohy, chef de bataillon;

M. B. — M. Barnole, capitaine;

M. B. — M. Pignoux, lieutenant;

M. B. — M. Méniel, adjudant;

M. B. — M. Papot, sergent-major;

M. B. — M. Bricart, soldat,

Au 77<sup>e</sup> régiment d'infanterie;

M. B. — M. Derre, capitaine;

M. B. — M. Furgier, maréchal des logis;

M. B. — M. Arnault, gendarme,

A la 9<sup>e</sup> légion de gendarmerie.

Beaupréau, janvier 1907: se sont distingués par leur courage et leur dévouement dans des circonstances difficiles.

## MEUSE

M. B. — M. Rousseau (Georges-Léon), caporal au 6<sup>e</sup> bataillon du génie; Verdun, 23 janvier 1907: a été blessé en cherchant à maîtriser un cheval emporté.

## NIÈVRE

L. F. — M. Bernard (François), gendarme à la 8<sup>e</sup> légion; Donzy, 13 janvier 1907: a porté secours à un vieillard en danger d'être écrasé par un train.

## SARTHE

L. F. — M. Guionnet (Raoul-Ernest);

L. F. — M. Bedouet (Maurice René),

Soldats au 117<sup>e</sup> régiment d'infanterie;

Le Mans, 26 janvier 1907: ont maîtrisé un cheval emporté.

L. F. — M. Andrieu (Henri-Ernest-Emile);

L. F. — M. Rouillon (Félix-Isidore),

Soldats au 115<sup>e</sup> régiment d'infanterie;

Mamers, 1<sup>er</sup> janvier 1907: ont prêté main-forte à la gendarmerie pour l'arrestation d'un malfaiteur.

## SEINE

M. B. — M. Paris (Henri-Jules-Ernest), médecin-major de 2<sup>e</sup> classe;

M. B. — M. Fernagu (Gabriel), lieutenant;

M. B. — M. Gachet (Gaston-Jean), sergent;

M. B. — M. Rivel (Albert-Eugène), sergent fourrier,

Au régiment de sapeurs-pompiers de Paris; Paris, 14 janvier 1907: ont opéré le sauvetage d'un ouvrier enseveli sous un éboulement au fond d'un puits.

M. B. — M. Rateau (Louis-Hippolyte), sergent au régiment de sapeurs-pompiers de Paris; 8 février 1907: belle conduite lors d'un incendie dans les sentiers souterrains du métropolitain.

L. F. — M. Blanvillain (Victor-Charles), soldat de 1<sup>re</sup> classe au 5<sup>e</sup> régiment d'infanterie; Paris, 7 janvier 1907: a maîtrisé un cheval emporté attelé à une voiture sans conducteur.

## SEINE-ET-MARNE

M. A. 2<sup>e</sup> classe. — M. Pigeon (Georges-Marie-Joseph), lieutenant en 1<sup>er</sup>;

M. B. — M. Ricquier (Emile-Philippe), caporal;

M. B. — M. Fricoteaux (Wilfrid), maître ouvrier;

M. H. — M. Gourdin (Ernest-Henry), sergent, Au 3<sup>e</sup> régiment du génie;

Marlotte, 14 décembre 1905: ont coopéré au sauvetage d'un puisatier enseveli sous un éboulement. — Le lieutenant Pigeon est déjà titulaire d'une mention honorable.

M. H. — M. Friant (Joseph-Philippe), soldat au 26<sup>e</sup> bataillon de chasseurs à pied; Corbeil, 9 août 1905 (déjà titulaire d'une lettre de félicitations): a sauvé un jeune homme en danger de se noyer dans un endroit profond de la Seine.

## VAR

M. H. — M. Thiret (Jules-Hippolyte), sergent au 4<sup>e</sup> régiment d'infanterie coloniale; Toulon, 27 décembre 1906: a arrêté un cheval emporté et coopéré à l'extinction d'un incendie.

## VIENNE

M. H. — M. Pompey (César), capitaine de réserve, trésorier au 20<sup>e</sup> régiment d'artillerie; Poitiers, 9 janvier 1907: a maîtrisé deux chevaux emportés attelés à une voiture sans conducteur dans laquelle se trouvait une dame.

## VIENNE (HAUTE-)

M. H. — M. Combescot (Adrien-Jean-Baptiste-Louis-Alfred), brigadier;

M. H. — M. Lissac (Antoine), gendarme;

L. F. — M. Poutaraut (Jacques-Auguste-Baptiste), gendarme,

A la 12<sup>e</sup> légion de gendarmerie;

Eymoutiers, 2 janvier 1907: ont fait preuve de courage et de dévouement en travaillant pendant une heure dans une tranchée longue, profonde et non étayée, pour essayer de dégager deux hommes ensevelis sous un éboulement.

## YONNE

M. H. — M. Fidelle (Joseph-Edmond), gendarme à la 5<sup>e</sup> légion; Courson, 14 janvier 1907: a porté secours, après un long et dangereux travail, aux personnes enfermées sous les décombres d'une maison effondrée.

L. F. — M. Delouche (Jean-Baptiste), caporal;

L. F. — M. Rossignol (Eugène-Jules-Ferdinand), soldat,

Au 4<sup>e</sup> régiment d'infanterie;

Auxerre, 4 janvier 1907: ont maîtrisé un cheval emporté attelé à une voiture sans conducteur.

## MARINE

## FINISTÈRE

M. H. — M. Autret (François-Marie-Emile), quartier-maître de manœuvre embarqué à bord du *Gueydon*; Brest, 20 janvier 1907: sauvetage de deux femmes en danger de périr dans un incendie.

## ÉTRANGERS

## NORD

M. B. — M. Descamps (Charles-Albert), sujet belge, terrassier à Wiers (Belgique); Vieux-Condé (Nord), 24 novembre 1906: s'est jeté tout habillé dans un étang pour sauver un cavalier qui y était tombé avec sa monture.

## SAVOIE (HAUTE-)

L. F. — M. Meillard (Edouard), sujet suisse, cultivateur à Collonges-sous-Salève; 7-18 avril 1904: a secouru des alpinistes en danger.

## Ministère des finances.

(Exécution de la loi du 9 décembre 1905.)

## ALLOCATIONS ECCLÉSIASTIQUES

Allocations attribuées en vertu de l'article 11, paragraphe 5.

Par arrêté du 16 mars 1907, le ministre de l'instruction publique, des beaux-arts et des cultes et le ministre des finances ont approuvé l'attribution d'une allocation de quatre ans à M. Lefebvre (Joseph-Adolphe), curé à Rouen (Seine-Inférieure).