http://cnum.cnam.fr
Conservatoire numérique des Arts & Métiers

Auteur ou collectivité : Picard, Alfred
Auteur : Picard, Alfred
Titre : Les chemins de fer français. Étude historique sur la constitution et le régime du réseau. Débats parlementaires, actes législatifs, réglementaires, administratifs, etc.

Auteur : Picard, Alfred
Titre du volume : Tome quatrième. Documents annexes, lois, règlements, conventions, tableaux statistiques

Adresse : Paris : J. Rothschild, 1884
Collation : 1031 p. : depl. et tabl. ; 24 cm
Cote : CNAM-BIB 8 Le 374 (4)
Sujet(s) : Chemins de fer -- 19e siècle

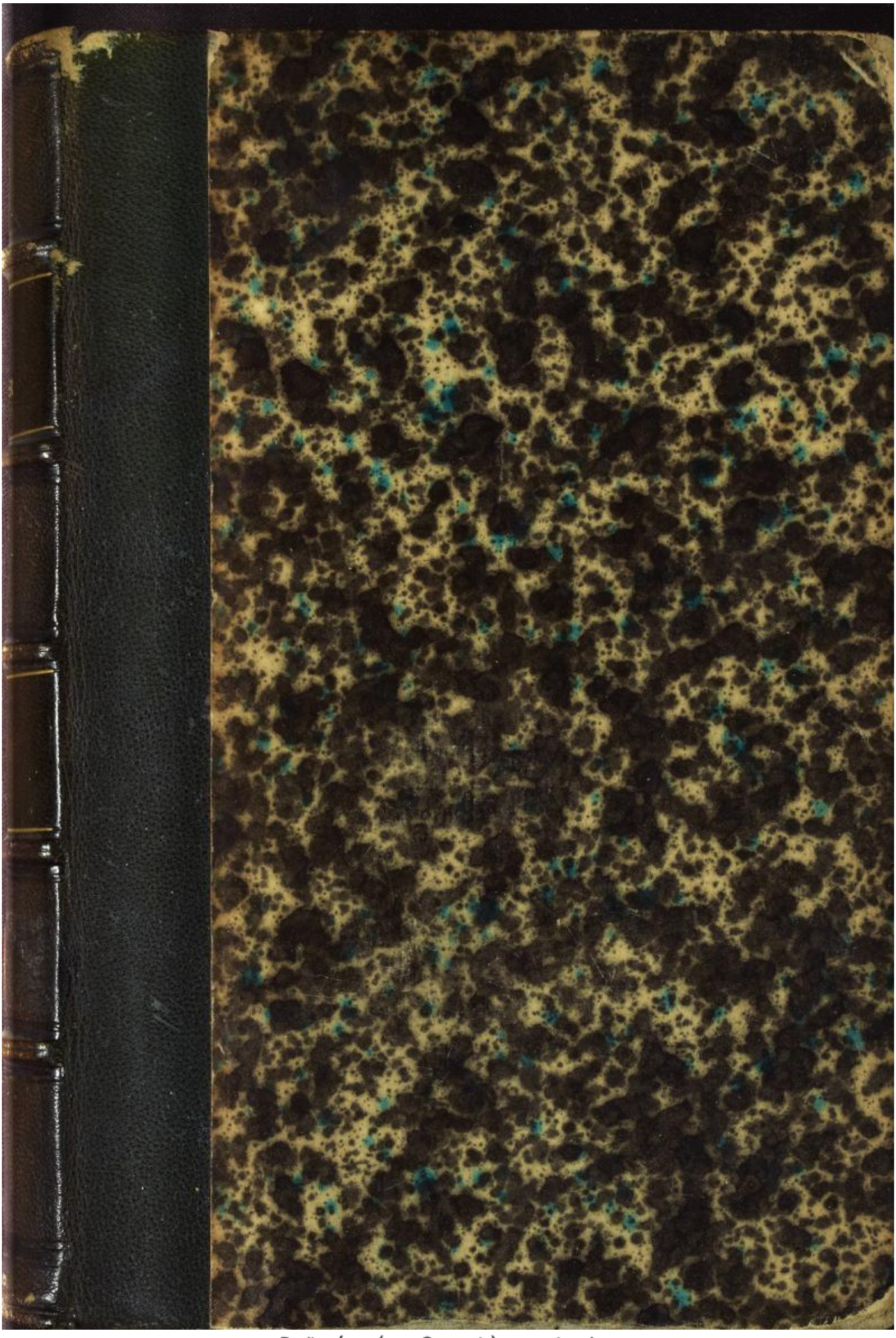
Date de mise en ligne : 08/11/2016
Langue : Français

URL permanente : http://cnum.cnam.fr/redir?8LE374.4

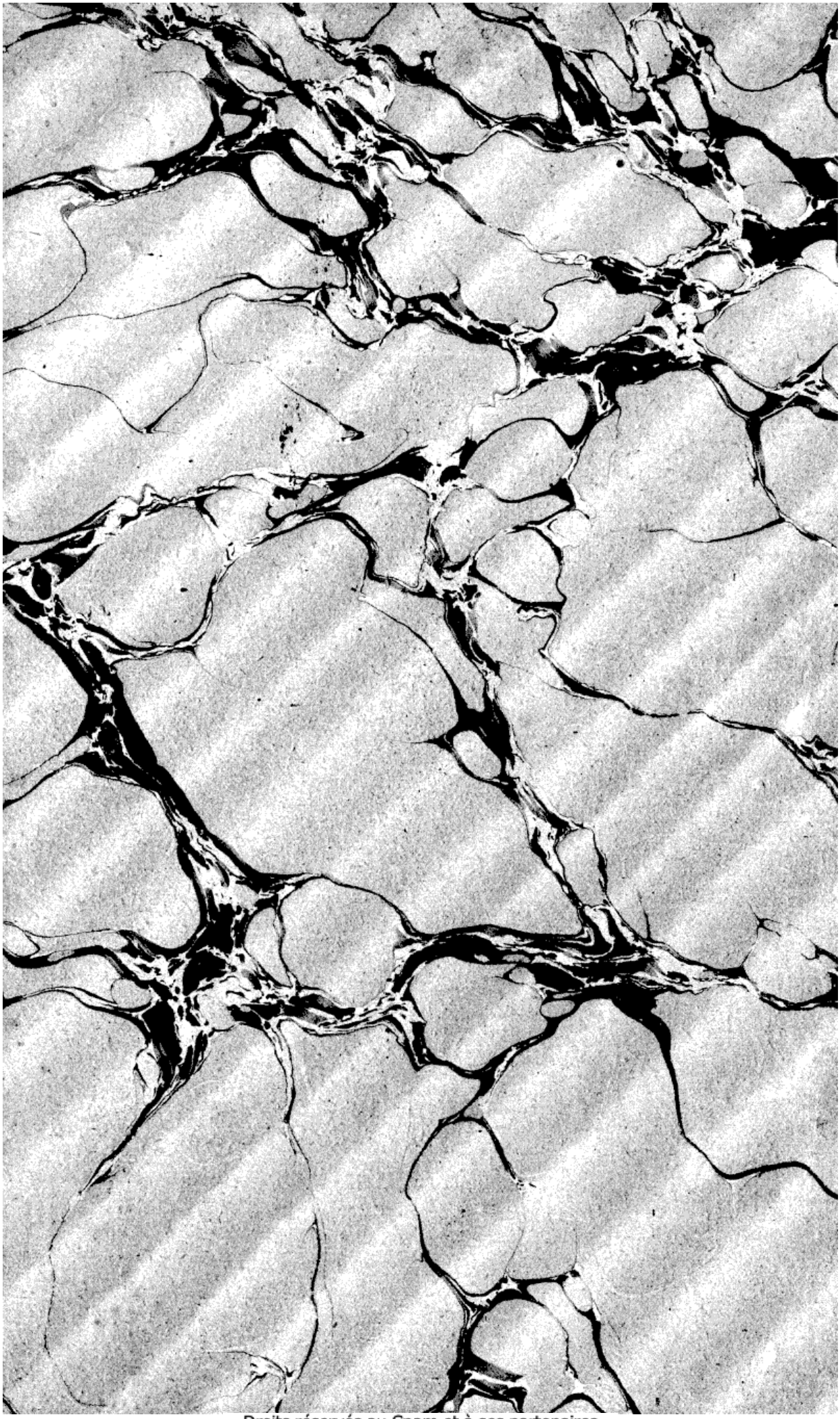
La reproduction de tout ou partie des documents pour un usage personnel ou d'enseignement est autorisée, à condition que la mention complète de la source (*Conservatoire national des arts et métiers, Conservatoire numérique http://cnum.cnam.fr*) soit indiquée clairement. Toutes les utilisations à d'autres fins, notamment commerciales, sont soumises à autorisation, et/ou au règlement d'un droit de reproduction.

You may make digital or hard copies of this document for personal or classroom use, as long as the copies indicate *Conservatoire national des arts et métiers, Conservatoire numérique http://cnum.cnam.fr*. You may assemble and distribute links that point to other *CNUM* documents. Please do not republish these PDFs, or post them on other servers, or redistribute them to lists, without first getting explicit permission from *CNUM*.

PDF créé le 7/11/2016



Droits réservés au Cnam et à ses partenaires



Droits réservés au Cnam et à ses partenaires



Droits réservés au Cnam et à ses partenaires

L'Auteur et l'Éditeur se réservent les Droits de Traduction et de Reproduction

Droits réservés au Cnam et à ses partenaires

ALFRED PICARD

CONSEILLER D'ÉTAT, INGÉNIEUR EN CHEF DES PONTS ET CHAUSSÉES
ANCIEN DIRECTEUR DES CHEMINS DE FER AU MINISTÈRE DES TRAVAUX PUBLICS

LES CHEMINS DE FER FRANÇAIS

ÉTUDE HISTORIQUE

SUR

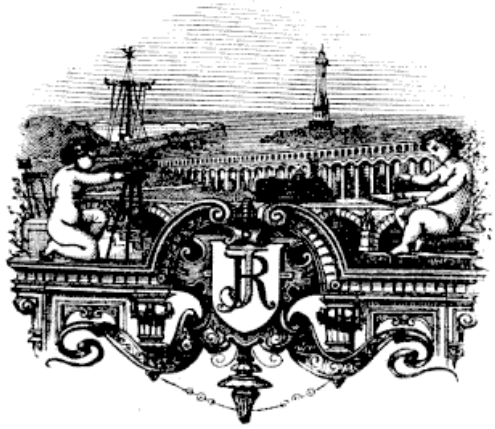
LA CONSTITUTION ET LE RÉGIME DU RÉSEAU

DÉBATS PARLEMENTAIRES
ACTES LÉGISLATIFS — RÉGLEMENTAIRES — ADMINISTRATIFS — ETC.

PUBLIÉ SOUS LES AUSPICES DU MINISTÈRE DES TRAVAUX PUBLICS

TOME QUATRIÈME

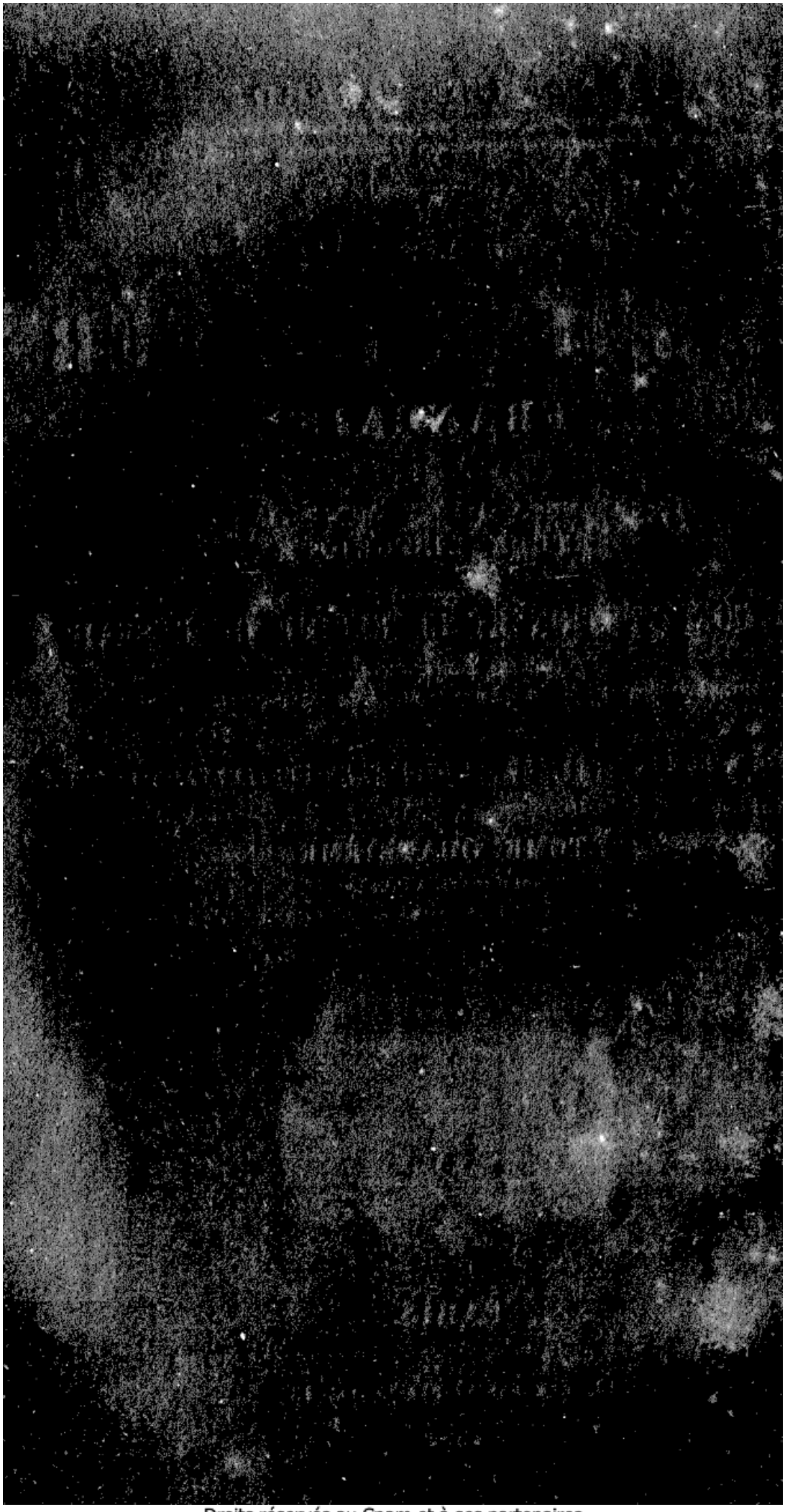
DOCUMENTS ANNEXES
LOIS — RÈGLEMENTS — CONVENTIONS — TABLEAUX STATISTIQUES



PARIS
J. ROTHSCHILD, ÉDITEUR
13, RUE DES SAINTS-PÈRES, 13

1884

Droits réservés au Cnam et à ses partenaires



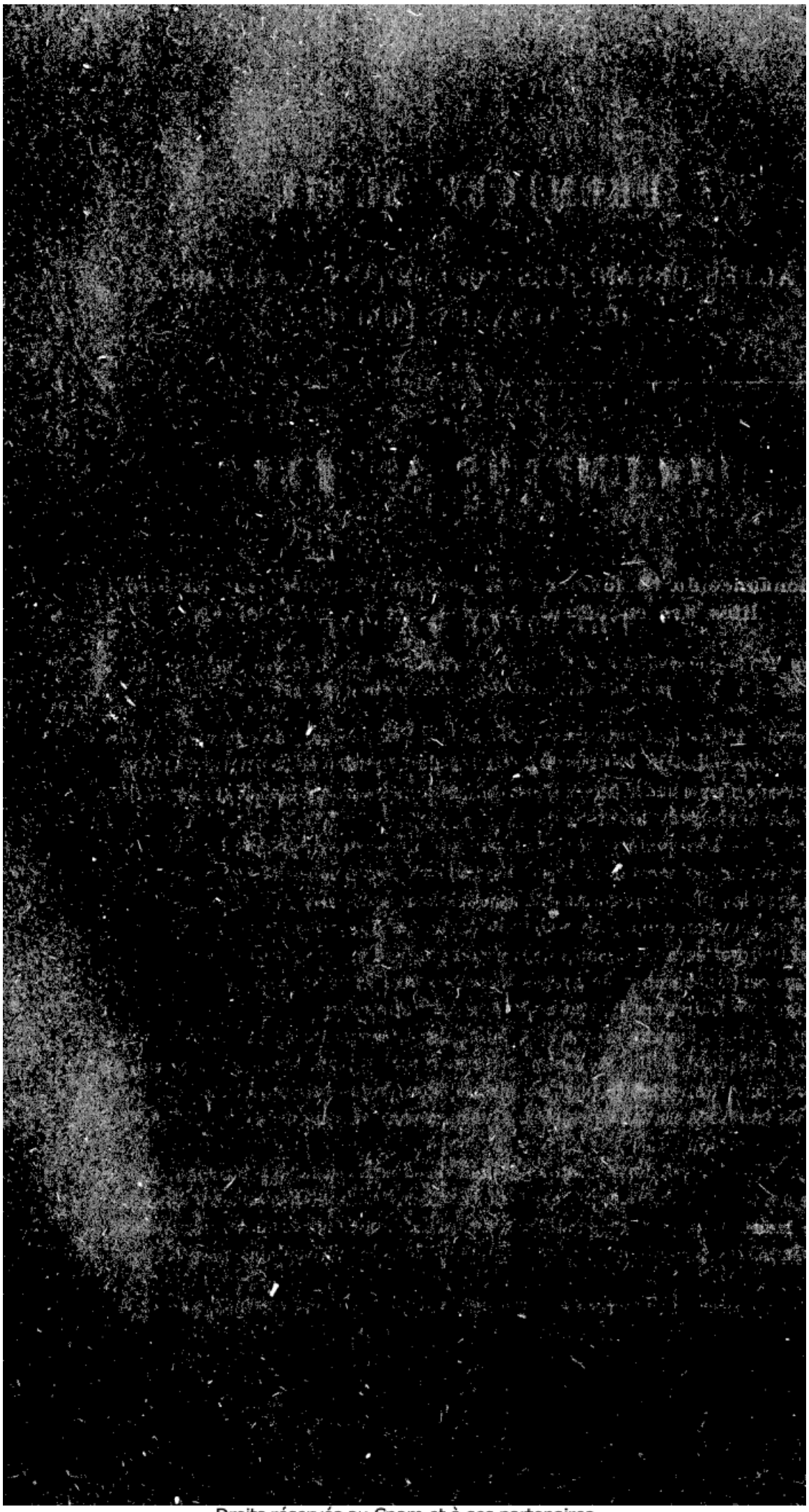
Droits réservés au Cnam et à ses partenaires

DOCUMENTS ANNEXES

PREMIÈRE PARTIE

TEXTES DE LOIS
RÈGLEMENTS D'ADMINISTRATION PUBLIQUE — ORDONNANCES
DÉCRETS — CONVENTIONS — ARRÊTÉS MINISTÉRIELS
NOTES DIVERSES

Droits réservés au Cnam et à ses partenaires



Droits réservés au Cnam et à ses partenaires

PREMIÈRE SÉRIE

ACTES ORGANIQUES CONCERNANT L'ENSEMBLE DES TRAVAUX PUBLICS

ANNEXE I

Ordonnance du 18 février 1834 portant règlement sur les formalités des enquêtes relatives aux travaux publics.

TITRE Ier. — *Formalités des enquêtes relatives aux travaux publics qui ne peuvent être exécutés qu'en vertu d'une loi.*

Article 1er. — Les entreprises de travaux publics qui, aux termes du premier paragraphe de l'article 3 de la loi du 7 juillet 1833, ne peuvent être exécutés qu'en vertu d'une loi, seront soumises à une enquête préalable dans les formes ci-après déterminées.

Art. 2. — L'enquête pourra s'ouvrir sur un avant-projet où l'on fera connaître le tracé général de la ligne des travaux, les dispositions principales des ouvrages les plus importants et l'appréciation sommaire des dépenses.

S'il s'agit d'un canal, d'un chemin de fer ou d'une canalisation de rivière, l'avant-projet sera nécessairement accompagné d'un nivellement en longueur et d'un certain nombre de profils transversaux; et si le canal est à point de partage, on indiquera les eaux qui doivent l'alimenter.

Art. 3. — A l'avant-projet sera joint, dans tous les cas, un mémoire descriptif indiquant le but de l'entreprise et les avantages qu'on peut s'en promettre; on y annexera le tarif des droits, dont le produit serait destiné à couvrir les frais des travaux projetés, si ces travaux devaient devenir la matière d'une concession.

Art. 4. — Il sera formé, au chef-lieu de chacun des départements que la ligne des travaux devra traverser, une Commission de neuf membres au moins et de treize au plus, pris parmi les principaux propriétaires de terres, de bois, de mines, les négociants, les armateurs et les chefs d'établissements industriels.

Les membres et le président de cette Commission seront désignés par le préfet dès l'ouverture de l'enquête.

Droits réservés au Cnam et à ses partenaires

Art. 5. — Des registres destinés à recevoir les observations auxquelles pourra donner lieu l'entreprise projetée seront ouverts pendant un mois au moins et quatre mois au plus, au chef-lieu de chacun des départements et des arrondissements que la ligne des travaux devra traverser.

Les pièces qui, aux termes des articles 2 et 3, doivent servir de base à l'enquête resteront déposées pendant le même temps et aux mêmes lieux.

La durée de l'ouverture des registres sera déterminée dans chaque cas particulier par l'administration supérieure.

Cette durée, ainsi que l'objet de l'enquête, seront annoncés par des affiches.

Art. 6. — A l'expiration du délai qui sera fixé en vertu de l'article précédent, la Commission mentionnée à l'article 4 se réunira sur-le-champ : elle examinera les déclarations consignées aux registres de l'enquête ; elle entendra les ingénieurs des ponts et chaussées et des mines employés dans le département ; et après avoir recueilli, auprès de toutes les personnes qu'elle jugerait utile de consulter, les renseignements dont elle croira avoir besoin, elle donnera son avis motivé, tant sur l'utilité de l'entreprise que sur les diverses questions qui auront été posées par l'administration.

Ces diverses opérations, dont elle dressera procès-verbal, devront être terminées dans un nouveau délai d'un mois.

Art. 7. — Le procès-verbal de la commission d'enquête sera clos immédiatement ; le président de la Commission le transmettra sans délai, avec les registres et les autres pièces, au préfet, qui l'adressera avec son avis à l'administration supérieure, dans les quinze jours qui suivront la clôture du procès-verbal.

Art. 8. — Les chambres de commerce et, au besoin, les chambres consultatives des arts et manufactures des villes intéressées à l'exécution des travaux, seront appelées à délibérer et à exprimer leur opinion sur l'utilité et la convenance de l'opération.

Les procès-verbaux de leurs délibérations devront être remis au préfet avant l'expiration du délai fixé dans l'article 6.

Titre II. — *Formalités des enquêtes relatives aux travaux publics qui peuvent être autorisés par une ordonnance royale.*

Art. 9. — Les formalités prescrites par les articles 2, 3, 4, 5, 6, 7 et 8, seront également appliquées, sauf les modifications ci-après, aux travaux qui, aux termes du second paragraphe de l'article 3 de la loi du 7 juillet 1833, peuvent être autorisés par une ordonnance royale.

Art. 10. — Si la ligne des travaux n'excède pas les limites de l'arrondissement dans lequel ils sont situés, le délai de l'ouverture des registres et du dépôt des pièces sera fixé au plus à un mois et demi et au moins à vingt jours.

La commission d'enquête se réunira au chef-lieu de l'arrondissement, et le nombre de ses membres variera de cinq à sept.

Titre III. — *Disposition transitoire.*

Art. 11. — Les dispositions ci-dessus prescrites ne sont pas applicables aux entreprises de travaux publics pour lesquels une instruction et des enquêtes

Droits réservés au Cnam et à ses partenaires

spéciales auraient été commencées avant la publication de la présente ordonnance, et conformément aux ordonnances et règlements antérieurs.

Art. 12. — Notre Ministre secrétaire d'État du commerce et des travaux publics est chargé de l'exécution de la présente ordonnance, qui sera insérée au Bulletin des lois.

ANNEXE II

Ordonnance du 15 février 1835 modifiant celle du 18 février 1834 relative aux enquêtes pour les entreprises de travaux publics.

Article 1er. — Lorsque la ligne des travaux relatifs à une entreprise d'utilité publique devra s'étendre sur le territoire de plus de deux départements, les pièces de l'avant-projet qui serviront de base à l'enquête ne seront déposées qu'au chef-lieu de chacun des départements traversés.

Des registres continueront d'être ouverts, conformément au premier paragraphe de l'article 5 de notre ordonnance du 18 février 1834, tant aux chefs-lieux de département qu'aux chefs-lieux d'arrondissement, pour recevoir les observations auxquelles pourra donner lieu l'entreprise projetée.

Art. 2. — Notre Ministre secrétaire d'État au département de l'intérieur est chargé de l'exécution de la présente ordonnance qui sera insérée au Bulletin des lois.

ANNEXE III

Loi du 3 mai 1841 sur l'expropriation pour cause d'utilité publique.

TITRE Ier. — *Dispositions préliminaires.*

Article 1er. — L'expropriation pour cause d'utilité publique s'opère par autorité de justice.

Art. 2. — Les tribunaux ne peuvent prononcer l'expropriation qu'autant que l'utilité en a été constatée et déclarée dans les formes prescrites par la présente loi.

Droits réservés au Cnam et à ses partenaires

Ces formes consistent :

1° Dans la loi ou l'ordonnance royale qui autorise l'exécution des travaux pour lesquels l'expropriation est requise ;

2° Dans l'acte du préfet qui désigne les localités ou territoires sur lesquels les travaux doivent avoir lieu, lorsque cette désignation ne résulte pas de la loi ou de l'ordonnance royale ;

3° Dans l'arrêté ultérieur par lequel le préfet détermine les propriétés particulières auxquelles l'expropriation est applicable.

Cette application ne peut être faite à aucune propriété particulière qu'après que les parties intéressées ont été mises en état d'y fournir leurs contredits, selon les règles exprimées au titre II.

Art. 3. — Tous grands travaux publics, routes royales, canaux, chemins de fer, canalisation des rivières, bassins et docks, entrepris par l'État, les départements, les communes, ou par compagnies particulières, avec ou sans péage, avec ou sans subside du Trésor, avec ou sans aliénation du domaine public, ne pourront être exécutés qu'en vertu d'une loi, qui ne sera rendue qu'après une enquête administrative.

Une ordonnance royale suffira pour autoriser l'exécution des routes départementales, celle des canaux et chemins de fer d'embranchement de moins de vingt mille mètres de longueur, des ponts et de tous autres travaux de moindre importance.

Cette ordonnance devra également être précédée d'une enquête.

Ces enquêtes auront lieu dans les formes déterminées par un règlement d'administration publique.

Titre II. — *Des mesures d'administration relatives à l'expropriation.*

Art. 4. — Les ingénieurs ou autres gens de l'art chargés de l'exécution des travaux lèvent, pour la partie qui s'étend sur chaque commune, le plan parcellaire des terrains ou des édifices dont la cession leur paraît nécessaire.

Art. 5. — Le plan desdites propriétés particulières, indicatif des noms de chaque propriétaire, tels qu'ils sont inscrits sur la matrice des rôles, reste déposé, pendant huit jours, à la mairie de la commune où les propriétés sont situées, afin que chacun puisse en prendre connaissance.

Art. 6. — Le délai fixé à l'article précédent ne court qu'à dater de l'avertissement, qui est donné collectivement aux parties intéressées, de prendre communication du plan déposé à la mairie.

Cet avertissement est publié à son de trompe ou de caisse dans la commune, et affiché tant à la principale porte de l'église du lieu qu'à celle de la maison commune.

Il est en outre inséré dans l'un des journaux publiés dans l'arrondissement, ou, s'il n'en existe aucun, dans l'un des journaux du département.

Art. 7. — Le maire certifie ces publications et affiches ; il mentionne sur un procès-verbal qu'il ouvre à cet effet, et que les parties qui comparaissent sont requises de signer, les déclarations et réclamations qui lui ont été faites verbalement, et y annexe celles qui lui sont transmises par écrit.

Droits réservés au Cnam et à ses partenaires

Art. 8. — A l'expiration du délai de huitaine prescrit par l'article 5, une Commission se réunit au chef-lieu de la sous-préfecture.

Cette Commission, présidée par le sous-préfet de l'arrondissement, sera composée de quatre membres du conseil général du département ou du conseil de l'arrondissement désignés par le préfet, du maire de la commune où les propriétés sont situées, et de l'un des ingénieurs chargés de l'exécution des travaux.

La Commission ne peut délibérer valablement qu'autant que cinq de ses membres au moins sont présents.

Dans le cas où le nombre des membres présents serait de six, et où il y aurait partage d'opinions, la voix du président sera prépondérante.

Les propriétaires qu'il s'agit d'exproprier ne peuvent être appelés à faire partie de la Commission.

Art. 9. — La Commission reçoit, pendant huit jours, les observations des propriétaires.

Elle les appelle toutes les fois qu'elle le juge convenable. Elle donne son avis.

Ses opérations doivent être terminées dans le délai de dix jours ; après quoi le procès-verbal est adressé immédiatement par le sous-préfet au préfet.

Dans le cas où lesdites opérations n'auraient pas été mises à fin dans le délai ci-dessus, le sous-préfet devra, dans les trois jours, transmettre au préfet son procès-verbal et les documents recueillis.

Art. 10. — Si la Commission propose quelque changement au tracé indiqué par les ingénieurs, le sous-préfet devra, dans la forme indiquée par l'article 6, en donner immédiatement avis aux propriétaires que ces changements pourront intéresser. Pendant huitaine, à dater de cet avertissement, le procès-verbal et les pièces resteront déposés à la sous-préfecture ; les parties intéressées pourront en prendre communication sans déplacement et sans frais, et fournir leurs observations écrites.

Dans les trois jours suivants, le sous-préfet transmettra toutes les pièces à la préfecture.

Art. 11. — Sur le vu du procès-verbal et des documents y annexés, le préfet détermine, par un arrêté motivé, les propriétés qui doivent être cédées, et indique l'époque à laquelle il sera nécessaire d'en prendre possession. Toutefois, dans le cas où il résulterait de l'avis de la Commission qu'il y aurait lieu de modifier le tracé des travaux ordonnés, le préfet surseoira jusqu'à ce qu'il ait été prononcé par l'administration supérieure.

L'administration supérieure pourra, suivant les circonstances, ou statuer définitivement, ou ordonner qu'il soit procédé de nouveau à tout ou partie des formalités prescrites par les articles précédents.

Art. 12. — Les dispositions des articles 8, 9 et 10 ne sont point applicables au cas où l'expropriation serait demandée par une commune, et dans un intérêt purement communal, non plus qu'aux travaux d'ouverture ou de redressement des chemins vicinaux.

Dans ce cas, le procès-verbal prescrit par l'article 7 est transmis, avec l'avis

Droits réservés au Cnam et à ses partenaires

du conseil municipal, par le maire au sous-préfet, qui l'adressera au préfet avec ses observations.

Le préfet, en conseil de préfecture, sur le vu de ce procès-verbal, et sauf l'approbation de l'administration supérieure, prononcera comme il est dit en l'article précédent.

TITRE III. — *De l'expropriation et de ses suites, quant aux privilèges, hypothèques et autres droits réels.*

Art. 13. — Si des biens de mineurs, d'interdits, d'absents ou autres incapables, sont compris dans les plans déposés en vertu de l'article 5, ou dans les modifications admises par l'administration supérieure, aux termes de l'article 11 de la présente loi, les tuteurs, ceux qui ont été envoyés en possession provisoire, et tous représentants des incapables, peuvent, après autorisation du tribunal donnée sur simple requête, en la chambre du conseil, le ministère public entendu, consentir amiablement à l'aliénation desdits biens.

Le tribunal ordonne les mesures de conservation ou de remploi qu'il juge nécessaires.

Ces dispositions sont applicables aux immeubles dotaux et aux majorats.

Les préfets pourront, dans le même cas, aliéner les biens des départements, s'ils y sont autorisés par délibération du conseil général; les maires ou administrateurs pourront aliéner les biens des communes ou établissements publics, s'ils y sont autorisés par délibération du conseil municipal ou du conseil d'administration, approuvée par le préfet en conseil de préfecture.

Le Ministre des finances peut consentir à l'aliénation des biens de l'État, ou de ceux qui font partie de la dotation de la couronne, sur la proposition de l'intendant de la liste civile.

A défaut de conventions amiables, soit avec les propriétaires des terrains ou bâtiments dont la cession est reconnue nécessaire, soit avec ceux qui les représentent, le préfet transmet au procureur du roi dans le ressort duquel les biens sont situés la loi ou l'ordonnance qui autorise l'exécution des travaux, et l'arrêté mentionné en l'article 11.

Art. 14. — Dans les trois jours, et sur la production des pièces constatant que les formalités prescrites par l'article 2 du titre Ier, et par le titre II de la présente loi, ont été remplies, le procureur du Roi requiert et le tribunal prononce l'expropriation pour cause d'utilité publique des terrains ou bâtiments indiqués dans l'arrêté du préfet.

Si, dans l'année de l'arrêté du préfet, l'administration n'a pas poursuivi l'expropriation, tout propriétaire dont les terrains sont compris audit arrêté peut présenter requête au tribunal. Cette requête sera communiquée par le procureur du Roi au préfet, qui devra, dans le plus bref délai, envoyer les pièces, et le tribunal statuera dans les trois jours.

Le même jugement commet un des membres du tribunal pour remplir les fonctions attribuées par le titre IV, chapitre II, au magistrat directeur du jury chargé de fixer l'indemnité, et désigne un autre membre pour le remplacer au besoin.

Droits réservés au Cnam et à ses partenaires

En cas d'absence ou d'empêchement de ces deux magistrats, il sera pourvu à leur remplacement par une ordonnance sur requête du président du tribunal civil.

Dans le cas où les propriétaires à exproprier consentiraient à la cession, mais où il n'y aurait point accord sur le prix, le tribunal donnera acte du consentement, et désignera le magistrat directeur du jury, sans qu'il soit besoin de rendre le jugement d'expropriation, ni de s'assurer que les formalités prescrites par le titre II ont été remplies.

Art. 15. — Le jugement est publié et affiché, par extrait, dans la commune de la situation des biens, de la manière indiquée en l'article 6. Il est en outre inséré dans l'un des journaux publiés dans l'arrondissement, ou, s'il n'en existe aucun, dans l'un de ceux du département.

Cet extrait, contenant les noms des propriétaires, les motifs et le dispositif du jugement, leur est notifié au domicile qu'ils auront élu dans l'arrondissement de la situation des biens, par une déclaration faite à la mairie de la commune où les biens sont situés; et, dans le cas où cette élection de domicile n'aurait pas eu lieu, la notification de l'extrait sera faite en double copie au maire et au fermier, locataire, gardien ou régisseur de la propriété.

Toutes les autres notifications prescrites par la présente loi seront faites dans la forme ci-dessus indiquée.

Art. 16. — Le jugement sera, immédiatement après l'accomplissement des formalités prescrites par l'article 15 de la présente loi, transcrit au bureau de la conservation des hypothèques de l'arrondissement, conformément à l'article 2181 du Code civil.

Art. 17. — Dans la quinzaine de la transcription, les privilèges et les hypothèques conventionnelles, judiciaires ou légales, seront inscrits.

A défaut d'inscription dans ce délai, l'immeuble exproprié sera affranchi de tous privilèges et hypothèques, de quelque nature qu'ils soient, sans préjudice des droits des femmes, mineurs et interdits, sur le montant de l'indemnité, tant qu'elle n'a pas été payée ou que l'ordre n'a pas été réglé définitivement entre les créanciers.

Les créanciers inscrits n'auront, dans aucun cas, la faculté de surenchérir, mais ils pourront exiger que l'indemnité soit fixée conformément au titre IV.

Art. 18. — Les actions en résolution, en revendication, et toutes autres actions réelles, ne pourront arrêter l'expropriation ni en empêcher l'effet. Le droit des réclamants sera transporté sur le prix, et l'immeuble en demeurera affranchi.

Art. 19. — Les règles posées dans le premier paragraphe de l'article 15 et dans les articles 16, 17 et 18, sont applicables dans le cas de conventions amiables passées entre l'administration et les propriétaires.

Cependant l'administration peut, sauf les droits des tiers, et sans accomplir les formalités ci-dessus tracées, payer le prix des acquisitions dont la valeur ne s'élèverait pas au-dessus de cinq cents francs.

Le défaut d'accomplissement des formalités de la purge des hypothèques n'empêche pas l'expropriation d'avoir son cours; sauf, pour les parties

Droits réservés au Cnam et à ses partenaires

intéressées, à faire valoir leurs droits ultérieurement, dans les formes déterminées par le titre IV de la présente loi.

Art. 20. — Le jugement ne pourra être attaqué que par la voie du recours en cassation, et seulement pour incompétence, excès de pouvoir ou vices de forme du jugement.

Le pourvoi aura lieu, au plus tard, dans les trois jours, à dater de la notification du jugement, par déclaration au greffe du tribunal. Il sera notifié dans la huitaine, soit à la partie, au domicile indiqué par l'article 15, soit au préfet ou ou maire, suivant la nature des travaux; le tout à peine de déchéance.

Dans la quinzaine de la notification du pourvoi, les pièces seront adressées à la chambre civile de la cour de cassation, qui statuera dans le mois suivant.

L'arrêt, s'il est rendu par défaut, à l'expiration de ce délai, ne sera pas susceptible d'opposition.

Titre IV. — *Du règlement des indemnités.*

Chapitre Ier. — *Mesures préparatoires.*

Art. 21. — Dans la huitaine qui suit la notification prescrite par l'article 15, le propriétaire est tenu d'appeler et de faire connaître à l'administration les fermiers, locataires, ceux qui ont des droits d'usufruit, d'habitation ou d'usage, tels qu'ils sont réglés par le Code civil, et ceux qui peuvent réclamer des servitudes résultant des titres mêmes du propriétaire ou d'autres actes dans lesquels il serait intervenu; sinon il restera seul chargé envers eux des indemnités que ces derniers pourront réclamer.

Les autres intéressés seront en demeure de faire valoir leurs droits par l'avertissement énoncé en l'article 6, et tenus de se faire connaître à l'administration dans le même délai de huitaine; à défaut de quoi ils seront déchus de tous droits à l'indemnité.

Art. 22. — Les dispositions de la présente loi relatives aux propriétaires et à leurs créanciers sont applicables à l'usufruitier et à ses créanciers.

Art. 23. — L'administration notifie aux propriétaires et à tous autres intéressés qui auront été désignés ou qui seront intervenus dans le délai fixé par l'article 21, les sommes qu'elle offre pour indemnités.

Ces offres sont, en outre, affichées et publiées conformément à l'article 6 de la présente loi.

Art. 24. — Dans la quinzaine suivante, les propriétaires et autres intéressés sont tenus de déclarer leur acceptation, ou, s'ils n'acceptent pas les offres qui leur sont faites, d'indiquer le montant de leurs prétentions.

Art. 25. — Les femmes mariées sous le régime dotal, assistées de leurs maris; les tuteurs, ceux qui ont été envoyés en possession provisoire des biens d'un absent, et autres personnes qui représentent les incapables, peuvent valablement accepter les offres énoncées en l'article 23, s'ils y sont autorisés dans les formes prescrites par l'article 13.

Art. 26. — Le Ministre des finances, les préfets, maires ou administrateurs, peuvent accepter les offres d'indemnité pour expropriation des biens apparte-

Droits réservés au Cnam et à ses partenaires

nant à l'État, à la couronne, aux départements, communes ou établissements publics, dans les formes et avec les autorisations prescrites par l'article 13.

Art. 27. — Le délai de quinzaine, fixé par l'article 24, sera d'un mois dans les cas prévus par les articles 25 et 26.

Art. 28. — Si les offres de l'administration ne sont pas acceptées dans les délais prescrits par les articles 24 et 27, l'administration citera devant le jury, qui sera convoqué à cet effet, les propriétaires et tous autres intéressés qui auront été désignés, ou qui seront intervenus, pour qu'il soit procédé au règlement des indemnités de la manière indiquée au chapitre suivant. La citation contiendra l'énonciation des offres qui auront été refusées.

CHAPITRE II. — *Du jury spécial chargé de régler les indemnités.*

Art. 29. — Dans sa session annuelle, le conseil général du département désigne, pour chaque arrondissement de sous-préfecture, tant sur la liste des électeurs que sur la seconde partie de la liste du jury, trente-six personnes au moins, et soixante et douze au plus, qui ont leur domicile réel dans l'arrondissement, parmi lesquelles sont choisis, jusqu'à la session suivante ordinaire du conseil général, les membres du jury spécial appelé, le cas échéant, à régler les indemnités dues par suite d'expropriation pour cause d'utilité publique.

Le nombre des jurés désignés pour le département de la Seine sera de six cents.

Art. 30. — Toutes les fois qu'il y a lieu de recourir à un jury spécial, la première chambre de la cour royale, dans les départements qui sont le siège d'une cour royale, et dans les autres départements, la première chambre du tribunal du chef-lieu judiciaire, choisit en la chambre du conseil, sur la liste dressée en vertu de l'article précédent pour l'arrondissement dans lequel ont lieu les expropriations, seize personnes qui formeront le jury spécial chargé de fixer définitivement le montant de l'indemnité, et, en outre, quatre jurés supplémentaires; pendant les vacances, ce choix est déféré à la chambre de la cour ou du tribunal chargée du service des vacations. En cas d'abstention ou de récusation des membres du tribunal, le choix du jury est déféré à la cour royale.

Ne peuvent être choisis :

1° Les propriétaires, fermiers, locataires des terrains et bâtiments désignés en l'arrêté du préfet pris en vertu de l'article 11, et qui restent à acquérir;

2° Les créanciers ayant inscription sur lesdits immeubles;

3° Tous autres intéressés désignés ou intervenant en vertu des articles 21 et 22.

Les septuagénaires seront dispensés, s'ils le requièrent, des fonctions de juré.

Art. 31. — La liste des seize jurés et des quatre jurés supplémentaires est transmise par le préfet au sous-préfet, qui, après s'être concerté avec le magistrat directeur du jury, convoque les jurés et les parties, en leur indiquant, au moins huit jours à l'avance, le lieu et le jour de la réunion. La notification aux parties leur fait connaître les noms des jurés.

Droits réservés au Cnam et à ses partenaires

Art. 32. — Tout juré qui, sans motifs légitimes, manque à l'une des séances ou refuse de prendre part à la délibération, encourt une amende de cent francs au moins et de trois cents francs au plus.

L'amende est prononcée par le magistrat directeur du jury.

Il statue en dernier ressort sur l'opposition qui serait formée par le juré condamné.

Il prononce également sur les causes d'empêchement que les jurés proposent, ainsi que sur les exclusions ou incompatibilités dont les causes ne seraient survenues ou n'auraient été connues que postérieurement à la désignation faite en vertu de l'article 30.

Art. 33. — Ceux des jurés qui se trouvent rayés de la liste par suite des empêchements, exclusions ou incompatibilités prévus à l'article précédent, sont immédiatement remplacés par les jurés supplémentaires, que le magistrat directeur du jury appelle dans l'ordre de leur inscription.

En cas d'insuffisance, le magistrat directeur du jury choisit, sur la liste dressée en vertu de l'article 29, les personnes nécessaires pour compléter le nombre des seize jurés.

Art. 34. — Le magistrat directeur du jury est assisté, auprès du jury spécial, du greffier ou commis-greffier du tribunal, qui appelle successivement les causes sur lesquelles le jury doit statuer, et tient procès-verbal des opérations.

Lors de l'appel, l'administration a le droit d'exercer deux récusations péremptoires ; la partie adverse a le même droit.

Dans le cas où plusieurs intéressés figurent dans la même affaire, ils s'entendent pour l'exercice du droit de récusation, sinon le sort désigne ceux qui doivent en user.

Si le droit de récusation n'est point exercé, ou s'il ne l'est que partiellement, le magistrat directeur du jury procède à la réduction des jurés au nombre de douze, en retranchant les derniers noms inscrits sur la liste.

Art. 35. — Le jury spécial n'est constitué que lorsque les douze jurés sont présents.

Les jurés ne peuvent délibérer valablement qu'au nombre de neuf au moins.

Art. 36. — Lorsque le jury est constitué, chaque juré prête serment de remplir ses fonctions avec impartialité.

Art. 37. — Le magistrat directeur met sous les yeux du jury :

1° Le tableau des offres et demandes notifiées en exécution des articles 23 et 24 ;

2° Les plans parcellaires et les titres ou autres documents produits par les parties à l'appui de leurs offres et demandes.

Les parties ou leurs fondés de pouvoir peuvent présenter sommairement leurs observations.

Le jury pourra entendre toutes les personnes qu'il croira pouvoir l'éclairer.

Il pourra également se transporter sur les lieux, ou déléguer à cet effet un ou plusieurs de ses membres.

La discussion est publique ; elle peut être continuée à une autre séance.

Art. 38. — La clôture de l'instruction est prononcée par le magistrat directeur du jury.

Droits réservés au Cnam et à ses partenaires

Les jurés se retirent immédiatement dans leur chambre pour délibérer, sans désemparer, sous la présidence de l'un d'eux, qu'ils désignent à l'instant même.

La décision du jury fixe le montant de l'indemnité; elle est prise à la majorité des voix.

En cas de partage, la voix du président du jury est prépondérante.

Art. 39. — Le jury prononce des indemnités distinctes en faveur des parties qui les réclament à des titres différents, comme propriétaires, fermiers, locataires, usagers et autres intéressés dont il est parlé à l'article 21.

Dans le cas d'usufruit, une seule indemnité est fixée par le jury, eu égard à la valeur totale de l'immeuble; le nu-propriétaire et l'usufruitier exercent leurs droits sur le montant de l'indemnité au lieu de l'exercer sur la chose.

L'usufruitier sera tenu de donner caution; les père et mère ayant l'usufruit légal des biens de leurs enfants en seront seuls dispensés.

Lorsqu'il y a litige sur le fond du droit ou sur la qualité des réclamants, et toutes les fois qu'il s'élève des difficultés étrangères à la fixation du montant de l'indemnité, le jury règle l'indemnité indépendamment de ces litiges et difficultés, sur lesquels les parties sont renvoyées à se pourvoir devant qui de droit.

L'indemnité allouée par le jury ne peut, en aucun cas, être inférieure aux offres de l'administration, ni supérieure à la demande de la partie intéressée.

Art. 40. — Si l'indemnité réglée par le jury ne dépasse pas l'offre de l'administration, les parties qui l'auront refusée seront condamnées aux dépens.

Si l'indemnité est égale à la demande des parties, l'administration sera condamnée aux dépens.

Si l'indemnité est à la fois supérieure à l'offre de l'administration, et inférieure à la demande des parties, les dépens seront compensés de manière à être supportés par les parties et l'administration, dans les proportions de leur offre ou de leur demande avec la décision du jury.

Tout indemnitaire qui ne se trouvera pas dans le cas des articles 25 et 26 sera condamné aux dépens, quelle que soit l'estimation ultérieure du jury, s'il a omis de se conformer aux dispositions de l'article 24.

Art. 41. — La décision du jury, signée des membres qui y ont concouru, est remise par le président au magistrat directeur, qui la déclare exécutoire, statue sur les dépens, et envoie l'administration en possession de la propriété, à la charge par elle de se conformer aux dispositions des articles 53, 54 et suivants.

Ce magistrat taxe les dépens, dont le tarif est déterminé par un règlement d'administration publique.

La taxe ne comprendra que les actes faits postérieurement à l'offre de l'administration ; les frais des actes antérieurs demeurent, dans tous les cas, à la charge de l'administration.

Art. 42. — La décision du jury et l'ordonnance du magistrat directeur ne peuvent être attaquées que par la voie du recours en cassation, et seulement pour violation du premier paragraphe de l'article 30, de l'article 31, des

Droits réservés au Cnam et à ses partenaires

deuxième et quatrième paragraphes de l'article 34, et des articles 35, 36, 37, 38, 39 et 40.

Le délai sera de quinze jours pour ce recours, qui sera d'ailleurs formé, notifié et jugé comme il est dit en l'article 20; il courra à partir du jour de la décision.

Art. 43. — Lorsqu'une décision du jury aura été cassée, l'affaire sera renvoyée devant un nouveau jury, choisi dans le même arrondissement.

Néanmoins la cour de cassation pourra, suivant les circonstances, renvoyer l'appréciation de l'indemnité à un jury choisi dans un des arrondissements voisins, quand même il appartiendrait à un autre département.

Il sera procédé, à cet effet, conformément à l'article 30.

Art. 44. — Le jury ne connaît que des affaires dont il a été saisi au moment de sa convocation, et statue successivement et sans interruption sur chacune de ces affaires. Il ne peut se séparer qu'après avoir réglé toutes les indemnités dont la fixation lui a été ainsi déférée.

Art. 45. — Les opérations commencées par un jury, et qui ne sont pas encore terminées au moment du renouvellement annuel de la liste générale mentionnée en l'article 29, sont continuées, jusqu'à conclusion définitive, par le même jury.

Art. 46. — Après la clôture des opérations du jury, les minutes de ses décisions et les autres pièces qui se rattachent auxdites opérations sont déposées au greffe du tribunal civil de l'arrondissement.

Art. 47. — Les noms des jurés qui auront fait le service d'une session ne pourront être portés sur le tableau dressé par le conseil général pour l'année suivante.

CHAPITRE III. — *Des règles à suivre pour la fixation des indemnités.*

Art. 48. — Le jury est juge de la sincérité des titres et de l'effet des actes qui seraient de nature à modifier l'évaluation de l'indemnité.

Art. 49. — Dans le cas où l'administration contesterait au détenteur exproprié le droit à une indemnité, le jury, sans s'arrêter à la contestation, dont il renvoie le jugement devant qui de droit, fixe l'indemnité comme si elle était due, et le magistrat directeur du jury en ordonne la consignation, pour ladite indemnité rester déposée jusqu'à ce que les parties se soient entendues ou que le litige soit vidé.

Art. 50. — Les bâtiments dont il est nécessaire d'acquérir une portion pour cause d'utilité publique seront achetés en entier, si les propriétaires le requièrent par une déclaration formelle adressée au magistrat directeur du jury, dans les délais énoncés aux articles 24 et 27.

Il en sera de même de toute parcelle de terrain qui, par suite du morcellement, se trouvera réduite au quart de la contenance totale, si toutefois le propriétaire ne possède aucun terrain immédiatement contigu, et si la parcelle ainsi réduite est inférieure à dix ares.

Art. 51. — Si l'exécution des travaux doit procurer une augmentation de valeur immédiate et spéciale au restant de la propriété, cette augmentation sera prise en considération dans l'évaluation du montant de l'indemnité.

Droits réservés au Cnam et à ses partenaires

Art. 52. — Les constructions, plantations et améliorations ne donneront lieu à aucune indemnité, lorsque, à raison de l'époque où elles auront été faites ou de toutes autres circonstances dont l'appréciation lui est abandonnée, le jury acquiert la conviction qu'elles ont été faites dans la vue d'obtenir une indemnité plus élevée.

Titre V. — *Du paiement des indemnités.*

Art. 53. — Les indemnités réglées par le jury seront, préalablement à la prise de possession, acquittées entre les mains des ayants droit.

S'ils se refusent à les recevoir, la prise de possession aura lieu après offres réelles et consignation.

S'il s'agit de travaux exécutés par l'État ou les départements, les offres réelles pourront s'effectuer au moyen d'un mandat égal au montant de l'indemnité réglée par le jury : ce mandat, délivré par l'ordonnateur compétent, visé par le payeur, sera payable sur la caisse publique qui s'y trouvera désignée.

Si les ayants droit refusent de recevoir le mandat, la prise de possession aura lieu après consignation en espèces.

Art. 54. — Il ne sera pas fait d'offres réelles toutes les fois qu'il existera des inscriptions sur l'immeuble exproprié ou d'autres obstacles au versement des deniers entre les mains des ayants droit; dans ce cas, il suffira que les sommes dues par l'administration soient consignées, pour être ultérieurement distribuées ou remises, selon les règles du droit commun.

Art. 55. — Si, dans les six mois du jugement d'expropriation, l'administration ne poursuit pas la fixation de l'indemnité, les parties pourront exiger qu'il soit procédé à ladite fixation.

Quand l'indemnité aura été réglée, si elle n'est ni acquittée ni consignée dans les six mois de la décision du jury, les intérêts courront de plein droit à l'expiration de ce délai.

Titre VI. — *Dispositions diverses.*

Art. 56. — Les contrats de vente, quittances et autres actes relatifs à l'acquisition des terrains, peuvent être passés dans la forme des actes administratifs; la minute restera déposée au secrétariat de la préfecture; expédition en sera transmise à l'administration des domaines.

Art. 57. — Les significations et notifications mentionnées en la présente loi sont faites à la diligence du préfet du département de la situation des biens.

Elles peuvent être faites tant par huissier que par tout agent de l'administration dont les procès-verbaux font foi en justice.

Art. 58. — Les plans, procès-verbaux, certificats, significations, jugements, contrats, quittances et autres actes faits en vertu de la présente loi, seront visés pour timbre et enregistrés gratis, lorsqu'il y aura lieu à la formalité de l'enregistrement.

Il ne sera perçu aucuns droits pour la transcription des actes au bureau des hypothèques.

Droits réservés au Cnam et à ses partenaires

Les droits perçus sur les acquisitions amiables faites antérieurement aux arrêtés de préfet, seront restitués, lorsque, dans le délai de deux ans, à partir de la perception, il sera justifié que les immeubles acquis sont compris dans ces arrêtés. La restitution des droits ne pourra s'appliquer qu'à la portion des immeubles qui aura été reconnue nécessaire à l'exécution des travaux.

Art. 59. — Lorsqu'un propriétaire aura accepté les offres de l'administration, le montant de l'indemnité devra, s'il l'exige et s'il n'y a pas eu contestation de la part des tiers dans les délais prescrits par les articles 24 et 27, être versé à la caisse des dépôts et consignations, pour être remis ou distribué à qui de droit, selon les règles du droit commun.

Art. 60. — Si les terrains acquis pour des travaux d'utilité publique ne reçoivent pas cette destination, les anciens propriétaires ou leurs ayants droit peuvent en demander la remise.

Le prix des terrains rétrocédés est fixé à l'amiable, et s'il n'y a pas accord par le jury, dans les formes ci-dessus prescrites. La fixation par le jury ne peut, en aucun cas, excéder la somme moyennant laquelle les terrains ont été acquis.

Art. 61. — Un avis, publié de la manière indiquée en l'article 6, fait connaître les terrains que l'administration est dans le cas de revendre. Dans les trois mois de cette publication, les anciens propriétaires qui veulent réacquérir la propriété desdits terrains sont tenus de le déclarer ; et, dans le mois de fixation du prix, soit amiable, soit judiciaire, ils doivent passer le contrat de rachat et payer le prix : le tout à peine de déchéance du privilège que leur accorde l'article précédent.

Art. 62. — Les dispositions des articles 60 et 61 ne sont pas applicables aux terrains qui auront été acquis sur la réquisition du propriétaire, en vertu de l'article 50, et qui resteraient disponibles après l'exécution des travaux.

Art. 63. — Les concessionnaires des travaux publics exerceront tous les droits conférés à l'administration, et seront soumis à toutes les obligations qui lui sont imposées par la présente loi.

Art. 64. — Les contributions de la portion d'immeuble qu'un propriétaire aura cédée et dont il aura été exproprié pour cause d'utilité publique, continueront à lui être comptées pendant un an, à partir de la remise de la propriété, pour former son cens électoral.

Titre VII. — *Dispositions exceptionnelles.*

Chapitre Ier.

Art. 65. — Lorsqu'il y aura urgence de prendre possession des terrains non bâtis qui seront soumis à l'expropriation, l'urgence sera spécialement déclarée par une ordonnance royale.

Art. 66. — En ce cas, après le jugement d'expropriation, l'ordonnance qui déclare l'urgence et le jugement seront notifiés, conformément à l'article 15, aux propriétaires et aux détenteurs, avec assignation devant le tribunal civil. L'assignation sera donnée à trois jours au moins; elle énoncera la somme offerte par l'administration.

Art. 67. — Au jour fixé, le propriétaire et les détenteurs seront tenus de

Droits réservés au Cnam et à ses partenaires

déclarer la somme dont ils demandent la consignation avant l'envoi en possession.

Faute par eux de comparaître, il sera procédé en leur absence.

Art. 68. — Le tribunal fixe le montant de la somme à consigner.

Le tribunal peut se transporter sur les lieux, ou commettre un juge pour visiter les terrains, recueillir tous les renseignements propres à en déterminer la valeur, et en dresser, s'il y a lieu, un procès-verbal descriptif. Cette opération devra être terminée dans les cinq jours à dater du jugement qui l'aura ordonnée.

Dans les trois jours de la remise de ce procès-verbal au greffe, le tribunal déterminera la somme à consigner.

Art. 69. — La consignation doit comprendre, outre le principal, la somme nécessaire pour assurer, pendant deux ans, le paiement des intérêts à cinq pour cent.

Art. 70. — Sur le vu du procès-verbal de consignation, et sur une nouvelle assignation à deux jours de délai au moins, le président ordonne la prise de possession.

Art. 71. — Le jugement du tribunal et l'ordonnance du président sont exécutoires sur minute et ne peuvent être attaqués par opposition ni par appel.

Art. 72. — Le président taxera les dépens, qui seront supportés par l'administration.

Art 73. — Après la prise de possession, il sera, à la poursuite de la partie la plus diligente, procédé à la fixation définitive de l'indemnité, en exécution du titre IV de la présente loi.

Art. 74. — Si cette fixation est supérieure à la somme qui a été déterminée par le tribunal, le supplément doit être consigné dans la quinzaine de la notification de la décision du jury, et, à défaut, le propriétaire peut s'opposer à la continuation des travaux.

Chapitre II.

Art. 75. — Les formalités prescrites par les titres I et II de la présente loi ne sont applicables ni aux travaux militaires ni aux travaux de la marine royale.

Pour ces travaux, une ordonnance royale détermine les terrains qui sont soumis à l'expropriation.

Art. 76. — L'expropriation ou l'occupation temporaire, en cas d'urgence, des propriétés privées qui seront jugées nécessaires pour des travaux de fortification, continueront d'avoir lieu conformément aux dispositions prescrites par la loi du 30 mars 1831.

Toutefois, lorsque les propriétaires ou autres intéressés n'auront pas accepté les offres de l'administration, le règlement définitif des indemnités aura lieu conformément aux dispositions du titre IV ci-dessus.

Seront également applicables aux expropriations poursuivies en vertu de la loi du 30 mars 1831, les articles 16, 17, 18, 19 et 20, ainsi que le titre VI de la présente loi.

Titre VIII. — *Dispositions finales.*

Art. 77. — Les lois des 8 mars 1810 et 7 juillet 1833 sont abrogées.

Droits réservés au Cnam et à ses partenaires

ANNEXE IV

Loi du 27 juillet 1870 déterminant le mode d'autorisation des grands travaux publics.

Article 1er. — Tous grands travaux publics...., chemins de fer...., entrepris par l'État ou par des Compagnies particulières, avec ou sans péage, avec ou sans subside du Trésor, avec ou sans aliénation du domaine public, ne pourront être autorisés que par une loi rendue après une enquête administrative.

Un décret impérial, rendu en la forme des règlements d'administration publique et également précédé d'une enquête, pourra autoriser l'exécution des..... chemins de fer d'embranchement de moins de 20 kilomètres de longueur...

En aucun cas, les travaux dont la dépense doit être supportée en tout ou en partie par le Trésor ne pourront être mis à exécution qu'en vertu de la loi qui crée les voies et moyens ou d'un crédit préalablement inscrit à un des chapitres du budget.

Art. 2. — Il n'est rien innové, quant à présent, en ce qui touche l'autorisation et la déclaration d'utilité publique des travaux publics à la charge des départements et des communes.

Droits réservés au Cnam et à ses partenaires

SÉRIE II

ACTES ORGANIQUES CONCERNANT LES CHEMINS DE FER D'INTÉRÊT GÉNÉRAL

ANNEXE V

Extrait de la loi du 11 juin 1842 relative à l'établissement de grandes lignes de chemins de fer.

(DISPOSITIONS ORGANIQUES)

Art. 8. — Des ordonnances royales règleront les mesures à prendre pour concilier l'exploitation des chemins de fer avec l'exécution des lois et règlements sur les douanes.

Art. 9. — Des règlements d'administration publique détermineront les mesures et les dispositions nécessaires pour garantir la police, la sûreté, l'usage et la conservation des chemins de fer et de leurs dépendances.

ANNEXE VI

Extrait de la loi du 15 juillet 1845 relative au chemin de fer de Paris à la Belgique et à diverses autres lignes.

(DISPOSITIONS GÉNÉRALES)

Art. 14. — A moins d'une autorisation spéciale de l'administration supérieure, il est interdit à la Compagnie, sous les peines prévues par l'article 419 du Code pénal, de faire directement ou indirectement, avec des entreprises de

Droits réservés au Cnam et à ses partenaires

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 également consentis en faveur de toutes les autres entreprises desservant les mêmes routes.

Des ordonnances royales portant règlement d'administration publique prescriront toutes les mesures nécessaires pour assurer la plus complète égalité entre les diverses entreprises de transport, dans leurs rapports avec le service des chemins de fer et de leurs embranchements (1).

ANNEXE VII

Loi du 15 juillet 1845 sur la police des chemins de fer.

TITRE Ier. — *Mesures relatives à la conservation des chemins de fer.*

Article 1er. — Les chemins de fer construits ou concédés par l'État font partie de la grande voirie.

Art. 2. — Sont applicables aux chemins de fer les lois et règlements sur la grande voirie, qui ont pour objet d'assurer la conservation des fossés, talus, levées et ouvrages d'art dépendant des routes, et d'interdire, sur toute leur étendue, le pacage des bestiaux et les dépôts de terre et autres objets quelconques.

Art. 3. — Sont applicables aux propriétés riveraines des chemins de fer, les servitudes imposées par les lois et règlements sur la grande voirie, et qui concernent :

L'alignement,

L'écoulement des eaux,

L'occupation temporaire des terrains en cas de réparation,

La distance à observer pour les plantations et l'élagage des arbres plantés,

Le mode d'exploitation des mines, minières, tourbières, carrières et sablières, dans la zone déterminée à cet effet.

Sont également applicables à la confection et à l'entretien des chemins de fer les lois et règlements sur l'extraction des matériaux nécessaires aux travaux publics.

(1) Quoiqu'insérées dans une loi spéciale, les dispositions ci-dessus reproduites ont un caractère général et organique et sont rappelées dans les cahiers des charges des concessions postérieures au 15 juillet 1845.

Droits réservés au Cnam et à ses partenaires

Art. 4. — Tout chemin de fer sera clos des deux côtés et sur toute l'étendue de la voie.

L'administration déterminera, pour chaque ligne, le mode de cette clôture, et, pour ceux des chemins qui n'y ont pas été assujettis, l'époque à laquelle elle devra être effectuée.

Partout où les chemins de fer croiseront de niveau les routes de terre, des barrières seront établies et tenues fermées, conformément aux règlements.

Art. 5. — A l'avenir, aucune construction autre qu'un mur de clôture ne pourra être établie dans une distance de deux mètres d'un chemin de fer.

Cette distance sera mesurée, soit de l'arête supérieure du déblai, soit de l'arête inférieure du talus du remblai, soit du bord extérieur des fossés du chemin et, à défaut, d'une ligne tracée à 1 m. 50 à partir des rails extérieurs de la voie de fer.

Les constructions existantes au moment de la promulgation de la présente loi, ou lors de l'établissement d'un nouveau chemin de fer, pourront être entretenues dans l'état où elles se trouveront à cette époque.

Un règlement d'administration publique déterminera les formalités à remplir, par les propriétaires, pour faire constater l'état desdites constructions, et fixera le délai dans lequel ces formalités devront être remplies.

Art. 6. — Dans les localités où le chemin de fer se trouvera en remblai de plus de 3 mètres au-dessus du terrain naturel, il est interdit aux riverains de pratiquer, sans autorisation préalable, des excavations, dans une zone de largeur égale à la hauteur verticale du remblai, mesurée à partir du pied du talus.

Cette autorisation ne pourra être accordée, sans que les concessionnaires ou fermiers de l'exploitation du chemin de fer aient été entendus et dûment appelés.

Art. 7. — Il est défendu d'établir, à une distance de moins de 20 mètres d'un chemin de fer desservi par des machines à feu, des couvertures en chaume, des meules de paille, de foin, et aucun autre dépôt de matières inflammables.

Cette prohibition ne s'étend pas aux dépôts de récoltes faits seulement pour le temps de la moisson.

Art. 8. — Dans une distance de moins de 5 mètres d'un chemin de fer, aucun dépôt de pierres, ou objets non inflammables, ne peut être établi sans l'autorisation préalable du préfet.

Cette autorisation sera toujours révocable.

L'autorisation n'est pas nécessaire :

1° Pour former, dans les localités où le chemin de fer est en remblai, des dépôts de matières non inflammables, dont la hauteur n'excède pas celle du remblai du chemin ;

2° Pour former des dépôts temporaires d'engrais et autres objets nécessaires à la culture des terres.

Art. 9. — Lorsque la sûreté publique, la conservation du chemin et la disposition des lieux le permettront, les distances déterminées par les articles

Droits réservés au Cnam et à ses partenaires

précédents pourront être diminuées en vertu d'ordonnances royales rendues après enquêtes.

Art. 10. — Si, hors des cas d'urgence prévus par la loi des 16-24 août 1790, la sûreté publique ou la conservation du chemin de fer l'exige, l'administration pourra faire supprimer, moyennant une juste indemnité, les constructions, plantations, excavations, couvertures en chaume, amas de matériaux combustibles ou autres, existant dans les zones ci-dessus spécifiées, au moment de la promulgation de la présente loi et, pour l'avenir, lors de l'établissement du chemin de fer.

L'indemnité sera réglée, pour la suppression des constructions, conformément aux titres IV et suivants de la loi du 3 mai 1841 et, pour tous les autres cas, conformément à la loi du 16 septembre 1807.

Art. 11. — Les contraventions aux dispositions du présent titre seront constatées, poursuivies et réprimées comme en matière de grande voirie.

Elles seront punies d'une amende de 16 à 300 fr. sans préjudice, s'il y a lieu, des peines portées au Code pénal et au titre III de la présente loi. Les contrevenants seront, en outre, condamnés à supprimer, dans le délai déterminé par l'arrêté du conseil de préfecture, les excavations, couvertures, meules ou dépôts faits contrairement aux dispositions précédentes.

A défaut, par eux, de satisfaire à cette condamnation dans le délai fixé, la suppression aura lieu d'office, et le montant de la dépense sera recouvré contre eux par voie de contrainte, comme en matière de contributions publiques.

Titre II. — *Des contraventions de voirie commises par les concessionnaires ou fermiers de chemins de fer.*

Art. 12. — Lorsque le concessionnaire ou le fermier de l'exploitation d'un chemin de fer contreviendra aux clauses du cahier des charges, ou aux décisions rendues en exécution de ces clauses, en ce qui concerne le service de la navigation, la viabilité des routes royales, départementales et vicinales, ou le libre écoulement des eaux, procès-verbal sera dressé de la contravention, soit par les ingénieurs des ponts et chaussées ou des mines, soit par les conducteurs, gardes-mines et piqueurs, dûment assermentés.

Art. 13. — Les procès-verbaux, dans les quinze jours de leur date, seront notifiés administrativement au domicile élu par le concessionnaire ou le fermier, à la diligence du préfet, et transmis, dans le même délai, au conseil de préfecture du lieu de la contravention.

Art. 14. — Les contraventions prévues à l'article 12 seront punies d'une amende de 300 à 3 000 fr.

Art. 15. — L'administration pourra, d'ailleurs, prendre immédiatement toutes mesures provisoires pour faire cesser le dommage, ainsi qu'il est procédé en matière de grande voirie.

Les frais qu'entraînera l'exécution de ces mesures seront recouvrés, contre le concessionnaire ou fermier, par voie de contrainte, comme en matière de contributions publiques.

Droits réservés au Cnam et à ses partenaires

TITRE III. — *Des mesures relatives à la sûreté de la circulation sur les chemins de fer.*

Art. 16. — Quiconque aura volontairement détruit ou dérangé la voie de fer, placé sur la voie un objet faisant obstacle à la circulation, ou employé un moyen quelconque pour entraver la marche des convois ou les faire sortir des rails, sera puni de la réclusion.

S'il y a eu homicide ou blessures, le coupable sera, dans le premier cas, puni de mort, et, dans le second, de la peine des travaux forcés à temps.

Art. 17. — Si le crime prévu par l'article 16 a été commis en réunion séditieuse, avec rébellion ou pillage, il sera imputable aux chefs, auteurs, instigateurs et provocateurs de ces réunions, qui seront punis comme coupables du crime et condamnés aux mêmes peines que ceux qui l'auront personnellement commis, lors même que la réunion séditieuse n'aurait pas eu pour but direct et principal la destruction de la voie de fer.

Toutefois, dans ce dernier cas, lorsque la peine de mort sera applicable aux auteurs du crime, elle sera remplacée, à l'égard des chefs, auteurs, instigateurs et provocateurs de ces réunions, par la peine des travaux forcés à perpétuité.

Art. 18. — Quiconque aura menacé, par écrit anonyme ou signé, de commettre un des crimes prévus en l'article 16, sera puni d'un emprisonnement de trois à cinq ans, dans le cas où la menace aurait été faite avec ordre de déposer une somme d'argent dans un lieu indiqué, ou de remplir toute autre condition.

Si la menace n'a été accompagnée d'aucun ordre ou condition, la peine sera d'un emprisonnement de trois mois à deux ans, et d'une amende de 100 à 500 fr.

Si la menace, avec ordre ou condition, a été verbale, le coupable sera puni d'un emprisonnement de quinze jours à six mois, et d'une amende de 25 à 300 fr.

Dans tous les cas, le coupable pourra être mis, par le jugement, sous la surveillance de la haute police, pour un temps qui ne pourra être moindre de deux ans, ni excéder cinq ans.

Art. 19. — Quiconque, par maladresse, imprudence, inattention, négligence ou inobservation des lois ou règlements, aura involontairement causé sur un chemin de fer, ou dans les gares ou stations, un accident qui aura occasionné des blessures, sera puni de huit jours à six mois d'emprisonnement et d'une amende de 50 à 1 000 fr.

Si l'accident a occasionné la mort d'une ou plusieurs personnes, l'emprisonnement sera de six mois à cinq ans, et l'amende de 300 à 3 000 fr.

Art. 20. — Sera puni d'un emprisonnement de six mois à deux ans tout mécanicien ou conducteur garde-frein qui aura abandonné son poste pendant la marche du convoi.

Art. 21. — Toute contravention aux ordonnances royales portant règlement d'administration publique sur la police, la sûreté et l'exploitation du chemin de fer, et aux arrêtés pris par les préfets, sous l'approbation du Ministre des

Droits réservés au Cnam et à ses partenaires

travaux publics, pour l'exécution desdites ordonnances, sera punie d'une amende de 16 à 3 000 fr.

En cas de récidive dans l'année, l'amende sera portée au double, et le tribunal pourra, selon les circonstances, prononcer en outre un emprisonnement de trois jours à un mois.

Art. 22. — Les concessionnaires ou fermiers d'un chemin de fer seront responsables, soit envers l'État, soit envers les particuliers, du dommage causé par les administrateurs, directeurs ou employés à un titre quelconque au service de l'exploitation du chemin de fer.

L'État sera soumis à la même responsabilité envers les particuliers, si le chemin de fer est exploité à ses frais et pour son compte.

Art. 23. — Les crimes, délits ou contraventions prévus dans les titres Ier et III de la présente loi, pourront être constatés par des procès-verbaux dressés, concurremment, par les officiers de police judiciaire, les ingénieurs des ponts et chaussées et des mines, les conducteurs, gardes-mines, agents de surveillance et gardes nommés ou agréés par l'administration et dûment assermentés.

Les procès-verbaux des délits et contraventions feront foi jusqu'à preuve contraire.

Au moyen du serment prêté devant le tribunal de première instance de leur domicile, les agents de surveillance de l'administration et des concessionnaires ou fermiers pourront verbaliser sur toute la ligne du chemin de fer auquel il seront attachés.

Art. 24. — Les procès-verbaux dressés en vertu de l'article précédent seront visés pour timbre et enregistrés en débet.

Ceux qui auront été dressés par des agents de surveillance et gardes assermentés devront être affirmés dans les trois jours, à peine de nullité, devant le juge de paix ou le maire, soit du lieu du délit ou de la contravention, soit de la résidence de l'agent.

Art. 25. — Toute attaque, toute résistance avec violence et voies de fait envers les agents des chemins de fer, dans l'exercice de leurs fonctions, sera punie des peines appliquées à la rébellion, suivant les distinctions faites par le Code pénal.

Art. 26. — L'article 463 du Code pénal est applicable aux condamnations qui seront prononcées en exécution de la présente loi.

Art. 27. — En cas de conviction de plusieurs crimes ou delits prévus par la présente loi ou par le Code pénal, la peine la plus forte sera seule prononcée.

Les peines encourues pour des faits postérieurs à la poursuite pourront être cumulées, sans préjudice des peines de la récidive.

Droits réservés au Cnam et à ses partenaires

ANNEXE VIII

Loi du 27 décembre 1880 autorisant des dérogations à l'article 4 de la loi du 15 juillet 1845 sur la police des chemins de fer.

Article 1er. — Par dérogation à l'arlicle 4 de la loi du 15 juillet 1845, sur la police des chemins de fer, le Ministre des travaux publics pourra, sur tout ou partie des chemins de fer d'intérêt général en construction ou à construire et des lignes d'intérêt local qui ont été ou qui seront ultérieurement incorporées au réseau d'intérêt général, dispenser de poser des clôtures fixes le long des voies ferrées et des barrières mobiles à la traversée des routes de terre, toutes les fois que cette mesure lui paraîtra compatible avec la sûreté de l'exploitation et la sécurité du public.

Art. 2. — Les dispenses accordées dans ces conditions n'auront qu'un caractère provisoire, le Ministre des travaux publics conservant le droit de prescrire, à toute époque et lorsqu'il le reconnaîtra nécessaire, l'établissement de clôtures fixes et de barrières mobiles sur les lignes ou portions des lignes ci-dessus désignées.

ANNEXE IX

Ordonnance du 15 novembre 1846 portant règlement sur la police, la sûreté et l'exploitation des chemins de fer.

Louis-Philippe, etc.

Vu l'article 9 de la loi du 11 juin 1842, relative à l'établissement de grandes lignes de chemins de fer;

Vu la loi du 15 juillet 1845, sur la police des chemins de fer;

Notre Conseil d'État entendu,

Nous avons ordonné et ordonnons ce qui suit :

TITRE Ier. — *Des stations et de la voie des chemins de fer.*

SECTION Ire. — *Des stations.*

Article 1er. — L'entrée, le stationnement et la circulation des voitures publiques ou particulières destinées, soit au transport des personnes, soit au transport des marchandises, dans les cours dépendant des stations des chemins

Droits réservés au Cnam et à ses partenaires

de fer, seront réglés par des arrêtés du préfet du département. Ces arrêtés ne seront exécutoires qu'en vertu de l'approbation du Ministre des travaux publics.

Section II. — *De la voie.*

Art. 2. — Le chemin de fer et les ouvrages qui en dépendent seront constamment entretenus en bon état.

La Compagnie devra faire connaître au Ministre des travaux publics les mesures qu'elle aura prises pour cet entretien.

Dans le cas où ces mesures seraient insuffisantes, le Ministre des travaux publics, après avoir entendu la Compagnie, prescrira celles qu'il jugera nécessaires.

Art. 3. — Il sera placé, partout où besoin sera, des gardiens, en nombre suffisant, pour assurer la surveillance et la manœuvre des aiguilles des croisements et changements de voie ; en cas d'insuffisance, le nombre de ces gardiens sera fixé par le Ministre des travaux publics, la Compagnie entendue.

Art. 4. — Partout où un chemin de fer est traversé à niveau, soit par une route à voitures, soit par un chemin destiné au passage des piétons, il sera établi des barrières.

Le mode, la garde et les conditions de service des barrières seront réglés par le Ministre des travaux publics, sur la proposition de la Compagnie.

Art. 5. — Si l'établissement de contre-rails est jugé nécessaire dans l'intérêt de la sûreté publique, la Compagnie sera tenue d'en placer sur les points qui seront désignés par le Ministre des travaux publics.

Art. 6. — Aussitôt après le coucher du soleil et jusqu'après le passage du dernier train, les stations et leurs abords devront être éclairés.

Il en sera de même des passages à niveau pour lesquels l'administration jugera cette mesure nécessaire.

Titre II. — *Du matériel employé à l'exploitation.*

Art. 7. — Les machines locomotives ne pourront être mises en service qu'en vertu de l'autorisation de l'administration et après avoir été soumises à toutes les épreuves prescrites par les règlements en vigueur.

Lorsque, par suite de détérioration ou pour toute autre cause, l'interdiction d'une machine aura été prononcée, cette machine ne pourra être remise en service qu'en vertu d'une nouvelle autorisation.

Art. 8. — Les essieux des locomotives, des tenders et des voitures de toute espèce, entrant dans la composition des convois de voyageurs ou dans celle des trains mixtes de voyageurs et de marchandises allant à grande vitesse, devront être en fer martelé de premier choix.

Art. 9. — Il sera tenu des états de service pour toutes les locomotives. Ces états seront inscrits sur des registres qui devront être constamment à jour, et indiquer, à l'article de chaque machine, la date de sa mise en service, le travail qu'elle a accompli, les réparations ou modifications qu'elle a reçues, et le renouvellement de ses diverses pièces.

Il sera tenu, en outre, pour les essieux de locomotives, tenders et voitures de toute espèce, des registres spéciaux sur lesquels, à côté du numéro d'ordre

Droits réservés au Cnam et à ses partenaires

de chaque essieu, seront inscrits sa provenance, la date de sa mise en service, l'épreuve qu'il peut avoir subie, son travail, ses accidents et ses réparations ; à cet effet, le numéro d'ordre sera poinçonné sur chaque essieu.

Les registres mentionnés aux deux paragraphes ci-dessus seront représentés, à toute réquisition, aux ingénieurs et agents chargés de la surveillance du matériel et de l'exploitation.

Art. 10. — Il est interdit de placer, dans un convoi comprenant des voitures de voyageurs, aucune locomotive, tender ou autre voiture d'une nature quelconque, montés sur des roues en fonte.

Toutefois, le Ministre des travaux publics pourra, par exception, autoriser l'emploi des roues en fonte, cerclées en fer, dans les trains mixtes de voyageurs et de marchandises et marchant à la vitesse d'au plus 25 kilomètres à l'heure.

Art. 11. — Les locomotives devront être pourvues d'appareils ayant pour objet d'arrêter les fragments de coke tombant de la grille et d'empêcher la sortie des flammèches par la cheminée.

Art. 12. — Les voitures destinées au transport des voyageurs seront d'une construction solide; elles devront être commodes et pourvues de ce qui est nécessaire à la sûreté des voyageurs.

Les dimensions de la place affectée à chaque voyageur devront être d'au moins 45 centimètres en largeur, 65 centimètres en profondeur et 1 mètre 45 centimètres en hauteur; cette disposition sera appliquée aux chemins de fer existants, dans un délai qui sera fixé, pour chaque chemin, par le Ministre des travaux publics.

Art. 13. — Aucune voiture pour les voyageurs ne sera mise en service sans une autorisation du préfet, donnée sur le rapport d'une commission constatant que la voiture satisfait aux conditions de l'article précédent.

L'autorisation de mise en service n'aura d'effet qu'après que l'estampille prescrite, pour les voitures publiques, par l'article 117 de la loi du 25 mars 1817, aura été délivrée par le directeur des contributions indirectes.

Art. 14. — Toute voiture de voyageurs portera, dans l'intérieur, l'indication apparente du nombre des places.

Art. 15. — Les locomotives, tenders et voitures de toute espèce devront porter : 1° le nom ou les initiales du nom du chemin de fer auquel ils appartiennent; 2° un numéro d'ordre. Les voitures de voyageurs porteront, en outre, l'estampille délivrée par l'administration des contributions indirectes. Ces diverses indications seront placées d'une manière apparente sur la caisse ou sur les côtés des châssis.

Art. 16. — Les machines, locomotives, tenders et voitures de toute espèce, et tout le matériel d'exploitation seront constamment maintenus dans un bon état d'entretien.

La Compagnie devra faire connaître au Ministre des travaux publics les mesures adoptées par elle à cet égard, et, en cas d'insuffisance, le Ministre, après avoir entendu les observations de la Compagnie, prescrira les dispositions qu'il jugera nécessaires à la sûreté de la circulation.

Droits réservés au Cnam et à ses partenaires

TITRE III. — *De la composition des convois.*

Art. 17. — Tout convoi ordinaire de voyageurs devra contenir, en nombre suffisant, des voitures de chaque classe, à moins d'une autorisation spéciale du Ministre des travaux publics.

Art. 18. — Chaque train de voyageurs devra être accompagné :

1° D'un mécanicien et d'un chauffeur par machine; le chauffeur devra être capable d'arrêter la machine, en cas de besoin;

2° Du nombre de conducteurs gardes-freins qui sera déterminé, pour chaque chemin, suivant les pentes et suivant le nombre de voitures, par le Ministre des travaux publics, sur la proposition de la Compagnie.

Sur la dernière voiture de chaque convoi ou sur l'une des voitures placées à l'arrière, il y aura toujours un frein et un conducteur chargé de le manœuvrer.

Lorsqu'il y aura plusieurs conducteurs dans un convoi, l'un d'entre eux devra toujours avoir autorité sur les autres.

Un train de voyageurs ne pourra se composer de plus de vingt-quatre voitures à quatre roues. S'il entre des voitures à six roues dans la composition du convoi, le maximum du nombre de voitures sera déterminé par le Ministre.

Les dispositions des paragraphes précédents sont applicables aux trains mixtes de voyageurs et de marchandises, marchant à la vitesse des voyageurs.

Quant aux convois de marchandises, qui transportent en même temps des voyageurs et des marchandises, et qui ne marchent pas à la vitesse ordinaire des voyageurs, les mesures spéciales et les conditions de sûreté auxquelles ils devront être assujettis seront déterminées par le Ministre, sur la proposition de la Compagnie.

Art. 19. — Les locomotives devront être en tête des trains.

Il ne pourra être dérogé à cette disposition que pour les manœuvres à exécuter dans le voisinage des stations ou pour le cas de secours. Dans ces cas spéciaux, la vitesse ne devra pas dépasser 25 kilomètres par heure.

Art. 20. — Les convois de voyageurs ne devront être remorqués que par une seule locomotive, sauf les cas où l'emploi d'une machine de renfort deviendrait nécessaire, soit pour la montée d'une rampe de forte inclinaison, soit par suite d'une affluence extraordinaire de voyageurs, de l'état de l'atmosphère, d'un accident ou d'un retard exigeant l'emploi de secours, ou de tout autre cas analogue ou spécial préalablement déterminé par le Ministre des travaux publics.

Il est, dans tous les cas, interdit d'atteler simultanément plus de deux locomotives à un convoi de voyageurs.

La machine placée en tête devra régler la marche du train.

Il devra toujours y avoir en tête de chaque train, entre le tender et la première voiture de voyageurs, autant de voitures ne portant pas de voyageurs qu'il y aura de locomotives attelées.

Dans tous les cas où il sera attelé plus d'une locomotive à un train, mention en sera faite sur un registre à ce destiné, avec indication du motif de la me-

Droits réservés au Cnam et à ses partenaires

sure, de la station où elle aura été jugée nécessaire, et de l'heure à laquelle le train aura quitté cette station.

Ce registre sera représenté à toute réquisition aux fonctionnaires et agents de l'administration publique chargés de la surveillance de l'exploitation.

Art. 21. — Il est défendu d'admettre, dans les convois qui portent des voyageurs, aucune matière pouvant donner lieu soit à des explosions, soit à des incendies.

Art. 22. — Les voitures entrant dans la composition des trains de voyageurs seront liées entre elles par des moyens d'attache tels que les tampons à ressort de ces voitures soient toujours en contact.

Les voitures des entrepreneurs de messageries ne pourront être admises dans la composition des trains qu'avec l'autorisation du Ministre des travaux publics, et que moyennant les conditions indiquées dans l'acte d'autorisation.

Art. 23. — Les conducteurs gardes-freins seront mis en communication avec le mécanicien, pour donner, en cas d'accident, le signal d'alarme, par tel moyen qui sera autorisé par le Ministre des travaux publics, sur la proposition de la Compagnie.

Art. 24. — Les trains devront être éclairés extérieurement pendant la nuit. En cas d'insuffisance du système d'éclairage, le Ministre des travaux publics prescrira, la Compagnie entendue, les dispositions qu'il jugera nécessaires.

Les voitures fermées, destinées aux voyageurs, devront être éclairées intérieurement pendant la nuit et au passage des souterrains qui seront désignés par le Ministre.

Titre IV. — *Du départ, de la circulation et de l'arrivée des convois.*

Art. 25. — Pour chaque chemin de fer, le Ministre des travaux publics déterminera, sur la proposition de la Compagnie, le sens du mouvement des trains et des machines isolées sur chaque voie, quand il y a plusieurs voies, ou les points de croisement, quand il n'y en a qu'une.

Il ne pourra être dérogé, sous aucun prétexte, aux dispositions qui auront été prescrites par le Ministre, si ce n'est dans le cas où la voie serait interceptée ; et, dans ce cas, le changement devra être fait avec les précautions indiquées en l'article 34.

Art. 26. — Avant le départ du train, le mécanicien s'assurera si toutes les parties de la locomotive et du tender sont en bon état, si le frein de ce tender fonctionne convenablement.

La même vérification sera faite par les conducteurs gardes-freins, en ce qui concerne les voitures et les freins de ces voitures.

Le signal du départ ne sera donné que lorsque les portières seront fermées.

Le train ne devra être mis en marche qu'après le signal du départ.

Art. 27. — Aucun convoi ne pourra partir d'une station avant l'heure déterminée par le règlement de service.

Aucun convoi ne pourra également partir d'une station avant qu'il se soit écoulé, depuis le départ ou le passage du convoi précédent, le laps de temps

Droits réservés au Cnam et à ses partenaires

qui aura été fixé par le Ministre des travaux publics, sur la proposition de la Compagnie.

Des signaux seront placés à l'entrée de la station, pour indiquer aux mécaniciens des trains qui pourraient survenir, si le délai déterminé en vertu du paragraphe précédent est écoulé.

Dans l'intervalle des stations, des signaux seront établis, afin de donner le même avertissement au mécanicien sur les points où il ne peut pas voir devant lui à une distance suffisante. Dès que l'avertissement lui sera donné, le mécanicien devra ralentir la marche du train. En cas d'insuffisance des signaux établis par la Compagnie, le Ministre prescrira, la Compagnie entendue, l'établissement de ceux qu'il jugera nécessaires.

Art. 28. — Sauf le cas de force majeure ou de réparation de la voie, les trains ne pourront s'arrêter qu'aux gares ou lieux de stationnement autorisés pour le service des voyageurs ou des marchandises.

Les locomotives ou les voitures ne pourront stationner sur les voies du chemin de fer affectées à la circulation des trains.

Art. 29. — Le Ministre des travaux publics déterminera, sur la proposition de la Compagnie, les mesures spéciales de précaution relatives à la circulation des trains sur les plans inclinés et dans les souterrains à une ou à deux voies, à raison de leur longueur et de leur tracé.

Il déterminera également, sur la proposition de la Compagnie, la vitesse maximum que les trains de voyageurs pourront prendre sur les diverses parties de chaque ligne et la durée du trajet.

Art. 30. — Le Ministre des travaux publics prescrira, sur la proposition de la Compagnie, les mesures spéciales de précaution à prendre pour l'expédition et la marche des convois extraordinaires.

Dès que l'expédition d'un convoi extraordinaire aura été décidée, déclaration devra en être faite immédiatement au commissaire spécial de police, avec indication du motif de l'expédition du convoi et de l'heure du départ.

Art. 31. — Il sera placé, le long du chemin, pendant le jour et pendant la nuit, soit pour l'entretien, soit pour la surveillance de la voie, des agents en nombre assez grand pour assurer la libre circulation des trains et la transmission des signaux ; en cas d'insuffisance, le Ministre des travaux publics en réglera le nombre, la Compagnie entendue.

Ces agents seront pourvus de signaux de jour et de nuit, à l'aide desquels ils annonceront si la voie est libre et en bon état, si le mécanicien doit ralentir sa marche ou s'il doit arrêter immédiatement le train.

Ils devront, en outre, signaler de proche en proche l'arrivée des convois.

Art. 32. — Dans le cas où, soit un train, soit une machine isolée s'arrêterait sur la voie pour cause d'accident, le signal d'arrêt indiqué en l'article précédent devra être fait à 500 mètres au moins à l'arrière.

Les conducteurs principaux des convois et les mécaniciens conducteurs des machines isolées devront être munis d'un signal d'arrêt.

Art. 33. — Lorsque des ateliers de réparation seront établis sur une voie, des signaux devront indiquer si l'état de la voie ne permet pas le passage des trains, ou s'il suffit de ralentir la marche de la machine.

Droits réservés au Cnam et à ses partenaires

Art. 34. — Lorsque, par suite d'un accident, de réparation ou de toute autre cause, la circulation devra s'effectuer momentanément sur une voie, il devra être placé un garde auprès des aiguilles de chaque changement de voie.

Les gardes ne laisseront les trains s'engager dans la voie unique réservée à la circulation, qu'après s'être assurés qu'ils ne seront pas rencontrés par un train venant dans un sens opposé.

Il sera donné connaissance au commissaire spécial de police du signal ou de l'ordre de service adopté pour assurer la circulation sur la voie unique.

Art. 35. — La Compagnie sera tenue de faire connaître au Ministre des travaux publics le système de signaux qu'elle a adopté ou qu'elle se propose d'adopter pour les cas prévus par le présent titre. Le Ministre prescrira les modifications qu'il jugera nécessaires.

Art. 36. — Le mécanicien devra porter constamment son attention sur l'état de la voie, arrêter ou ralentir la marche en cas d'obstacles, suivant les circonstances, et se conformer aux signaux qui lui seront transmis ; il surveillera toutes les parties de la machine, la tension de la vapeur et le niveau d'eau de la chaudière. Il veillera à ce que rien n'embarrasse la manœuvre du frein du tender.

Art. 37. — A 500 mètres au moins avant d'arriver au point où une ligne d'embranchement vient croiser la ligne principale, le mécanicien devra modérer la vitesse de telle manière que le train puisse être complètement arrêté avant d'atteindre ce croisement, si les circonstances l'exigent.

Au point d'embranchement ci-dessus désigné, des signaux devront indiquer le sens dans lequel les aiguilles sont placées.

A l'approche des stations d'arrivée, le mécanicien devra faire les dispositions convenables pour que la vitesse acquise du train soit complètement amortie avant le point où les voyageurs doivent descendre, et de telle sorte qu'il soit nécessaire de remettre la machine en action pour atteindre ce point.

Art. 38. — A l'approche des stations, des passages à niveau, des courbes, des tranchées et des souterrains, le mécanicien devra faire jouer le sifflet à vapeur, pour avertir de l'approche du train.

Il se servira également du sifflet comme moyen d'avertissement, toutes les fois que la voie ne lui paraîtra pas complètement libre.

Art. 39. — Aucune personne autre que le mécanicien et le chauffeur ne pourra monter sur la locomotive ou sur le tender, à moins d'une permission spéciale et écrite du directeur de l'exploitation du chemin de fer.

Sont exceptés de cette interdiction les ingénieurs des ponts et chaussées, les ingénieurs des mines, chargés de la surveillance, et les commissaires spéciaux de police. Toutefois, ces derniers devront remettre au chef de la station ou au conducteur principal du convoi une réquisition écrite et motivée.

Art. 40. — Des machines dites *de secours* ou *de réserve* devront être entretenues constamment en feu et prêtes à partir, sur les points de chaque ligne qui seront désignés par le Ministre des travaux publics, sur la proposition de la Compagnie.

Les règles relatives au service de ces machines seront également déterminées par le Ministre, sur la proposition de la Compagnie.

Droits réservés au Cnam et à ses partenaires

Art. 41. — Il y aura constamment, au lieu de dépôt des machines, un wagon chargé de tous les agrès et outils nécessaires en cas d'accident.

Chaque train devra d'ailleurs être être muni des outils les plus indispensables.

Art. 42. — Aux stations qui seront désignées par le Ministre des travaux publics, il sera tenu des registres sur lesquels on mentionnera les retards excédant dix minutes, pour les parcours dont la longueur est inférieure à cinquante kilomètres, et quinze minutes, pour les parcours de cinquante kilomètres et au delà. Ces registres indiqueront la nature et la composition des trains, le nom des locomotives qui les ont remorqués, les heures de départ et d'arrivée, la cause et la durée du retard.

Ces registres seront représentés à toute réquisition aux ingénieurs, fonctionnaires et agents de l'administration publique chargés de la surveillance du matériel et de l'exploitation.

Art. 43. — Des affiches placées dans les stations feront connaître au public les heures de départ des convois ordinaires de toute sorte, les stations qu'ils doivent desservir, les heures auxquelles ils doivent arriver à chacune des stations et en partir.

Quinze jours au moins avant d'être mis à exécution, ces ordres de service seront communiqués en même temps aux commissaires royaux, au préfet du département et au Ministre des travaux publics, qui pourra prescrire les modifications nécessaires pour la sûreté de la circulation ou pour les besoins du public.

Titre V. — *De la perception des taxes et des frais accessoires.*

Art. 44. — Aucune taxe, de quelque nature qu'elle soit, ne pourra être perçue par la Compagnie qu'en vertu d'une homologation du Ministre des travaux publics.

Les taxes perçues actuellement sur les chemins dont les concessions sont antérieures à 1835, et qui ne sont pas encore régularisées, devront l'être avant le 1er avril 1847.

Art. 45. — Pour l'exécution du paragraphe 1er de l'article qui précède, la Compagnie devra dresser un tableau des prix qu'elle a l'intention de percevoir, dans la limite du maximum autorisé par le cahier des charges, pour le transport des voyageurs, des bestiaux, marchandises et objets divers, et en transmettre, en même temps, des expéditions au Ministre des travaux publics, aux préfets des départements traversés par le chemin de fer et aux commissaires royaux.

Art. 46. — La Compagnie devra, en outre, dans le plus court délai et dans les formes énoncées en l'article précédent, soumettre ses propositions au Ministre des Travaux publics pour les prix de transport non déterminés par le cahier des charges, et à l'égard desquels le Ministre est appelé à statuer.

Art. 47. — Quant aux frais accessoires, tels que ceux de chargement, de déchargement et d'entrepôt dans les gares et magasins du chemin de fer, et quant à toutes les taxes qui doivent être réglées annuellement, la Compagnie

Droits réservés au Cnam et à ses partenaires

devra en soumettre le règlement à l'approbation du Ministre des travaux publics, dans le dixième mois de chaque année. Jusqu'à décision, les anciens tarifs continueront à être perçus.

Art. 48. — Les tableaux des taxes et des frais accessoires approuvés seront constamment affichés dans les lieux les plus apparents des gares et stations des chemins de fer.

Art. 49. — Lorsque la Compagnie voudra apporter quelques changements aux prix autorisés, elle en donnera avis au Ministre des travaux publics, aux préfets des départements traversés et aux commissaires royaux.

Le public sera en même temps informé par des affiches des changements soumis à l'approbation du Ministre.

A l'expiration du mois à partir de la date de l'affiche, lesdites taxes pourront être perçues, si, dans cet intervalle, le Ministre des travaux publics les a homologuées.

Si des modifications à quelques-uns des prix affichés étaient prescrites par le Ministre, les prix modifiés devront être affichés de nouveau et ne pourront être mis en perception qu'un mois après la date de ces affiches.

Art. 50. — La Compagnie sera tenue d'effectuer avec soin, exactitude et célérité, et sans tour de faveur, les transports des marchandises, bestiaux et objets de toute nature qui lui seront confiés.

Au fur et à mesure que des colis, des bestiaux ou des objets quelconques arriveront au chemin de fer, enregistrement en sera fait immédiatement, avec mention du prix total dû pour le transport. Le transport s'effectuera dans l'ordre des inscriptions, à moins de délais demandés ou consentis par l'expéditeur, et qui seront mentionnés dans l'enregistrement.

Un récépissé devra être délivré à l'expéditeur, s'il le demande, sans préjudice, s'il y a lieu, de la lettre de voiture. Le récépissé énoncera la nature et le poids des colis, le prix total du transport et le délai dans lequel ce transport devra être effectué.

Les registres mentionnés au présent article seront représentés à toute réquisition des fonctionnaires et agents chargés de veiller à l'exécution du présent règlement.

Titre VI. — *De la surveillance de l'exploitation.*

Art. 51. — La surveillance de l'exploitation des chemins de fer s'exercera concurremment :

Par les commissaires royaux ;

Par les ingénieurs des ponts et chaussées, les ingénieurs des mines, et par les conducteurs, les gardes-mines et autres agents sous leurs ordres ;

Par les commissaires spéciaux de police et les agents sous leurs ordres.

Art. 52. — Les commissaires royaux seront chargés :

De surveiller le mode d'application des tarifs approuvés et l'exécution des mesures prescrites pour la réception et l'enregistrement des colis, leur transport et leur remise aux destinataires ;

De veiller à l'exécution des mesures approuvées ou prescrites pour que le

Droits réservés au Cnam et à ses partenaires

service des transports ne soit pas interrompu aux points extrêmes de lignes en communication l'une avec l'autre;

De vérifier les conditions des traités qui seraient passés par les Compagnies avec les entreprises de transport par terre ou par eau, en correspondance avec les chemins de fer, et de signaler toutes les infractions au principe de l'égalité des taxes;

De constater le mouvement de la circulation des voyageurs et des marchandises sur les chemins de fer, les dépenses d'entretien et d'exploitation, et les recettes.

Art. 53. — Pour l'exécution de l'article ci-dessus, les Compagnies seront tenues de représenter, à toute réquisition, aux commissaires royaux leurs registres de dépenses et de recettes, et les registres mentionnés à l'article 50 ci-dessus.

Art. 54. — A l'égard des chemins de fer pour lesquels les Compagnies auraient obtenu de l'État, soit un prêt avec intérêt privilégié, soit la garantie d'un minimum d'intérêt, ou pour lesquels l'État devrait entrer en partage des produits nets, les commissaires royaux exerceront toutes les autres attributions qui seront déterminées par les règlements spéciaux à intervenir dans chaque cas particulier.

Art. 55. — Les ingénieurs, les conducteurs et autres agents du service des ponts et chaussées seront spécialement chargés de surveiller l'état de la voie de fer, des terrassements et des ouvrages d'art et des clôtures.

Art 56. — Les ingénieurs des mines, les gardes-mines et autres agents du service des mines seront spécialement chargés de surveiller l'état des machines fixes et locomotives employées à la traction des convois, et, en général, de tout le matériel roulant servant à l'exploitation.

Ils pourront être suppléés par les ingénieurs, conducteurs et autres agents du service des ponts et chaussées, et réciproquement.

Art. 57. — Les commissaires spéciaux de police et les agents sous leurs ordres sont chargés particulièrement de surveiller la composition, le départ, l'arrivée, la marche et les stationnements des trains, l'entrée, le stationnement et la circulation des voitures dans les cours et stations, l'admission du public dans les gares et sur les quais des chemins de fer.

Art. 58. — Les Compagnies sont tenues de fournir des locaux convenables pour les commissaires spéciaux de police et les agents de surveillance.

Art. 59. — Toutes les fois qu'il arrivera un accident sur le chemin de fer, il en sera fait immédiatement déclaration à l'autorité locale et au commissaire spécial de police, à la diligence du chef du convoi. Le préfet du département, l'ingénieur des ponts et chaussées et l'ingénieur des mines, chargés de la surveillance, et le commissaire royal, en seront immédiatement informés par les soins de la Compagnie.

Art. 60. — Les Compagnies devront soumettre à l'approbation du Ministre des travaux publics leurs règlements relatifs au service et à l'exploitation des chemins de fer.

Droits réservés au Cnam et à ses partenaires

TITRE VII. — *Des mesures concernant les voyageurs et les personnes étrangères au service du chemin de fer.*

Art. 61. — Il est défendu à toute personne étrangère au service du chemin de fer :

1° De s'introduire dans l'enceinte du chemin de fer, d'y circuler ou stationner;

2° D'y jeter ou déposer aucuns matériaux ni objets quelconques;

3° D'y introduire des chevaux, bestiaux ou animaux d'aucune espèce ;

4° D'y faire circuler ou stationner aucunes voitures, wagons ou machines étrangères au service.

Art. 62. — Sont exceptés de la défense portée au premier paragraphe de l'article précédent les maires et adjoints, les commissaires de police, les officiers de gendarmerie, les gendarmes et autres agents de la force publique, les préposés aux douanes, aux contributions indirectes et aux octrois, les gardes champêtres et forestiers dans l'exercice de leurs fonctions et revêtus de leurs uniformes ou de leurs insignes.

Dans tous les cas, les fonctionnaires et les agents désignés au paragraphe précédent seront tenus de se conformer aux mesures spéciales de précaution qui auront été déterminées par le Ministre, la Compagnie entendue.

Art. 63. — Il est défendu :

1° D'entrer dans les voitures sans avoir pris un billet et de se placer dans une voiture d'une autre classe que celle qui est indiquée par le billet ;

2° D'entrer dans les voitures et d'en sortir autrement que par la portière qui fait face au côté extérieur de la ligne du chemin de fer ;

3° De passer d'une voiture dans une autre, de se pencher au dehors.

Les voyageurs ne doivent sortir des voitures qu'aux stations, et lorsque le train est complètement arrêté.

Il est défendu de fumer dans les voitures ou sur les voitures et dans les gares ; toutefois, à la demande de la Compagnie et moyennant des mesures spéciales de précaution, des dérogations à cette disposition pourront être autorisées.

Les voyageurs sont tenus d'obtempérer aux injonctions des agents de la Compagnie pour l'observation des dispositions mentionnées aux paragraphes ci-dessus.

Art. 64. — Il est interdit d'admettre dans les voitures plus de voyageurs que ne le comporte le nombre de places indiqué conformément à l'article 14 ci-dessus.

Art. 65. — L'entrée des voitures est interdite :

1° A toute personne en état d'ivresse ;

2° A tous individus porteurs d'armes à feu chargées ou de paquets qui, par leur nature, leur volume ou leur odeur, pourraient gêner ou incommoder les voyageurs.

Tout individu porteur d'une arme à feu devra, avant son admission sur les quais d'embarquement, faire constater que son arme n'est point chargée.

Art. 66. — Les personnes qui voudront expédier des marchandises de la nature de celles qui sont mentionnées à l'article 21 devront les déclarer, au moment où elles les apporteront dans les stations du chemin de fer.

Droits réservés au Cnam et à ses partenaires

Des mesures spéciales de précaution seront prescrites, s'il y a lieu, pour le transport desdites marchandises, la Compagnie entendue.

Art. 67. — Aucun chien ne sera admis dans les voitures servant au transport des voyageurs ; toutefois la Compagnie pourra placer, dans des caisses de voitures spéciales, les voyageurs qui ne voudraient pas se séparer de leurs chiens, pourvu que ces animaux soient muselés, en quelque saison que ce soit.

Art. 68. — Les cantonniers, gardes-barrières et autres agents du chemin de fer devront faire sortir immédiatement toute personne qui se serait introduite dans l'enceinte du chemin ou dans quelque portion que ce soit de ses dépendances où elle n'aurait pas le droit d'entrer.

En cas de résistance de la part des contrevenants, tout employé du chemin de fer pourra requérir l'assistance des agents de l'administration et de la force publique.

Les chevaux ou bestiaux abandonnés qui seront trouvés dans l'enceinte du chemin de fer seront saisis et mis en fourrière.

Titre VIII. — *Dispositions diverses.*

Art. 69. — Dans tous les cas où, conformément aux dispositions du présent règlement, le Ministre des travaux publics devra statuer sur la proposition d'une Compagnie, la Compagnie sera tenue de lui soumettre cette proposition dans le délai qu'il aura déterminé, faute de quoi le Ministre pourra statuer directement.

Si le ministre pense qu'il y a lieu de modifier la proposition de la Compagnie, il devra, sauf le cas d'urgence, entendre la Compagnie avant de prescrire les modifications.

Art. 70. — Aucun crieur, vendeur ou distributeur d'objets quelconques, ne pourra être admis par les Compagnies à exercer sa profession dans les cours ou bâtiments des stations et dans les salles d'attente destinées aux voyageurs, qu'en vertu d'une autorisation spéciale du préfet du département.

Art. 71. — Lorsqu'un chemin de fer traverse plusieurs départements, les attributions conférées aux préfets par le présent règlement pourront être centralisées, en tout ou en partie, dans les mains de l'un des préfets des départements traversés.

Art. 72. — Les attributions données aux préfets des départements par la présente ordonnance seront, conformément à l'arrêté du 3 brumaire an IX, exercées par le préfet de police dans toute l'étendue du département de la Seine, et dans les communes de Saint-Cloud, Meudon et Sèvres, département de Seine-et-Oise.

Art. 73. — Tout agent employé sur les chemins de fer sera revêtu d'un uniforme ou porteur d'un signe distinctif ; les cantonniers, gardes-barrières et surveillants pourront être armés d'un sabre.

Art. 74. — Nul ne pourra être employé en qualité de mécanicien-conducteur de train, s'il ne produit des certificats de capacité délivrés dans les formes qui seront déterminées par le Ministre des travaux publics.

Droits réservés au Cnam et à ses partenaires

Art. 75. — Aux stations désignées par le Ministre, les Compagnies entretiendront les médicaments et moyens de secours nécessaires en cas d'accident.

Art. 76. — Il sera tenu, dans chaque station, un registre coté et paraphé, à Paris, par le préfet de police, ailleurs, par le maire du lieu, lequel sera destiné à recevoir les réclamations des voyageurs qui auraient des plaintes à former, soit contre la Compagnie, soit contre ses agents. Ce registre sera présenté à toute réquisition des voyageurs.

Art. 77. — Les registres mentionnés aux articles 9, 20 et 42 ci-dessus seront cotés et paraphés par le commissaire de police.

Art. 78. — Des exemplaires du présent règlement seront constamment affichés, à la diligence des Compagnies, aux abords des bureaux des chemins de fer et dans les salles d'attente.

Le conducteur principal d'un train en marche devra également être muni d'un exemplaire du règlement.

Des extraits devront être délivrés, chacun pour ce qui le concerne, aux mécaniciens, chauffeurs, gardes-freins, cantonniers, gardes-barrières et autres agents employés sur le chemin de fer.

Des extraits, en ce qui concerne les règles à observer par les voyageurs pendant le trajet, devront être placés dans chaque caisse de voiture.

Art. 79. — Seront constatées, poursuivies et réprimées, conformément au titre III de la loi du 15 juillet 1845 sur la police des chemins de fer, les contraventions au présent règlement, aux décisions rendues par le Ministre des travaux publics, et aux arrêtés pris, sous son approbation, par les préfets, pour l'exécution dudit règlement.

Art. 80. — Notre Ministre secrétaire d'État des travaux publics est chargé de l'exécution de la présente ordonnance, qui sera insérée au Bulletin des lois.

ANNEXE X

Rapport au Roi, à l'appui de l'ordonnance du 15 novembre 1846 sur la police, la sûreté et l'exploitation des chemins de fer.

Sire,

Depuis que les chemins de fer ont commencé à se naturaliser sur le sol de la France, l'administration a dû se préoccuper des moyens de prévenir les dangers qui peuvent naître de ce mode nouveau de communication. Les chemins de fer, d'ailleurs, qu'ils soient concédés ou non, font essentiellement partie du domaine public; ils ne peuvent, ils ne doivent être exploités que dans l'intérêt de tous, et c'est à l'autorité publique qu'il appartient d'en régler l'usage. Aussi a-t-on pris soin d'insérer dans les actes de concession une

Droits réservés au Cnam et à ses partenaires

clause ainsi conçue : « Des règlements d'administration publique détermineront les mesures nécessaires pour assurer la police, la sûreté et l'usage du chemin de fer et des ouvrages qui en dépendent. »

Cette disposition a été reproduite d'une manière générale dans la loi du 11 juin 1842, qui a décrété le réseau des grandes lignes de chemins de fer à ouvrir sur le territoire du royaume; enfin, elle est consacrée dans la loi du 15 juillet 1845 sur la police des chemins de fer : elle doit donc être considérée aujourd'hui comme une disposition de droit commun applicable à chacune de ces voies nouvelles de communication.

Jusqu'ici, toutefois, Sire, pour aucun des chemins de fer exécutés en France, l'administration supérieure n'a provoqué les règlements d'administration publique prévus par la loi. L'expérience était trop récente pour qu'il fût possible de soumettre à la sanction de Votre Majesté les mesures relatives à la police de ces chemins, et l'on s'est borné à des règlements provisoires auxquels on apportait successivement les modifications dont chaque jour faisait reconnaître l'utilité ou la convenance.

Mais le temps a marché : aujourd'hui, soit en France, soit à l'étranger, les chemins de fer en exploitation se sont multipliés; des accidents déjà trop nombreux, et dont quelques-uns malheureusement ont eu une grande gravité, sont venus révéler les points sur lesquels devait se porter de préférence l'attention de l'autorité, et le moment est venu de régler les mesures d'ordre et de police à observer sur les chemins de fer. Je viens soumettre, en conséquence, à la signature de Votre Majesté le projet de règlement général que j'ai préparé dans ce but.

Ce projet est le fruit de longues et laborieuses méditations : le conseil des ponts et chaussées (section des chemins de fer), le Conseil d'État, après le conseil des ponts et chaussées, y ont consacré de nombreuses séances et y ont apporté successivement de nombreuses améliorations; les Compagnies exploitantes ont été entendues; enfin, avant d'arrêter une rédaction définitive, je me suis entouré de toutes les lumières, j'ai consulté l'expérience des hommes pratiques, et je crois, dès lors, pouvoir soumettre avec confiance le projet ci-joint à l'approbation de Votre Majesté.

Je ne dois pas, d'ailleurs, omettre d'ajouter qu'en ce qui touche les mesures relatives à la sûreté de la circulation sur la voie des chemins de fer, j'ai trouvé les plus utiles renseignements dans le travail d'une Commission que mon prédécesseur avait instituée, après la fatale catastrophe du 8 mai 1842, pour étudier les questions relatives aux essieux des locomotives et des voitures employées à l'exploitation, et pour rechercher les mesures les plus propres à prévenir le retour d'aussi déplorables accidents. Cette Commission, composée en partie d'hommes étrangers à l'administration, de constructeurs de machines, d'ingénieurs de Compagnies et d'industriels, s'est dévouée, avec un zèle digne des plus grands éloges, à l'examen de toutes les questions qui touchent à l'exploitation des chemins de fer, et je suis heureux de lui payer ici le juste tribut de la reconnaissance de l'administration.

Le projet de règlement que j'ai l'honneur de mettre sous les yeux de Votre Majesté devant s'appliquer à tous les chemins de fer, j'ai dû, autant que pos-

Droits réservés au Cnam et à ses partenaires

sible, n'y poser que des principes généraux; l'administration supérieure réglera, dans chaque cas particulier, les conditions particulières que pourront exiger les circonstances spéciales de chaque chemin. Cette marche était la seule qui pût se concilier avec les nécessités diverses de chaque exploitation de chemin de fer ; aussi le Conseil d'État y a-t-il donné son approbation. Il a reconnu qu'il n'était pas possible de résoudre, dans un règlement général, les différents cas qui peuvent se présenter, et qu'il était indispensable, dans beaucoup de circonstances, de donner à l'administration une délégation spéciale. Tel est également l'esprit de la loi du 15 juillet 1845, qui prononce des pénalités contre les infractions aux arrêtés des préfets pris sous l'approbation du ministre des travaux publics.

Votre Majesté daignera remarquer encore que dans beaucoup d'articles, dans ceux surtout qui touchent au régime et aux détails de l'exploitation, l'administration ne devra statuer que sur la proposition des Compagnies, ou même qu'après avoir reconnu l'insuffisance des mesures adoptées par elles. Pour la détermination de ces mesures, deux partis pouvaient être suivis: ou les spécifier immédiatement dans le règlement, ou en laisser l'initiative aux Compagnies, en déférant à l'administration le soin de contrôler et le droit de décider et d'ordonner. C'est à ce dernier parti que j'ai cru devoir m'arrêter. Les Compagnies sont chargées directement de l'exploitation des chemins de fer ; elles en sont responsables vis-à-vis du public comme vis-à-vis de l'administration; elles ont un intérêt immense à prévenir les accidents, et à organiser un service qui inspire sécurité et confiance. Les études journalières auxquelles elles doivent se livrer dans ce but, l'expérience qu'acquièrent tous les jours les personnes qu'elles emploient, les mettent à même de reconnaître et de constater les changements et les améliorations qu'il convient d'apporter à telle ou telle partie de l'exploitation. L'administration, qui contrôlera leurs actes, qui recevra leurs propositions, les approuvera ou les modifiera, suivant les conseils et les lumières des personnes qui seront instituées près d'elle pour l'éclairer sur ces matières difficiles.

On comprend de suite les conséquences de ce système.

Il assure dans une juste mesure aux Compagnies exploitantes la liberté d'action qu'il est indispensable de leur laisser, si on veut que leur responsabilité soit sérieuse et réelle.

Il ouvre accès aux idées nouvelles, aux progrès de toute nature que les hommes immédiatement préposés à la pratique des chemins de fer sont plus à même que tous autres de concevoir et de réaliser.

Enfin, il réserve à l'administration publique la part d'autorité qui doit lui appartenir, et qu'elle peut ainsi, éclairée par les doubles conseils de la théorie et de la pratique, exercer plus utilement dans l'intérêt public.

Après avoir posé les principes généraux qui ont présidé à la rédaction du règlement, je dois entrer dans quelques détails sur chacune des parties dont il se compose.

Il se divise naturellement en autant de titres qu'il y a d'objets différents sur lesquels doit porter la surveillance de l'autorité.

Le premier concerne la voie et ses abords;

Droits réservés au Cnam et à ses partenaires

Le second, le matériel employé à l'exploitation;

Le troisième indique les conditions relatives à la formation des trains;

Le quatrième concerne le départ, la circulation et l'arrivée des convois;

Le cinquième renferme toutes les mesures d'ordre à observer par les Compagnies pour la perception des taxes;

Le sixième traite de la surveillance que l'administration doit exercer sur l'exploitation, et des divers ordres d'agents appelés à concourir à cette surveillance;

Le septième définit les mesures à observer par les voyageurs;

Le huitième, enfin, contient des dispositions diverses qui n'appartiennent spécialement à aucune des matières ci-dessus indiquées.

A l'égard du titre Ier, j'aurai peu de choses à dire pour en justifier les dispositions.

Et d'abord, en ce qui touche les stations, il suffit de rappeler qu'elles font, comme les chemins eux-mêmes, partie du domaine public, et qu'à ce titre l'usage doit en être également réglé par l'administration supérieure. C'est, au surplus, ce qui a déjà été consacré par des décisions judiciaires qui ont pleinement établi sur ce point la doctrine que consacre le règlement. L'entrée, la circulation, le stationnement des voitures publiques ou particulières destinées, soit au transport des personnes, soit au transport des marchandises, seront réglés par des arrêtés du préfet du département, sous l'approbation du Ministre des travaux publics. Ces dispositions préviendront les conflits qui se sont élevés plusieurs fois entre des Compagnies et des entrepreneurs de voitures publiques, et qui ont même donné lieu, comme je viens de le dire, à des débats judiciaires.

En ce qui concerne la voie et les ouvrages qui en dépendent, évidemment le choix du mode d'entretien doit être laissé aux Compagnies; mais elles devront faire connaître à l'administration les mesures qu'elles auront prises, et, en cas d'insuffisance, l'administration interviendra pour prescrire toutes les dispositions supplémentaires qu'elle jugera nécessaires à la sûreté de la circulation.

Les croisements de voie ont donné lieu quelquefois, et surtout quand ils doivent être parcourus à grande vitesse, à des déraillements: il convient qu'ils soient l'objet d'une surveillance particulière. Si la surveillance exercée par la Compagnie est insuffisante, l'administration avertie prescrira immédiatement, aux termes de l'article 3, les mesures auxquelles la Compagnie sera tenue de se conformer.

Si le profil d'un chemin de fer pouvait être disposé de manière qu'à la rencontre de toutes les voies de communication le chemin passât, soit au-dessous, soit au-dessus de ces voies, l'article 4 du règlement deviendrait inutile; mais cette condition ne saurait être obtenue sans occasionner d'immenses dépenses, et sur beaucoup de points il faut admettre que le chemin de fer traversera à niveau les voies publiques; mais alors des barrières doivent être établies pour garantir la sûreté publique; la loi sur la police des chemins de fer a posé le principe de cette obligation; le Ministre des travaux publics sera chargé de régler pour chaque cas le mode, la garde et les conditions de service des barrières.

Droits réservés au Cnam et à ses partenaires

Les remblais élevés, les viaducs qui servent au passage des rivières ou de vallées profondes, pourraient donner lieu à de graves accidents si une sortie de la voie avait lieu au moment où les trains les parcourent; il en serait de même à l'égard des parties de chemins situées le long d'une rivière ou d'un précipice. Pour prévenir ces accidents, il pourra être ultérieurement reconnu indispensable de les munir de contre-rails. Je ne dois pas, toutefois, laisser ignorer à Votre Majesté que les esprits sont très partagés sur les avantages de cette mesure : il est même des personnes qui regardent les contre-rails comme une cause de danger. Aussi Votre Majesté voudra bien remarquer que la prescription de l'article 5 n'est pas absolue, et qu'elle est subordonnée à une condition dont le jugement est remis à l'expérience.

Je ne m'arrête pas à l'article 6, qui prescrit l'éclairage des stations et de leurs abords, ainsi que des passages à niveau où cette mesure de précaution serait jugée nécessaire : tout développement à cet égard me paraît superflu.

Le matériel d'exploitation, on doit le comprendre aisément, n'exige pas une surveillance moins attentive et moins assidue que la voie du chemin de fer.

En premier lieu, les machines locomotives, en ce qui touche leur appareil moteur et les réservoirs dans lesquels la vapeur se forme et s'accumule, doivent être, comme tous les appareils à vapeur, soumis à certaines épreuves et à une surveillance continue; ces épreuves et le mode de cette surveillance sont, au surplus, déjà réglés par l'ordonnance de Votre Majesté du 22 mai 1843, et il suffit de rappeler sur ce point les obligations générales imposées aux Compagnies.

Quant aux autres éléments des machines, à leurs essieux, roues, ressorts de suspension et de traction, et généralement à toutes les parties qui servent à la locomotion rapide, elles devront être l'objet de l'examen le plus sévère.

Ce que je dis des roues et des essieux de machines, je puis le dire également des roues et des essieux de tenders et voitures de toute nature servant au transport des voyageurs.

La rupture d'un essieu de locomotive et de voiture, en amenant un déraillement, peut quelquefois donner naissance aux plus graves accidents; il est donc indispensable, d'une part, que les essieux des locomotives et des voitures de voyageurs soient composés de fer martelé de premier choix et qu'ils ne soient admis qu'à cette condition, et, d'autre part, qu'après leur admission, ils soient l'objet d'un contrôle continu. Bien des questions, sans doute, restent encore à résoudre, en ce qui touche les essieux, soit sur la durée du service qu'ils peuvent faire, soit sur les altérations que peuvent produire dans leur constitution les chocs et les vibrations auxquels ils sont soumis sur les chemins de fer; mais, en attendant ce que l'expérience pourra nous apprendre sur ces questions, il faut au moins prescrire toutes les précautions dont la pratique a démontré l'utilité.

Les articles du titre II du projet de règlement répondent à ce grand intérêt.

Je crois devoir dire ici quelques mots de la clause contenue en l'article 11, et d'après laquelle les locomotives devront être munies d'appareils propres à arrêter les fragments de coke tombant de la grille ou à empêcher la sortie des

Droits réservés au Cnam et à ses partenaires

flammèches par la cheminée. Le but de cette clause est facile à saisir : lorsque les locomotives sont en marche, si elles sont dépourvues de cendriers, il s'échappe du foyer des fragments de coke incandescent qui sont projetés au loin, et qui, venant à rencontrer quelques matières combustibles, des bois, des chaumes, des céréales, peuvent y mettre le feu, comme on en a déjà vu plusieurs exemples; en même temps, à raison du grand courant d'air qui, par suite de la rapidité même du mouvement, s'établit du foyer vers la cheminée, un grand nombre de particules embrasées sont emportées en dehors du tuyau, et plusieurs fois déjà ces flammèches ont occasionné des incendies.

Pour arrêter les fragments de coke sortant de la grille, le seul moyen connu jusqu'ici est l'emploi d'un cendrier ; mais le cendrier lui-même a quelques inconvénients, et, dans l'espérance qu'il sera possible de trouver un moyen plus sûr, il convient de se borner à prescrire l'application d'un appareil quelconque propre à atteindre le même but.

Quant aux flammèches qui s'échappent par la cheminée, l'on connaît et l'on applique divers moyens pour en empêcher la sortie, mais aucun d'eux n'a paru jusqu'ici complètement satisfaisant; j'ai dû me borner, dès lors, à prescrire l'emploi d'un appareil propre à remplir la destination ci-dessus indiquée.

Le titre III, relatif à la composition des convois, contient plusieurs dispostions d'une haute importance.

Il est évident que, les chemins de fer devenant en quelque sorte pour les localités qu'ils traversent une voie unique de communication par la suppression presque immédiate de tout moyen de transport sur les anciennes voies parallèles, il est indispensable de poser la règle générale que tout convoi ordinaire doit contenir un nombre suffisant de voitures de toute classe. Le public, prévenu des heures de départ, doit trouver à ces mêmes heures, et à son désir, des moyens certains de transport. Cette obligation imposée aux Compagnies ne peut être contestée; elle doit être la loi commune des chemins de fer : aussi nous l'avons inscrite en tête du titre III. Mais, d'un autre côté, on conçoit aussi que, dans l'intérêt même du public, cette obligation peut ne pas s'étendre à certains convois, par exemple, aux convois qu'on appelle convois directs, qui ne s'arrêtent pas aux stations intermédiaires, ou qui ne s'arrêtent qu'à un très petit nombre de ces stations, et qui sont généralement animés d'une vitesse qui n'est pas encore nécessaire à toutes les classes de la société. Il suffit d'ailleurs, sans doute, de poser la règle générale, et de laisser les exceptions à la décision de l'autorité. Tous les intérêts sont ainsi garantis et satisfaits. C'est dans ce sens et dans ce but que l'article 17 a été rédigé.

L'article 18 détermine les conditions générales à observer dans la composition d'un train, soit de voyageurs, soit de voyageurs et de marchandises tout à la fois ; il règle implicitement le nombre des freins dont chaque convoi devra être muni, en laissant d'ailleurs au Ministre des travaux publics à déterminer ce nombre pour chaque chemin, eu égard au nombre des voitures et aux pentes du chemin; il fixe également le nombre maximum de voitures dont un convoi pourra être composé dans tous les cas ; sur tous ces points, l'adminis-

Droits réservés au Cnam et à ses partenaires

tration a cherché à se rapprocher autant que possible de ce qu'enseigne la pratique des chemins de fer régulièrement exploités.

Quant au nombre des voitures, le maximum adopté par le règlement a pour but de ne pas apporter d'entraves au service et de ne pas constituer la Compagnie en contravention lorsque l'affluence extraordinaire des voyageurs, à certains jours donnés, peut mettre dans l'obligation de proportionner le nombre des véhicules aux besoins momentanés de la circulation. Dans ces circonstances spéciales, le grand nombre des voitures dans un seul train peut présenter encore moins d'inconvénients que l'ajournement d'une partie des voyageurs au départ suivant ou la formation d'un convoi supplémentaire. Jusqu'ici les règlements provisoires avaient fixé le maximum à trente-deux voitures : l'étude attentive des faits a permis de le réduire à vingt-quatre. Même ainsi réduit, ce nombre dépasse très sensiblement les besoins habituels d'une exploitation bien réglée, et il doit être bien entendu qu'il ne sera pas la règle ordinaire, mais bien plutôt l'exception. S'il en était autrement, si la Compagnie exploitante, pour diminuer le nombre de ses convois, composait ses trains de manière à se rapprocher trop souvent de cette limite extrême, l'administration y verrait la preuve que l'organisation du service ne satisfait pas aux besoins de la circulation, et elle userait du droit que le règlement lui donne, de contrôler et de modifier, dans le double intérêt de la sécurité et d'une bonne exploitation, les mesures adoptées par la Compagnie. Il ne faut pas oublier non plus qu'indépendamment du règlement qui érige certains faits en contraventions et qui les frappe de pénalités, même en dehors de toutes conséquences fâcheuses, la loi sur la police des chemins de fer s'applique, en cas d'accident, à tout fait d'exploitation qui peut constituer une imprudence, et qu'elle fait ainsi de la responsabilité de la Compagnie le correctif de la liberté que le règlement a dû lui laisser.

Quelques personnes auraient désiré que l'interdiction de la double locomotive fût positive et absolue. Nous n'avons pas pensé qu'il nous fût possible de déférer à ce vœu sans apporter un grand trouble dans l'exploitation des chemins de fer, surtout de ceux qui avoisinent les grandes villes. Il est certains cas d'affluence extraordinaire où, pour transporter tout le public qui se présente, il faudrait multiplier les convois d'une manière dangereuse, si on n'attelait pas une seconde locomotive. Dans d'autres circonstances, telles que le verglas, la pluie, le vent, la montée d'une rampe rapide, etc., le secours d'une seconde locomotive peut devenir indispensable ; bien plus, dans ces divers cas, l'addition de la seconde locomotive peut devenir une garantie pour la sûreté publique ; une seule, en effet, ne pourrait imprimer à la marche des convois la célérité qu'exige la régularité du service, et cette régularité est la condition la plus essentielle de la sécurité. Il convient d'ailleurs qu'il ne soit pas fait abus de la faculté d'exception créée par le règlement, et pour maintenir à cet égard les Compagnies dans les limites que l'administration a entendu poser, je propose de décider que, dans tous les cas où la seconde locomotive sera employée, la Compagnie sera tenue de mentionner sur un registre le motif de la mesure, la station où elle aura été jugée nécessaire, et l'heure de départ à laquelle le train aura quitté cette station.

Droits réservés au Cnam et à ses partenaires

L'article 21 interdit de faire circuler avec les voyageurs les matières pouvant donner lieu à des explosions ou à des incendies. Cette disposition, indispensable même sur les routes ordinaires, l'est bien davantage encore sur un chemin de fer où se trouvent réunis à la fois, dans certaines circonstances, plusieurs centaines de voyageurs, et où la rapidité de la marche peut développer avec une effrayante activité des incendies qui ailleurs seraient plus faciles à éteindre.

En vertu de l'article 22, les voitures qui entrent dans la composition des trains devront être liées entre elles par des moyens d'attache tels que les tampons à ressort soient toujours en contact. On conçoit facilement l'utilité de cette mesure : il importe que toutes les voitures ne forment en quelque sorte qu'un seul corps, et que, dans le cas d'un arrêt brusque, elles ne se précipitent pas les unes sur les autres.

Le second paragraphe de ce même article renferme également une clause très essentielle. Les voitures des entrepreneurs de messageries sont admises aujourd'hui dans la composition des convois ; mais il importe qu'elles soient assujetties sur les trucks d'une manière solide, et que les chargements soient distribués de manière à ne pas trop élever le centre de gravité de la masse. Ces conditions touchent très fortement à la sécurité de la marche : nous devons dire que jusqu'ici elles n'ont pas été assez complètement remplies pour qu'il ne soit pas nécessaire de réserver à l'administration le droit d'exiger des garanties plus certaines.

Lorsqu'un convoi est en marche, il peut se manifester diverses circonstances, par exemple, une rupture de roue ou d'essieu, ou de barre d'attelage, qui exigent un arrêt immédiat de la machine : il est donc utile qu'il y ait entre les conducteurs préposés à la surveillance des voitures et le mécanicien un moyen de communication facile et sûr : tel est l'objet de l'article 23.

Le titre IV règle les mesures relatives au départ, à la circulation et à l'arrivée des trains. Ce titre est de beaucoup le plus important de tous ceux que comprend le présent règlement. Jusqu'ici nous avons indiqué les conditions dont l'exacte observation doit assurer le bon état de la voie, la bonne confection des machines et des voitures, et la manière dont ces machines et ces voitures doivent entrer dans la composition des trains ; mais c'est dans la marche des convois qu'existent les principales causes d'accidents : c'est donc cette marche qu'il importe de régler, dans la vue de prévenir les rencontres, les chocs, les collisions, qui peuvent amener de si déplorables catastrophes.

Si les trains marchant dans des sens opposés ne suivent pas la même voie, ou si, marchant sur la même voie, ils restent toujours placés à une certaine distance les uns des autres, jamais ils ne pourront se rencontrer, et dès lors on n'aura pas à redouter les accidents que nous avons eu déjà plus d'une fois à déplorer. C'est à réaliser ces conditions que tend l'ensemle des mesures comprises au titre IV.

L'article 25 donne au Ministre le pouvoir de régler, sur la proposition de la Compagnie, le sens du mouvement des trains et des machines isolées sur chaque voie. Mais comme il peut arriver qu'un chemin de fer n'ait pas assez d'importance pour qu'on l'établisse à deux voies, dans ce cas l'administration

Droits réservés au Cnam et à ses partenaires

déterminera les points où les convois venant dans des directions différentes devront respectivement s'attendre.

Un règlement de service déterminera les heures de départ de chaque station, et jamais un convoi ne devra partir d'une station avant l'heure déterminée par ce règlement. Il ne devra jamais également partir d'une station avant qu'il se soit écoulé, depuis le départ ou le passage du convoi précédent, le laps de temps qui aura été fixé par le Ministre, sur la proposition de la compagnie. Des signaux seront placés à l'entrée de chaque station pour indiquer aux mécaniciens des trains qui pourraient survenir si le laps de temps déterminé pour permettre l'accès de la gare est déjà écoulé. Enfin, dans l'intervalle d'une station à une station voisine, les trains devront toujours se tenir à une certaine distance les uns des autres, et des signaux seront établis sur divers points de la ligne pour avertir le mécanicien et assurer l'observation de cette distance. Il est facile de concevoir que, si aucune infraction n'est commise à ces règles de précaution, qui font l'objet de l'article 27, et si l'on y ajoute la disposition insérée à l'article 28, et qui, sauf le cas de force majeure et de réparations de la voie, ne permet l'accès des trains qu'aux gares ou lieux de stationnement autorisés, on aura donné à la circulation sur les chemins de fer les garanties les plus essentielles.

Les chemins de fer peuvent présenter sur leurs parcours des plans inclinés. Au lieu d'offrir une voie à ciel ouvert, ils peuvent franchir les montagnes par des tracés souterrains. Des mesures spéciales de précaution sont nécessaires sur ces points. L'article 29 donne au Ministre des travaux publics le pouvoir de les déterminer, sur la proposition de la Compagnie ; il lui donne également le droit de régler, sur la proposition de la Compagnie, la vitesse maximum que les trains peuvent prendre sur les diverses parties de chaque ligne et la durée du trajet. Ces conditions diverses ont pour but d'assurer la régularité du service, et la régularité du service est le gage le plus sûr de la sécurité des voyageurs.

D'après l'article 30, les mesures spéciales à prendre pour l'expédition et la marche des convois extraordinaires doivent être réglées par le Ministre des travaux publics, sur la proposition de la Compagnie. Cette disposition est-elle suffisante ? Ne conviendrait-il pas de proscrire complètement les convois extraordinaires ? Avant de me décider sur une question aussi grave, j'ai consulté les hommes versés dans la pratique des chemins de fer ; j'ai cherché à me rendre compte de toutes les circonstances qui peuvent se présenter dans l'exploitation de ces voies de communication ; et de cet examen approfondi il est résulté pour moi la conviction que, dans plus d'une circonstance, il y aurait dommage pour le public à ne pas permettre l'expédition d'un convoi extraordinaire. Au point de rencontre de deux lignes qui se joignent, et dont le service est organisé de manière à établir une circulation continue de l'une sur l'autre, si le convoi venant de l'une de ces lignes n'arrive au point de croisement qu'après l'heure à laquelle a dû partir le train de l'autre ligne avec lequel il correspond, dans ce cas, un convoi extraordinaire est indispensable, ou bien les voyageurs seront obligés d'attendre souvent plusieurs heures avant de continuer leur route ; il peut arriver encore qu'à un certain

Droits réservés au Cnam et à ses partenaires

jour et par suite de quelque circonstance imprévue, il se présente dans les bureaux du chemin de fer une affluence extraordinaire de voyageurs : un seul convoi est insuffisant pour les transporter; il faudrait alors leur faire subir un retard, presque toujours inconciliable avec leurs affaires, si l'on ne prenait le parti d'organiser un convoi extraordinaire : la limitation du nombre des voitures prescrite par l'article 17 du règlement peut créer de temps à autre cette nécessité.

Il faut remarquer d'ailleurs que, dans de telles circonstances, les convois extraordinaires sont véritablement sans danger, puisqu'ils peuvent être facilement annoncés sur toute la ligne par le convoi ordinaire qui les précède. Je pense donc qu'il y a lieu de ne pas proscrire un usage adopté sur les chemins de fer de tous les pays. Mais, pour que les Compagnies n'abusent pas de la faculté qui leur serait laissée, il leur est prescrit de rendre compte immédiatement au commissaire spécial de police du motif de l'expédition du convoi extraordinaire. Si ce motif est insuffisant ou mal fondé, le Ministre interviendra pour restreindre à l'avenir, dans de plus étroites limites, la faculté d'expédier un convoi extraordinaire.

Les articles 31 à 36 déterminent les conditions à remplir pour la transmission des signaux relatifs à la marche des trains, soit de jour, soit de nuit, soit enfin dans le cas de réparation de l'une des voies ; ils s'expliquent par leur simple énoncé, et je ne m'y arrêterai pas.

J'ai dit, en parlant du titre I^{er}, que les croisements et changements de voies devaient être l'objet d'une surveillance assidue : cette surveillance doit être plus sérieuse encore lorsque ces croisements seront à la jonction de deux lignes. Dans ce cas, il faut, pour éviter toute chance d'accident, qu'à une certaine distance du croisement, le mécanicien ralentisse la marche de la machine et se mette en mesure de l'arrêter complètement, si les circonstances l'exigeaient (art. 37).

Le troisième paragraphe du même article 36 a pour but de prévenir le retour d'une nature d'accidents dont on pourrait citer divers exemples. Il est arrivé quelquefois que des mécaniciens inhabiles ou négligents, à l'entrée des stations, n'arrêtent pas assez tôt les machines qu'ils conduisent ; ces machines sont alors dirigées violemment contre les heurtoirs qui terminent le débarcadère, et ces chocs peuvent occasionner des blessures graves. Ces événements ne sont plus à craindre du moment que la machine est complètement arrêtée avant le point où les voyageurs doivent descendre, et je dois ajouter que cette règle s'observe aujourd'hui sur les chemins de fer bien exploités.

Je n'insisterai pas sur les dispositions des articles 38 à 41. Ces dispositions sont déjà mises à exécution sur la plupart des chemins de fer en exploitation, et l'on peut les considérer comme consacrées par la pratique.

L'article 42 prescrit la tenue de registres sur lesquels seront mentionnés les retards de quelque importance dans la marche des convois. L'examen attentif de ces registres, qui seront représentés, à toute réquisition, aux agents de l'administration, la mettront à même d'apprécier la manière dont le service se fait sur chaque ligne de fer, et de remédier aux imperfections qui se révéleraient dans ce service.

Droits réservés au Cnam et à ses partenaires

L'article 43, qui est relatif à l'organisation du service des convois sur les chemins de fer, au nombre et aux heures de départ de ces convois, mérite une attention particulière.

En premier lieu, la sûreté publique est intéressée dans la fixation des heures de départ des convois qui doivent se succéder sur la voie ; il faut que ces heures soient combinées de manière que jamais les trains, soit de voyageurs, soit de marchandises, ne puissent s'atteindre et se heurter.

D'autre part, le service du chemin de fer doit être organisé de telle sorte que, chaque jour, les personnes qui ont à le parcourir soient assurées de trouver, lorsqu'elles se présentent, les moyens de transport qui leur ont été promis ; il faut que, chaque jour, les Compagnies donnent au public, dans chaque sens et à des heures de départ commodes, un nombre de convois en rapport avec le nombre des voyageurs qui circulent et avec l'importance des relations établies. Les Compagnies, sans doute, sont le plus souvent les meilleurs juges des besoins du public à cet égard, mais quelquefois elles peuvent se tromper dans leur appréciation, et le Gouvernement doit avoir le droit de pourvoir à ce que cette appréciation peut offrir d'erroné et d'incomplet. Une Compagnie, par exemple, peut quelquefois chercher, dans des vues d'économie, à concentrer la circulation dans un trop petit nombre de convois journaliers : elle peut adopter des heures de départ et d'arrivée qui se combinent mal, et qui même se combinent d'une manière dangereuse avec les heures de départ et d'arrivée des chemins d'embranchement ou de prolongement. Dans ces différents cas, et dans tous les autres qui peuvent se présenter, le droit comme le devoir de l'administration est de prendre et d'ordonner les modifications qu'elle jugerait nécessaires à la sûreté de la circulation et aux besoins du public.

Le titre V a pour objet les mesures relatives à la perception des taxes : ces mesures touchent aux questions les plus délicates parmi celles que soulève l'exploitation des chemins de fer par les Compagnies.

Les cahiers de charges des concessions ne peuvent et ne doivent fixer que des prix élémentaires, des prix limités ; les Compagnies peuvent abaisser au-dessous des maximum autorisés les taxes qu'elles demandent au public ; elles établissent, d'après les bases ainsi réglées, le prix total à percevoir pour le transport des voyageurs, des bestiaux ou marchandises, soit sur la distance totale, soit sur les parcours intermédiaires.

Mais, en principe, aucune taxe, de quelque nature qu'elle soit, ne peut être perçue qu'en vertu d'un acte de l'autorité supérieure : il est donc nécessaire, en premier lieu, qu'avant de commencer leur service d'exploitation, les Compagnies fassent approuver par l'administration les tableaux des prix qu'elles entendent percevoir. Cette formalité est d'ailleurs indispensable, attendu que, d'après les cahiers des charges, les abaissements de prix consentis par les Compagnies doivent être maintenus pendant un certain temps, et qu'un acte de l'autorité peut seul fixer le moment à dater duquel ce délai devra courir.

Votre Majesté remarquera toutefois que le second paragraphe de l'article 44 contient une exception pour les chemins de fer dont les concessions sont an-

Droits réservés au Cnam et à ses partenaires

térieures à 1835 : pour ces chemins, les cahiers de charges ne tracent aucune règle pour l'application des taxes; quelques-uns même ne renferment point de tarif pour le transport des personnes; il y a donc lieu de les compléter et de régulariser les taxes actuellement perçues. Un délai est accordé à cet effet jusqu'au 1er avril 1847.

En second lieu, il n'a pas été possible d'énoncer dans le tarif légal tous les objets auxquels les taxes doivent s'appliquer, ni de régler de suite les taxes accessoires qui peuvent être dues à la Compagnie pour les services rendus au public en dehors du transport proprement dit. Ces diverses taxes doivent être arrêtées, au fur et à mesure que le besoin s'en fait sentir, par l'administration supérieure, la Compagnie entendue. Les articles 45 à 49 inclusivement rappellent les dispositions auxquelles les Compagnies devront être tenues de se conformer, dans leur intérêt même. Le public, en effet, est toujours disposé à réclamer contre les prix qu'on lui demande, lorsqu'il n'est pas convaincu qu'on a le droit de les lui demander : toute réclamation tombera d'elle-même lorsque la Compagnie pourra justifier d'une décision régulière de l'autorité.

L'article 50 prescrit les mesures d'ordre nécessaire pour assurer aux expéditeurs l'égalité dans l'application des tarifs. Cette égalité est une des principales prescriptions des cahiers de charges. Les chemins de fer sont des voies de monopole; avec eux, toute concurrence est généralement impossible, et dès lors l'égalité dans l'application des tarifs est la plus indispensable des obligations des Compagnies qui les exploitent. Sans cette égalité, plus de sûreté pour le commerce et pour l'industrie, plus de certitude dans les transactions. L'administration publique doit donc veiller, autant qu'il est en elle, à la fidèle observation de la règle ci-dessus ; et les mesures indiquées à l'article 50 garantissent, à cet égard, toute sécurité.

Le titre VI a pour but principal de définir les divers ordres d'agents par l'intermédiaire desquels l'administration publique doit exercer sa surveillance sur l'exploitation des chemins de fer.

La définition des attributions conférées aux ingénieurs des ponts et chaussées, aux ingénieurs des mines et aux commissaires spéciaux de police, ne peut donner lieu à aucune objection, et je ne m'y arrêterai pas. Je n'aurai donc à entrer dans quelques développements qu'à l'égard des attributions conférées par le projet aux commissaires royaux.

Je ferai remarquer d'abord que l'institution de ces commissaires est aujourd'hui prescrite par tous les cahiers de charges des chemins de fer récemment concédés; il ne peut donc s'élever aucun débat sur le principe même de cette institution, et je n'ai à examiner ici que la question des attributions qui peuvent leur être données.

Il m'a paru que les commissaires royaux devaient avoir pour mission spéciale de contrôler l'exploitation commerciale et industrielle des chemins de fer, de surveiller le mode suivant lequel les Compagnies appliquent les tarifs qu'elles sont autorisées à percevoir, et d'éclairer l'administration sur toutes les infractions au principe de l'égalité des taxes.

Placés constamment auprès des Compagnies, les commissaires royaux entendront les plaintes du public sur les procédés de ces Compagnies et en

Droits réservés au Cnam et à ses partenaires

instruiront l'administration supérieure; ils constateront le mouvement journalier de la circulation, et recueilleront ainsi des éléments très utiles d'appréciation sur l'organisation du service des Compagnies.

Enfin, dans tous les cas où l'État sera lié par quelque traité ayant pour objet d'accorder le concours financier de l'État, ils seront chargés de surveiller la gestion de la Compagnie, et alors, dans chaque cas particulier, un règlement spécial viendra définir leurs attributions.

L'article 60 a pour objet d'assurer l'exécution d'une clause des cahiers des charges d'après laquelle les règlements de service intérieur que font les Compagnies doivent être approuvés par le Ministre des travaux publics.

Après avoir défini les obligations que doivent remplir les Compagnies, il fallait déterminer avec le même soin les conditions auxquelles doivent se soumettre, soit les voyageurs, soit toutes autres personnes étrangères au service du chemin de fer : ces conditions font l'objet du titre VII du règlement, et je crois que, pour le moment, elles satisfont à toutes les nécessités que l'expérience a révélées jusqu'ici. Leur texte seul en explique d'ailleurs le but et la portée, et il me paraît inutile d'entrer, à leur égard, dans de plus longs développements.

Le titre VIII contient des dispositions diverses qui, par leur spécialité ou leur généralité, ne pouvaient trouver place dans aucun des titres dont je viens d'expliquer les différents articles.

La plupart de ces dispositions n'ont ici besoin d'aucun commentaire, et, quant aux autres, de courtes explications suffiront pour en faire apprécier le but.

Votre Majesté a pu remarquer que, parmi les mesures de sûreté prescrites par le présent règlement, il en est un assez grand nombre qui ne seront définitivement arrêtées par le Ministre qu'après que les Compagnies auront été entendues. L'on comprend que, si les Compagnies tardaient à soumettre leurs propositions à l'administration, elles pourraient arrêter ainsi indéfiniment l'application du règlement; il serait donc indispensable de leur fixer un délai passé lequel le Ministre pourra statuer directement. Tel est l'objet de l'article 69.

D'après l'article 70, les crieurs, vendeurs ou distributeurs d'objets quelconques ne peuvent être admis à exercer leur profession dans les cours, stations et salles d'attente qu'en vertu d'une autorisation du préfet. Cette disposition est la conséquence du principe énoncé déjà dans l'article 1er du règlement, à savoir que les cours et stations d'un chemin de fer font, comme le chemin lui-même, partie du domaine public, et qu'à l'autorité administrative seule il appartient d'en régler l'usage.

L'article 71 autorise le Gouvernement à centraliser, dans les mains d'un seul préfet, en tout ou en partie, la surveillance de l'exploitation d'un chemin de fer. Cette centralisation sera nécessaire au moins pour une partie de la surveillance. Il est impossible, par exemple, que la réception, le contrôle des machines et voitures servant aux transports, soient confiés à plusieurs autorités; il est également difficile que toutes les mesures d'ensemble relatives au mouvement, à la marche des convois, aux signaux de sûreté, soient morcelées

Droits réservés au Cnam et à ses partenaires

et réparties entre tous les préfets des départements traversés. Enfin, la vérification des taxes qu'une Compagnie se propose de mettre en perception sur toute l'étendue de la ligne qu'elle exploite peut souvent, sans inconvénient, être ramenée à un centre unique. Il est entendu que la centralisation dont il est ici question ne peut s'appliquer qu'à la partie purement administrative de la surveillance, et que tout ce qui peut toucher à la juridiction des préfets ou des conseils de préfecture et aux droits des tiers n'est point atteint par cette disposition du règlement.

L'article 72 confère au préfet de police, dans l'étendue de sa juridiction, définie par l'arrêté du 3 brumaire an IX, les attributions données par le règlement aux préfets des départements traversés par le chemin de fer.

L'article 73 dispose que tout agent employé sur un chemin de fer sera revêtu d'un uniforme ou porteur d'un signe distinctif. Il importe, en effet, que le public reconnaisse facilement les personnes auxquelles il doit s'adresser ou aux injonctions desquelles il doit obtempérer.

En vertu du même article, les cantonniers, les gardes-barrières et surveillants pourront être armés d'un sabre.

L'article 74 exige des mécaniciens conducteurs de trains la justification de certaines conditions de capacité. Il n'est pas besoin, sans doute, d'insister longuement sur l'utilité de cette clause : un mécanicien tient dans ses mains la vie de plusieurs centaines de personnes; ne doit-on pas dès lors soumettre à des garanties préalables le choix d'hommes sur lesquels pèse une si grave responsabilité ?

Le règlement, au surplus, ne demande pour les conducteurs de locomotives autre chose que ce qui a été jugé nécessaire pour les mécaniciens placés à bord des bateaux à vapeur ; la position des uns et des autres a, sinon une entière similitude, au moins une très grande analogie.

Enfin, l'article 75 oblige les Compagnies à entretenir, à certaines stations, les médicaments et wagons de secours nécessaires en cas d'accidents. Déjà cette mesure est appliquée sur certains chemins de fer : elle a rendu de grands services. L'on conçoit, en effet, combien il est utile de pouvoir donner, en cas d'accident, de prompts secours aux blessés, et c'est ce qui serait impossible si l'on n'avait pas sous la main, et dans les lieux assez voisins du théâtr de l'accident, les moyens de porter les premiers secours.

J'ai parcouru, Sire, dans ce rapport, la série des nombreuses dispositions qu'il m'a paru nécessaire de rendre obligatoires dans le service d'exploitation des chemins de fer. L'expérience et l'observation nous fourniront, sans aucun doute, des enseignements et des lumières qui nous permettront plus tard de rectifier et de compléter ces dispositions. J'ai la confiance que, telles que je propose à votre Majesté de les approuver, elles pourront prévenir, si elles sont exactement observées, le retour des tristes accidents que, malheureusement, nous avons eu plus d'une fois à déplorer.

J'ai l'honneur, etc.

S. Dumon.

Droits réservés au Cnam et à ses partenaires

ANNEXE XI

Règlement d'administration publique du 20 mai 1880 autorisant des dérogations aux articles 18 et 20 de l'ordonnance du 15 novembre 1846.

Article 1er. — Le Ministre des travaux publics pourra autoriser, à titre d'essai, pour le service des voyageurs, la mise en circulation de voitures à vapeur portant leurs moteurs avec elles et de locomotives tenders de faible poids, remorquant une ou plusieurs voitures, sans interposition de fourgon.

Art. 2. — Le personnel des agents accompagnant les voyageurs pourra, dans le cas d'une seule voiture, être réduit à un mécanicien et à un conducteur garde-frein.

Art. 3. — Les mesures de précaution qui devront être observées dans la marche et dans les gares, les limites de vitesse qu'on ne devra pas dépasser, seront réglées par des arrêtés ministériels.

ANNEXE XII

Cahier des charges arrêté en 1857 pour les réseaux du Nord, de Paris à Orléans, de Paris-Lyon-Méditerranée et du Midi et en 1859 pour les réseaux de l'Est et de l'Ouest.

TITRE 1er. — *Tracé et construction des chemins.*

Article 1er. — La concession de la Compagnie d..... comprend les chemins de fer ci-après, savoir :

Voir pour le réseau	du Nord,	B. L., 1857, 2e sem., n° 526, p. 411.
Id.	de l'Est,	B. L., 1859, 2e sem., n° 709, p. 87.
Id.	de l'Ouest,	B. L., 1859, 2e sem , n° 709, p. 94.
Id.	d'Orléans,	B. L., 1857, 2e sem., n° 522, p. 308.
Id.	de P.-L.-M.,	B. L., 1857, 2e sem., n° 522, p. 275.
Id.	du Midi,	B. L., 1857, 2e sem., n° 522, p. 244.

. . . . . .

Droits réservés au Cnam et à ses partenaires

Les tracés des lignes exécutées ou en cours d'exécution sont maintenus conformément aux projets approuvés.

Les tracés des lignes à exécuter sont définis ainsi qu'il suit :

. . . . . .

Art. 2. — Les travaux devront être exécutés dans les délais ci-après fixés, savoir :

. . . . . .

Art. 3. — Aucun travail ne pourra être entrepris, pour l'établissement des chemins de fer et de leurs dépendances, qu'avec l'autorisation de l'administration supérieure; à cet effet, les projets de tous les travaux à exécuter seront dressés en double expédition et soumis à l'approbation du Ministre, qui prescrira, s'il y a lieu, d'y introduire telles modifications que de droit : l'une de ces expéditions sera remise à la Compagnie avec le visa du Ministre, l'autre demeurera entre les mains de l'administration.

Avant comme pendant l'exécution, la Compagnie aura la faculté de proposer aux projets approuvés les modifications qu'elle jugerait utiles; mais ces modifications ne pourront être exécutées que moyennant l'approbation de l'administration supérieure.

Art. 4. — La Compagnie pourra prendre copie de tous les plans, nivellements et devis qui pourraient avoir été antérieurement dressés aux frais de l'État.

Art. 5. — Le tracé et le profil du chemin de fer seront arrêtés sur la production d'un projet d'ensemble comprenant pour chaque ligne ou pour chaque section de ligne :

1° Un plan général à l'échelle de un dix-millième ;

2° Un profil en long à l'échelle de un cinq-millième pour les longueurs et de un millième 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, comptées 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 ;

3° Un certain nombre de profils en travers, y compris le profil type de la voie ;

4° 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 au-dessous de la voie ferrée, devront être indiquées tant sur le plan que sur le profil en long : le tout sans préjudice des projets à fournir pour chacun de ces ouvrages.

Droits réservés au Cnam et à ses partenaires

Art. 6. — Les terrains seront acquis et les ouvrages d'art seront exécutés immédiatement pour deux voies (1) ; les terrassements pourront être exécutés et les rails pourront être posés pour une voie seulement, sauf l'établissement d'un certain nombre de gares d'évitement.

La Compagnie sera tenue d'ailleurs d'établir la deuxième voie, soit sur la totalité du chemin, soit sur les parties qui lui seront désignées, lorsque l'insuffisance d'une seule voie par suite du développement de la circulation, aura été constatée par l'administration.

Les terrains acquis par la Compagnie pour l'établissement de la seconde voie ne pourront recevoir une autre destination.

Art. 7. — La largeur de la voie entre les bords intérieurs des rails devra être de un mètre quarante-quatre centimètres (1 m. 44) à un mètre quarante-cinq centimètres (1 m. 45). Dans les parties à deux voies, la largeur de l'entrevoie, mesurée entre les bords extérieurs des rails, sera de deux mètres (2 m. 00).

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 un mètre (1 m. 00) au moins.

On ménagera au pied de chaque talus du ballast une banquette de cinquante centimètres (0 m. 50) de largeur.

La Compagnie établira le long du chemin de fer les fossés ou rigoles qui seront jugés nécessaires pour l'asséchement de la voie et pour l'écoulement des eaux.

Les dimensions de ces fossés et rigoles seront déterminées par l'administration, suivant les circonstances locales, sur les propositions de la Compagnie.

Art. 8. — Les alignements seront raccordés entre eux par des courbes dont le rayon ne pourra être inférieur à..... mètres. Une partie droite de cent mètres au moins de longueur devra être ménagée entre deux courbes consécutives, lorsqu'elles seront dirigées en sens contraire.

Le maximum de l'inclinaison des pentes et rampes est fixé à.... millimètres par mètre.

Une partie horizontale de cent mètres au moins devra être ménagée entre deux fortes déclivités consécutives, lorsque ces déclivités se succéderont en sens contraire, et de manière à verser leurs eaux au même point.

Les déclivités correspondant aux courbes de faible rayon devront être réduites autant que faire se pourra.

La Compagnie aura la faculté de proposer aux dispositions de cet article et à celles de l'article précédent les modifications qui lui paraîtraient utiles ; mais ces modifications ne pourront être exécutées que moyennant l'approbation préalable de l'administration supérieure.

Art. 9. — Le nombre, l'étendue et l'emplacement des gares d'évitement seront déterminés par l'administration, la Compagnie entendue.

Le nombre des voies sera augmenté, s'il y a lieu, dans les gares et aux

(1) Les cahiers des charges des compagnies de Paris à Orléans et de Paris-Lyon-Méditerranée prévoyaient des exceptions à cette règle.

Droits réservés au Cnam et à ses partenaires

abords de ces gares, conformément aux décisions qui seront prises par l'administration, la Compagnie entendue.

Le nombre et l'emplacement des stations de voyageurs et des gares de marchandises seront également déterminés par l'administration, sur les propositions de la Compagnie, après une enquête spéciale.

La Compagnie sera tenue, préalablement à tout commencement d'exécution, de soumettre à l'administration le projet desdites gares, lequel se composera :

1° D'un plan à l'échelle de un cinq-centième 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 un centimètre par mètre ;

3° D'un mémoire descriptif dans lequel les dispositions essentielles du projet seront justifiées.

Art. 10. — A moins d'obstacles locaux dont l'appréciation appartiendra à l'administration, le chemin de fer, à la rencontre des routes impériales ou départementales, devra passer, soit au-dessus, soit au-dessous de ces routes.

Les croisements de niveau seront tolérés pour les chemins vicinaux, ruraux ou particuliers.

Art. 11. — Lorsque le chemin de fer devra passer au-dessus d'une route impériale ou départementale ou d'un chemin vicinal, l'ouverture du viaduc sera fixée par l'administration, en tenant compte des circonstances locales ; mais cette ouverture ne pourra, dans aucun cas, être inférieure à huit mètres (8 m. 00) pour la route impériale, à sept mètres (7 m. 00) pour la route départementale, à cinq mètres (5 m. 00) pour un chemin vicinal de grande communication, et à quatre mètres (4 m. 00) pour un simple chemin vicinal.

Pour les viaducs de forme cintrée, la hauteur sous clef, à partir du sol de la route sera de cinq mètres (5 m. 00) au moins. Pour ceux qui seront formés de poutres horizontales en bois ou en fer, la hauteur sous poutre sera de quatre mètres trente centimètres (4 m. 30) au moins.

La largeur entre les parapets sera au moins de huit mètres (8 m. 00). La hauteur de ces parapets sera fixée par l'administration, et ne pourra, dans aucun cas, être inférieure à quatre-vingts centimètres (0 m. 80).

Art. 12. — Lorsque le chemin de fer devra passer au-dessous d'une route impériale ou départementale ou d'un chemin vicinal, la largeur entre les parapets du pont qui supportera la route ou le chemin sera fixée par l'administration, en tenant compte des circonstances locales ; mais cette largeur ne pourra, dans aucun cas, être inférieure à huit mètres (8 m. 00) pour la route impériale, à sept mètres (7 m. 00) pour la route départementale, à cinq mètres (5 m. 00) pour un chemin vicinal de grande communication, et à quatre mètres (4 m. 00) pour un simple chemin vicinal.

L'ouverture du pont entre les culées sera au moins de huit mètres (8 m. 00), et la distance verticale ménagée au-dessus des rails extérieurs de chaque voie pour le passage des trains ne sera pas inférieure à quatre mètres quatre-vingts centimètres (4 m. 80) au moins.

Art. 13. — Dans le cas où des routes impériales ou départementales, ou des chemins vicinaux, ruraux ou particuliers seraient traversés à leur niveau par

Droits réservés au Cnam et à ses partenaires

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 de moins de quarante-cinq degrés.

Chaque passage à niveau sera muni de barrières; il y sera, en outre, établi une maison de garde, toutes les fois que l'utilité en sera reconnue par l'administration.

La Compagnie devra soumettre à l'approbation de l'administration les projets types de ces barrières.

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 trois centimètres (0 m. 03) par mètre pour les routes impériales ou départementales, et cinq centimètres (0 m. 05) pour les chemins vicinaux. L'administration restera libre, toutefois, d'apprécier les circonstances qui pourraient motiver une dérogation à cette clause, comme à celle qui est relative à l'angle de croisement des passages à niveau.

Art. 15.—La Compagnie sera tenue de rétablir et d'assurer, à ses frais, l'écoulement de toutes les eaux dont le cours serait arrêté, suspendu ou modifié par ses travaux.

Les viaducs à construire à la rencontre des rivières, des canaux et des cours d'eau quelconques auront au moins huit mètres (8 m. 00) de largeur entre les parapets, sur les chemin à deux voies, et quatre mètres cinquante centimètres (4 m. 50) sur les chemins à une voie. La hauteur de ces parapets sera fixée par l'administration et ne pourra être inférieure à quatre-vingts centimètres (0 m. 80).

La hauteur et le débouché du viaduc seront déterminés, dans chaque cas particulier, par l'administration, suivant les circonstances locales.

Art. 16. —Les souterrains à établir pour le passage du chemin de fer auront au moins huit mètres (8. m 00) de largeur entre les pieds-droits au niveau des rails et six mètres (6 m. 00) de hauteur sous clef au-dessus de la surface des rails. La distance verticale entre l'intrados et le dessus des rails extérieurs de chaque voie ne sera pas inférieure à quatre mètres quatre-vingts centimètres (4 m. 80). L'ouverture des puits d'aérage et de construction des souterrains sera entourée d'une margelle en maçonnerie de deux mètres (2 m. 00) de hauteur. Cette ouverture ne pourra être établie sur aucune voie publique.

Art. 16 *bis*. — Les articles 7, 8, 11, 12, 13, 14, 15, et 16 ci-dessus, relatifs aux conditions d'établissement du chemin de fer, ne s'appliquent pas aux voies, travaux et ouvrages d'art des lignes qui sont actuellement en exploitation ou en construction, et pour lesquelles les dispositions des projets approuvés sont maintenues.

Les parties de seconde voie et autres ouvrages qu'il pourra être nécessaire d'établir ultérieurement sur ces lignes seront exécutés conformément aux dispositions des projets précédemment approuvés pour les mêmes lignes.

Art. 17. — A la rencontre des cours d'eau flottables ou navigables, la Compagnie sera tenue de prendre toutes les mesures et de payer tous les frais

Droits réservés au Cnam et à ses partenaires

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 impériales ou départementales et des autres chemins publics, il sera construit des chemins et ponts provisoires, par les soins et aux frais de la Compagnie, partout où cela sera jugé nécessaire pour que la circulation n'éprouve ni 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.

Art. 18. — La Compagnie n'emploiera, dans l'exécution des ouvrages, que des matériaux de bonne qualité ; elle sera tenue 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 ou en fer, sauf les cas d'exception qui pourront être admis par l'administration.

Art. 19. — Les voies seront établies d'une manière solide et avec des matériaux de bonne qualité.

Le poids des rails sera au moins de 35 kilogrammes par mètre courant sur les voies de circulation, si ces rails sont posés sur traverses, et de 30 kilogrammes dans le cas où ils seraient posés sur longrines.

La Compagnie pourra être autorisée à réduire les poids ci-dessus fixés pour les embranchements et pour les parties de seconde voie à poser sur les sections des lignes actuelles, où le poids des rails est inférieur à 35 kilogrammes (1).

Art. 20. — Le chemin de fer sera séparé des propriétés riveraines par des murs, haies ou toute autre clôture dont le mode et la disposition seront autorisés par l'administration, sur la proposition de la Compagnie.

Art. 21. — Tous les terrains nécessaires pour l'établissement du chemin de fer et de ses dépendances, pour la déviation des voies de communication et des cours d'eau déplacés, et, en général, pour l'exécution des travaux, quels qu'ils soient, auxquels cet établissement pourra donner lieu, seront achetés et payés par la Compagnie concessionnaire.

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 la Compagnie.

Art. 22. — L'entreprise étant d'utilité publique, la Compagnie est investie, 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

(1) Le troisième alinéa de l'article 19 n'a pas été inséré dans les cahiers des charges des réseaux de l'Est et de l'Ouest.

Droits réservés au Cnam et à ses partenaires

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 elle demeure en même temps soumise à toutes les obligations qui dérivent, pour l'administration, de ces lois et règlements.

Art. 23. — Dans les limites de la zone frontière et dans le rayon de servitude des enceintes fortifiées, la Compagnie sera tenue, 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.

Art. 24. — Si la ligne du chemin de fer traverse un sol déjà concédé pour l'exploitation d'une mine, l'administration déterminera les mesures à prendre pour que l'établissement du chemin de fer ne nuise pas à l'exploitation de la mine, et réciproquement, pour que, le cas échéant, l'exploitation de la mine ne compromette pas l'existence du chemin de fer.

Les travaux de consolidation à faire dans l'intérieur de la mine à raison de la traversée du chemin de fer, et de tous les dommages résultant de cette traversée pour les concessionnaires de la mine, seront à la charge de la Compagnie.

Art. 25. — Si le chemin de fer doit s'étendre sur des terrains renfermant les carrières ou les traverser souterrainement, il ne pourra être livré à la circulation avant que les excavations qui pourraient en compromettre la solidité n'aient été remblayées ou consolidées. L'administration déterminera la nature et l'étendue des travaux qu'il conviendra d'entreprendre à cet effet, et qui seront d'ailleurs exécutés par les soins et aux frais de la Compagnie.

Art. 26. — Pour l'exécution des travaux, la Compagnie se soumettra aux décisions ministérielles concernant l'interdiction du travail les dimanches et jours fériés.

Art. 27. — La Compagnie exécutera les travaux par des moyens et des agents à son choix, mais en restant soumise au contrôle et à la surveillance de l'administration.

Ce contrôle et cette surveillance auront pour objet d'empêcher la Compagnie de s'écarter des dispositions prescrites par le présent cahier des charges, et de celles qui résulteront des projets approuvés.

Art. 28. — 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, sur la demande de la Compagnie, à la reconnaissance et, s'il y a lieu, à la réception provisoire de ces travaux par un ou plusieurs commissaires que l'administration désignera.

Sur le vu du procès-verbal de cette reconnaissance, l'administration autorisera, s'il y a lieu, la mise en exploitation des parties dont il s'agit ; après cette autorisation, la Compagnie 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.

Art. 29. — Après l'achèvement total des travaux, et dans le délai qui sera fixé par l'administration, la Compagnie fera faire à ses frais un bornage

Droits réservés au Cnam et à ses partenaires

contradictoire et un plan cadastral du chemin de fer et de ses dépendances. Elle fera dresser également à ses frais, et contradictoirement avec l'administration, 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 lesdits 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 de la Compagnie et déposée dans les archives du ministère.

Les terrains acquis par la Compagnie 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.*

Art. 30. — 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 de la Compagnie.

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 de l'administration et aux frais de la Compagnie, sans préjudice, s'il y a lieu, de l'application des dispositions indiquées ci-après dans l'article 40.

Le montant des avances faites sera recouvré au moyen de rôles que le préfet rendra exécutoires.

Art. 31. — La Compagnie sera tenue d'établir à ses frais, partout où besoin sera, des gardiens en nombre suffisant pour assurer la sécurité du passage des trains sur la voie et celle de la circulation ordinaire sur les points où le chemin de fer sera traversé à niveau par des routes ou chemins.

Art. 32. — Les machines locomotives seront construites sur les meilleurs modèles; elles devront consumer 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 réglées ou à régler pour les voitures servant au transport des voyageurs sur les chemins de fer. Elles seront suspendues sur ressorts et garnies de banquettes.

Il y en aura de trois classes au moins :

Les voitures de première classe seront couvertes, garnies et fermées à glaces;

Celles de deuxième classe seront couvertes, fermées à glaces, et auront des banquettes rembourées;

Droits réservés au Cnam et à ses partenaires

Celles de troisième classe seront couvertes, fermées à vitres et munies de banquettes à dossier.

L'intérieur de chacun des compartiments de toute classe contiendra l'indication du nombre des places de ce compartiment.

L'administration pourra exiger qu'un compartiment de chaque classe soit réservé dans les trains de voyageurs aux femmes voyageant seules.

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.

La Compagnie sera tenue, pour la mise en service de ce matériel, de se soumettre à tous les règlements sur la matière.

Les machines locomotives, tenders, voitures, wagons de toute espèce, plates-formes composant le matériel roulant, seront constamment entretenus en bon état.

Art. 33. — Des règlements d'administration publique, rendus après que la Compagnie aura été entendue, détermineront les mesures et les dispositions nécessaires pour assurer la police et l'exploitation du chemin de fer, ainsi que la conservation des ouvrages qui en dépendent.

Toutes les dépenses qu'entraînera l'exécution des mesures prescrites en vertu de ces règlements seront à la charge de la Compagnie.

La Compagnie sera tenue de soumettre à l'approbation de l'administration les règlements relatifs au service et à l'exploitation du chemin de fer.

Les règlements dont il s'agit dans les deux paragraphes précédents seront obligatoires, non seulement pour la Compagnie concessionnaire, mais encore pour toutes celles qui obtiendraient ultérieurement l'autorisation d'établir des lignes de chemin de fer d'embranchement ou de prolongement, et, en général, pour toutes les personnes qui emprunteraient l'usage du chemin de fer.

Le Ministre déterminera, sur la proposition de la Compagnie, le minimum et le maximum de vitesse des convois de voyageurs et de marchandises et des convois spéciaux des postes, ainsi que la durée du trajet.

Art. 34. — Pour tout ce qui concerne l'entretien et les réparations du chemin de fer et de ses dépendances, l'entretien du matériel et le service de l'exploitation, la Compagnie sera soumise au contrôle et à la surveillance de l'administration.

En outre de la surveillance ordinaire, l'administration déléguera, aussi souvent qu'elle le jugera utile, un ou plusieurs commissaires pour reconnaître et constater l'état du chemin de fer, de ses dépendances et du matériel.

Droits réservés au Cnam et à ses partenaires

TITRE III. — *Durée, rachat et déchéance de la concession.*

Art. 35. — La durée de la concession, pour les différentes lignes mentionnées à l'article premier du présent cahier des charges, sera de quatre-vingt-dix-neuf ans (99 ans), à partir du..... Elle finira le....

Art. 36. — A l'époque fixée pour l'expiration de la concession, et par le seul fait de cette expiration, le Gouvernement sera subrogé à tous les droits de la Compagnie sur le chemin de fer et ses dépendances, et il entrera immédiatement en jouissance de tous ses produits.

La Compagnie sera tenue de lui remettre 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 voies, plaques tournantes, réservoirs d'eau, grues hydrauliques, machines fixes, etc.

Dans les cinq dernières années qui précéderont le terme de la concession, le Gouvernement 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 la Compagnie ne se mettait pas en mesure de satisfaire pleinement et entièrement à cette obligation.

En ce qui concerne les objets mobiliers, tels que le matériel roulant, les matériaux, combustibles et approvisionnements de tout genre, le mobilier des stations, l'outillage des ateliers et des gares, l'État sera tenu, si la Compagnie le requiert, de reprendre tous ces objets sur l'estimation qui en sera faite à dire d'experts ; et réciproquement, si l'État le requiert, la Compagnie sera tenue de les céder de la même manière.

Toutefois, l'État ne pourra être tenu de reprendre que les approvisionnements nécessaires à l'exploitation du chemin pendant six mois.

Art. 37. — A toute époque après l'expiration des quinze premières années de la concession, le Gouvernement aura la faculté de racheter la concession entière du chemin de fer.

Pour régler le prix du rachat, on relèvera les produits nets annuels obtenus par la Compagnie pendant les sept années qui auront précédé celle où le rachat sera effectué : 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 à la Compagnie 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.

La Compagnie recevra, en outre, dans les trois mois qui suivront le rachat,

Droits réservés au Cnam et à ses partenaires

les remboursements auxquels elle aurait droit à l'expiration de la concession, selon l'article 36 ci-dessus.

Art. 38. — La Compagnie est dispensée de tout cautionnement, à raison de la concession des lignes nouvelles.

Art. 39. — Faute par la Compagnie d'avoir terminé les travaux dans le délai fixé par l'article 2, faute aussi par elle d'avoir rempli les diverses obligations qui lui sont imposées par le présent cahier des charges, elle encourra la déchéance, et il sera pourvu, tant à la continuation et à l'achèvement des travaux, qu'à l'exécution des autres engagements contractés par la Compagnie, au moyen d'une adjudication que l'on ouvrira sur une mise à prix des ouvrages exécutés, des matériaux approvisionnés et des parties du chemin de fer déjà livrées à l'exploitation.

Les soumissions pourront être inférieures à la mise à prix.

La nouvelle Compagnie sera soumise aux clauses du présent cahier des charges et la Compagnie évincée recevra d'elle le prix que la nouvelle adjudication aura fixé.

Si l'adjudication ouverte n'amène aucun résultat, une seconde adjudication sera tentée sur les mêmes bases, après un délai de trois mois; si cette seconde tentative reste également sans résultat, la Compagnie sera définitivement déchue de tous droits, et alors les ouvrages exécutés, les matériaux approvisionnés et les parties de chemin de fer déjà livrées à l'exploitation appartiendront à l'État.

Art. 40. — Si l'exploitation du chemin de fer vient à être interrompue en totalité ou en partie, l'administration prendra immédiatement, aux frais et risques de la Compagnie, les mesures nécessaires pour assurer provisoirement le service.

Si, dans les trois mois de l'organisation du service provisoire, la Compagnie n'a pas valablement justifié qu'elle est en état de reprendre et de continuer l'exploitation, et si elle ne l'a pas effectivement reprise, la déchéance pourra être prononcée par le Ministre. 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.

Art. 41. — Les dispositions des trois articles qui précèdent cesseraient d'être 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.*

Art. 42. — Pour indemniser la Compagnie des travaux et dépenses qu'elle s'engage à faire par le présent cahier des charges, et sous la condition expresse qu'elle en remplira exactement toutes les obligations, le Gouvernement lui

Droits réservés au Cnam et à ses partenaires

accorde l'autorisation de percevoir, pendant toute la durée de la concession, les droits de péage et les prix de transport ci-après déterminés :

TARIF	PRIX de péage	PRIX de transport	PRIX Totaux
	fr. c.	fr. c.	fr. c.
1° PAR TÊTE ET PAR KILOMÈTRE.			
Grande vitesse			
Voyageurs. Voitures couvertes, garnies et fermées à glaces (1re classe)	0 067	0 033	0 10
Voyageurs. Voitures couvertes, fermées à glaces et à banquettes rembourées (2e classe)	0 050	0 025	0 075
Voyageurs. Voitures couvertes et fermées à vitres (3e classe)	0 037	0 018	0 055
Enfants. 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.			
Enfants. Au-dessus de sept ans, ils payent place entière.			
Chiens transportés dans les trains de voyageurs (Sans que la perception puisse être inférieure à 0 fr. 30)	0 010	0 005	0 015
Petite vitesse.			
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.)			
2° PAR TONNE ET PAR KILOMÈTRE.			
Marchandises transportées à grande vitesse.			
Huitres, poissons frais, denrées, excédants de bagage et marchandises de toute classe transportés à la vitesse des trains de voyageurs	0 20	0 16	0 36
Marchandises transportées à petite vitesse.			
Première classe. — Spiritueux, huiles, bois de menuiserie, de teinture et autres bois exotiques, produits chimiques non dénommés, œufs, viande fraiche, gibier, sucre, café, drogues, épiceries, tissus, denrées coloniales, objets manufacturés, armes	0 09	0 07	0 16
Deuxième classe. — Blés, grains, farines, légumes farineux, riz, maïs, châtaignes et autres denrées alimentaires, chaux et plâtre, charbon de bois, bois à brûler dit *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
Troisième classe. — Houille, marne, cendres, fumiers et engrais, pierres à chaux et à plâtre, pavés et matériaux pour la construction et la réparation des routes, pierres de taille et produits de carrières, minerais de fer et autres, fonte brute, sel, moellons, meulières, cailloux, sable, argiles, briques, ardoises	0 06	0 04	0 10
3° VOITURES ET MATÉRIEL ROULANT TRANSPORTÉS A PETITE VITESSE. (Par pièce et par kilomètre.)			
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 trainant pas de convoi)	1 80	1 20	3 00
Locomotive pesant plus de 18 tonnes (ne trainant 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 trainant 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 trainer.			
Le prix à payer pour un wagon chargé ne pourra jamais être inférieur à celui qui serait dû pour un wagon marchant à vide.			

Droits réservés au Cnam et à ses partenaires

	PRIX		
	de péage	de transport	Totaux
	fr. c.	fr. c.	fr. c.
Voiture à deux et quatre roues, à un fond et à une seule banquette dans l'intérieur	0 15	0 10	0 25
Voiture 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 deuxième 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 des prix ci-dessus, par tonne de chargement et par kilomètre	0 08	0 06	0 14
4° SERVICE DES POMPES FUNÈBRES ET TRANSPORT DES CERCUEILS.			
Grande vitesse.			
Une voiture des pompes funèbres, renfermant un ou plusieurs cercueils, sera transportée aux mêmes prix et conditions qu'une voiture à quatre roues, à deux fonds et à deux banquettes	0 36	0 28	0 64
Chaque cercueil confié à l'administration du chemin de fer sera transporté dans un compartiment isolé, au prix de	0 18	0 12	0 30

Les prix déterminés ci-dessus pour les transports à grande vitesse ne comprennent pas l'impôt dû à l'État.

Il est expressément entendu que les prix de transport ne seront dus à la Compagnie qu'autant qu'elle effectuerait elle-même ces transports à ses frais et par ses propres moyens; dans le cas contraire, elle 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 six kilomètres, elle sera comptée pour six kilomètres.

Le poids de la tonne est de mille kilogrammes.

Les fractions de poids ne seront comptées, tant pour la grande que pour la petite vitesse, que par centième de tonne ou par dix kilogrammes.

Ainsi, tout poids compris entre zéro et dix kilogrammes payera comme dix kilogrammes; entre dix et vingt kilogrammes, comme vingt kilogrammes, etc.

Toutefois, pour les excédants de bagages et marchandises à grande vitesse, les coupures seront établies: 1° de zéro à cinq kilogrammes; 2° au-dessus de cinq jusqu'à dix kilogrammes; 3° au-dessus de dix kilogrammes par fraction indivisible de dix kilogrammes.

Quelle que soit la distance parcourue, le prix d'une expédition quelconque, soit en grande, soit en petite vitesse, ne pourra être moindre de quarante centimes.

Dans le cas où le prix de l'hectolitre de blé s'élèverait sur le marché régulateur d..... à vingt francs ou au-dessus, le Gouvernement pourra exiger de la Compagnie que le tarif du transport des blés, grains, riz, maïs, farines et

Droits réservés au Cnam et à ses partenaires

légumes farineux, péage compris, ne puisse s'élever au maximum qu'à sept centimes par tonne et par kilomètre.

Art. 43. — A moins d'une autorisation spéciale et révocable de l'administration, tout train régulier de voyageurs devra contenir des voitures de toute classe en nombre suffisant pour toutes les personnes qui se présenteraient dans les bureaux du chemin de fer.

Dans chaque train de voyageurs, la Compagnie aura la faculté de placer des voitures à compartiments spéciaux pour lesquels il sera établi des prix particuliers, que l'administration fixera sur la proposition de la Compagnie ; mais le nombre des places à donner dans ces compartiments ne pourra dépasser le cinquième du nombre total des places du train.

Art. 44. — Tout voyageur dont le bagage ne pèsera pas plus de trente kilogrammes 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 vingt kilogrammes pour les enfants transportés à moitié prix.

Art. 45. — 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 46 et 47 ci-après) aucune marchandise non dénommée puisse être soumise à une taxe supérieure à celle de la première classe du tarif ci-dessus.

Les assimilations de classes pourront être provisoirement réglées par la Compagnie ; mais elles seront soumises immédiatement à l'administration, qui prononcera définitivement.

Art. 46. — Les droits de péage et les prix de transport déterminés au tarif ne sont point applicables à toute masse indivisible pesant plus de trois mille kilogrammes (3 000 k.).

Néanmoins, la Compagnie ne pourra se refuser à transporter les masses indivisibles, pesant de trois mille à cinq mille kilogrammes ; mais les droits de péage et les prix de transport seront augmentés de moitié.

La Compagnie ne pourra être contrainte à transporter les masses pesant plus de cinq mille kilogrammes (5 000 k.).

Si, nonobstant la disposition qui précède, la Compagnie transporte des masses indivisibles pesant plus de cinq mille kilogrammes, elle 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 de la Compagnie.

Art. 47. — Les prix de transport déterminés au tarif ne sont point applicables :

1° Aux denrées et objets qui ne sont pas nommément énoncés dans le tarif, et qui ne pèseraient pas deux cents kilogrammes sous le volume d'un mètre cube ;

2° Aux matières inflammables ou explosibles, aux animaux et objets dan-

Droits réservés au Cnam et à ses partenaires

gereux, pour lesquels des règlements de police prescriraient des précautions spéciales ;

3° Aux animaux dont la valeur déclarée excéderait cinq mille francs ;

4° 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° Et, en général, à tous paquets, colis ou excédants de bagages, pesant isolément quarante kilogrammes 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 quarante kilogrammes d'objets envoyés par une même personne à une même personne. Il en sera de même pour les excédants de bagages qui pèseraient ensemble ou isolément plus de quarante kilogrammes.

Le bénéfice de la disposition énoncée dans le paragraphe précédent, en ce qui concerne les paquets et 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 l'administration, tant pour la grande que pour la petite vitesse, sur la proposition de la Compagnie.

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 quarante kilogrammes.

Art. 48. — Dans le cas où la Compagnie 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 déterminés par le tarif les taxes qu'elle est autorisée 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 la Compagnie sera annoncée un mois d'avance par des affiches.

La perception des tarifs modifiés ne pourra avoir lieu qu'avec l'homologation de l'administration supérieure, 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 la Compagnie dans l'intérêt des services publics, ni aux réductions ou remises qui seraient accordées par la Compagnie aux indigents.

En cas d'abaissement des tarifs, la réduction portera proportionnellement sur le péage et sur le transport.

Droits réservés au Cnam et à ses partenaires

Art. 49. — La Compagnie sera tenue 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 les registres de la gare de départ, du prix total dû pour leur 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 de la Compagnie et l'autre aux mains de l'expéditeur. Dans le cas où l'expéditeur ne demanderait pas de lettre de voiture, la Compagnie sera tenue 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.

Art. 50. — Les animaux, denrées, marchandises et objets quelconques seront 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; toutefois, l'administration supérieure pourra étendre ce délai à deux jours.

Le maximum de durée du trajet sera fixé par l'administration, sur la proposition de la Compagnie, sans que ce maximum puisse excéder vingt-quatre heures par fraction indivisible de 125 kilomètres.

Les colis seront mis à la disposition des destinataires dans le jour qui suivra celui de leur arrivée effective 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 Ministre, 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 de la Compagnie, 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.

L'administration supérieure 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.

Droits réservés au Cnam et à ses partenaires

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 l'administration, sur la proposition de la Compagnie.

Art. 51. — 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 l'administration, sur la proposition de la Compagnie.

Art. 52. — La Compagnie sera tenue de faire, soit par elle-même, soit par un intermédiaire dont elle 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 cinq mille habitants, soit un centre de population de cinq mille habitants situé à plus de 5 kilomètres de la gare du chemin de fer.

Les tarifs à percevoir seront fixés par l'administration, sur la proposition de la Compagnie ; il 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.

Art. 53. — A moins d'une autorisation spéciale de l'administration, il est interdit à la Compagnie, 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.

L'administration, agissant en vertu de l'article 33 ci-dessus, prescrira les mesures à prendre pour assurer la plus complète égalité entre les diverses entreprises de transport dans leur rapport avec le chemin de fer.

TITRE V. — *Stipulations relatives à divers services publics.*

Art. 54. — Les militaires ou marins voyageant en corps, aussi bien que les militaires ou marins voyageant isolément pour cause de service, envoyés en congé limité ou en permission, ou rentrant dans leurs foyers après libération, ne seront assujettis, eux, leurs chevaux et leurs bagages, qu'au quart de la taxe du tarif fixé par le présent cahier des charges.

Si le Gouvernement avait besoin de diriger des troupes et un matériel militaire ou naval sur l'un des points desservis par le chemin de fer, la Compagnie serait tenue de mettre immédiatement à sa disposition, pour la moitié de la taxe du même tarif, tous ses moyens de transport.

Art. 55. — 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 la Compagnie.

La même faculté est accordée aux agents des contributions indirectes et des

Droits réservés au Cnam et à ses partenaires

douanes chargés de la surveillance des chemins de fer dans l'intérêt de la perception de l'impôt.

Art. 56. — Le service des lettres et dépêches sera fait comme il suit :

1° A chacun des trains de voyageurs et de marchandises circulant aux heures ordinaires de l'exploitation, la Compagnie sera tenue de réserver gratuitement deux compartiments spéciaux d'une voiture de deuxième classe, ou un espace équivalent, pour recevoir les lettres, les dépêches et les agents nécessaires au service des postes, le surplus de la voiture restant à la disposition de la Compagnie.

2° Si le volume des dépêches ou la nature du service rend insuffisante la capacité de deux compartiments à deux banquettes, de sorte qu'il y ait lieu de substituer une voiture spéciale aux wagons ordinaires, le transport de cette voiture sera également gratuit.

Lorsque la Compagnie voudra changer les heures de départ de ses convois ordinaires, elle sera tenue d'en avertir l'administration des postes quinze jours à l'avance.

3° Un train spécial régulier, dit *train journalier de la poste*, sera mis gratuitement chaque jour, à l'aller et au retour, à la disposition du Ministre des finances, pour le transport des dépêches sur toute l'étendue de la ligne.

4° L'étendue du parcours, les heures de départ et d'arrivée, soit de jour, soit de nuit, la marche et les stationnements de ce convoi, sont réglés par le Ministre de l'agriculture, du commerce et des travaux publics et le Ministre des finances, la Compagnie entendue.

5° Indépendamment de ce train, il pourra y avoir tous les jours, à l'aller et au retour, un ou plusieurs convois spéciaux, dont la marche sera réglée comme il est dit ci-dessus. La rétribution payée à la Compagnie pour chaque convoi ne pourra excéder soixante-quinze centimes par kilomètre parcouru pour la première voiture, et vingt-cinq centimes pour chaque voiture en sus de la première.

6° La Compagnie pourra placer dans les convois spéciaux de la poste des voitures de toutes classes, pour le transport, à son profit, des voyageurs et des marchandises.

7° La Compagnie ne pourra être tenue d'établir des convois spéciaux, ou de changer les heures de départ, la marche ou le stationnement de ces convois, qu'autant que l'administration l'aura prévenue, par écrit, quinze jours à l'avance.

8° Néanmoins, toutes les fois qu'en dehors des services réguliers, l'administration requerra l'expédition d'un convoi extraordinaire, soit de jour, soit de nuit, cette expédition devra être faite immédiatement, sauf l'observation des règlements de police. Le prix sera ultérieurement réglé, de gré à gré ou à dire d'experts, entre l'administration et la Compagnie.

9° L'administration des postes fera construire à ses frais les voitures qu'il poura être nécessaire d'affecter spécialement au transport et à la manutention des dépêches ; elle règlera la forme et les dimensions de ces voitures, sauf l'approbation par le Ministre de l'agriculture, du commerce et des travaux publics, des dispositions qui intéressent la régularité et la sécurité de la

Droits réservés au Cnam et à ses partenaires

circulation ; elles seront montées sur châssis et sur roues ; leur poids ne dépassera pas huit mille kilogrammes, chargement compris. L'administration des postes fera entretenir à ses frais ses voitures spéciales ; toutefois, l'entretien des châssis et des roues sera à la charge de la Compagnie.

10° La Compagnie ne pourra réclamer aucune augmentation des prix ci-dessus indiqués lorsqu'il sera nécessaire d'employer des plates-formes au transport des malles-postes ou des voitures spéciales en réparation.

11° La vitesse moyenne des convois spéciaux mis à la disposition de l'administration des postes ne pourra être moindre de quarante kilomètres à l'heure, temps d'arrêt compris ; l'administration pourra consentir une vitesse moindre, soit à raison des pentes, soit à raison des courbes à parcourir, ou bien exiger une plus grande vitesse, dans le cas où la Compagnie obtiendrait plus tard, dans la marche de son service, une vitesse supérieure.

12° La Compagnie sera tenue de transporter gratuitement, par tous les convois de voyageurs, tout agent des postes chargé d'une mission ou d'un service accidentel et porteur d'un ordre de service régulier, délivré à Paris par le directeur général des postes. Il sera accordé à l'agent des postes en mission une place de voiture de deuxième classe, ou de première classe, si le convoi ne comporte pas de voitures de deuxième classe.

13° La Compagnie sera tenue de fournir à chacun des points extrêmes de la ligne, ainsi qu'aux principales stations intermédiaires qui seront désignées par l'administration des postes, un emplacement sur lequel l'administration pourra faire construire des bureaux de poste ou d'entrepôt des dépêches et des hangars pour le chargement et le déchargement des malles-postes. Les dimensions de cet emplacement seront, au maximum, de soixante-quatre mètres carrés dans les gares des départements, et du double à Paris.

14° La valeur locative du terrain ainsi fourni par la Compagnie lui sera payée de gré à gré, ou à dire d'experts.

15° La position sera choisie de manière que les bâtiments qui y seront construits aux frais de l'administration des postes ne puissent entraver en rien le service de la Compagnie.

16° L'administration se réserve le droit d'établir à ses frais, sans indemnités, mais aussi sans responsabilité pour la Compagnie, tous poteaux ou appareils nécessaires à l'échange des dépêches sans arrêt de train, à la condition que ces appareils, par leur nature ou leur position n'apportent pas d'entraves aux différents services de la ligne ou des stations.

17° Les employés chargés de la surveillance du service, les agents préposés à l'échange ou à l'entrepôt des dépêches, auront accès dans les gares ou stations pour l'exécution de leur service, en se conformant aux règlements de police intérieure de la Compagnie.

Art. 57. — La Compagnie sera tenue, à toute réquisition, de faire partir, par convoi ordinaire, les wagons ou voitures cellulaires employés au transport des prévenus, accusés ou condamnés.

Les wagons et les voitures employés au service dont il s'agit seront construits aux frais de l'État ou des départements ; leurs formes et dimensions seront déterminées de concert par le Ministre de l'intérieur et par le Ministre

Droits réservés au Cnam et à ses partenaires

de l'agriculture, du commerce et des travaux publics, la Compagnie entendue.

Les employés de l'administration, les gardiens et les prisonniers placés dans les wagons ou voitures cellulaires ne seront assujettis qu'à la moitié de la taxe applicable aux places de troisième classe, telle qu'elle est fixée par le présent cahier des charges.

Les gendarmes placés dans les mêmes voitures ne payeront que le quart de la même taxe.

Le transport des wagons et des voitures sera gratuit.

Dans le cas où l'administration voudrait, pour le transport des prisonniers, faire usage des voitures de la Compagnie, celle-ci serait tenue de mettre à sa disposition un ou plusieurs compartiments spéciaux de voitures de deuxième classe à deux banquettes. Le prix de location en sera fixé à raison de vingt centimes (0 fr. 20) par compartiment et par kilomètre.

Les dispositions qui précèdent seront applicables au transport des jeunes délinquants recueillis par l'administration pour être transférés dans les établissements d'éducation.

Art. 58. — Le Gouvernement se réserve la faculté de faire, le long des voies, toutes les constructions, de poser tous les appareils nécessaires à l'établissement d'une ligne télégraphique, sans nuire au service du chemin de fer.

Sur la demande de l'administration des lignes télégraphiques, 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 et son matériel.

La Compagnie concessionnaire sera tenue de faire garder par ses agents les fils et appareils des lignes électriques, de donner aux employés télégraphiques connaissance de tous les accidents qui pourraient survenir, et de leur en faire connaître les causes. En cas de rupture du fil télégraphique, les employés de la Compagnie auront à raccrocher provisoirement les bouts séparés, d'après les instructions qui leur seront données à cet effet.

Les agents de la télégraphie voyageant pour le service de la ligne électrique auront le droit de circuler gratuitement dans les voitures du chemin de fer.

En cas de rupture du fil télégraphique ou d'accidents graves, une locomotive sera mise immédiatement à la disposition de l'inspecteur télégraphique de la ligne pour le transporter sur le lieu de l'accident avec les hommes et les matériaux nécessaires à la réparation. Ce transport sera gratuit, et il devra être effectué dans des conditions telles qu'il ne puisse entraver en rien la circulation publique.

Dans le cas où des déplacements de fils, appareils ou poteaux deviendraient nécessaires par suite de travaux exécutés sur le chemin, ces déplacements auraient lieu, aux frais de la Compagnie, par les soins de l'administration des lignes télégraphiques.

La Compagnie pourra être autorisée et au besoin requise par le Ministre de l'agriculture, du commerce et des travaux publics, agissant de concert avec le Ministre de l'intérieur, d'établir à ses frais les fils et appareils télégraphiques destinés à transmettre les signaux nécessaires pour la sûreté et la régularité de son exploitation.

Droits réservés au Cnam et à ses partenaires

Elle pourra, avec l'autorisation du Ministre de l'intérieur, se servir des poteaux de la ligne télégraphique de l'État, lorsqu'une semblable ligne existera le long de la voie.

La Compagnie sera tenue de se soumettre à tous les règlements d'administration publique concernant l'établissement et l'emploi de ces appareils, ainsi que l'organisation, aux frais de la Compagnie, du contrôle de ce service par les agents de l'État.

Titre VI. — *Clauses diverses.*

Art. 59. — Dans le cas où le Gouvernement ordonnerait ou autoriserait la construction de routes impériales, départementales ou vicinales, de chemins de fer ou de canaux qui traverseraient les lignes objet de la présente concession, la Compagnie 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 la Compagnie.

Art. 60. — Toute exécution ou autorisation ultérieure de route, de canal, de chemin de fer, de travaux de navigation dans la contrée où sont situés les chemins 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 de la Compagnie.

Art. 61. — Le Gouvernement se réserve expressément le droit d'accorder de nouvelles concessions de 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.

La Compagnie ne pourra mettre aucun obstacle à ces embranchements, ni réclamer, à l'occasion de leur établissement, aucune indemnité quelconque, pourvu qu'il n'en résulte aucun obstacle à la circulation ni aucuns frais particuliers pour la Compagnie.

Les Compagnies concessionnaires de chemins de fer d'embranchement ou de prolongement auront la faculté, moyennant les tarifs ci-dessus déterminés et l'observation des règlements de police et de service établis ou à établir, de faire circuler leurs voitures, wagons et machines, sur les chemins de fer, objet de la présente concession, pour lesquels cette faculté sera réciproque à l'égard desdits embranchements et prolongements.

Dans le cas où les diverses Compagnies ne pourraient s'entendre entre elles sur l'exercice de cette faculté, le Gouvernement statuerait sur les difficultés qui s'élèveraient entre elles à cet égard.

Dans le cas où une Compagnie d'embranchement ou de prolongement joignant les lignes qui font l'objet de la présente concession n'userait pas de la faculté de circuler sur ces lignes, comme aussi dans le cas où la Compagnie concessionnaire de ces dernières lignes ne voudrait pas circuler sur les prolongements et embranchements, les Compagnies seraient tenues de s'arranger entre elles, de manière que le service de transport ne soit jamais interrompu aux points de jonction des diverses lignes.

Celle des Compagnies 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

Droits réservés au Cnam et à ses partenaires

matériel. Dans le cas où les Compagnies ne se mettraient pas d'accord sur la quotité de l'indemnité ou sur les moyens d'assurer la continuation du service sur toute la ligne, le Gouvernement y pourvoirait d'office et prescrirait toutes les mesures nécessaires.

La Compagnie pourra être assujettie, par les décrets qui seront ultérieurement rendus pour l'exploitation des chemins de fer de prolongement ou d'embranchement joignant ceux qui lui sont concédés, à accorder aux Compagnies de ces chemins une réduction de péage ainsi calculée :

1° Si le prolongement ou l'embranchement n'a pas plus de cent kilomètres, dix pour cent (10 %) du prix perçu par la Compagnie;

2° Si le prolongement ou l'embranchement excède cent kilomètres, quinze pour cent (15 %);

3° Si le prolongement ou l'embranchement excède deux cents kilomètres, vingt pour cent (20 %);

4° Si le prolongement ou l'embranchement excède trois cents kilomètres, vingt-cinq pour cent (25 %).

Art. 62. — La Compagnie sera tenue de s'entendre avec tout propriétaire de mines ou d'usines qui, offrant de se soumettre aux conditions prescrites ci-après, demanderait un nouvel 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 desdits 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

Droits réservés au Cnam et à ses partenaires

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 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 la Compagnie, elle pourra exiger une indemnité égale à la valeur du droit de loyer des wagons, pour chaque période de retard après l'avertissement.

Les traitements des gardiens d'aiguille 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 Compagnie, et les frais qui en résulteront lui seront remboursés par lesdits propriétaires.

En cas de difficulté, il sera statué par l'administration, la Compagnie entendue.

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

Dans le cas d'inexécution d'une ou de plusieurs des conditions énoncées ci-dessus, le préfet pourra, sur la plainte de la Compagnie 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 la Compagnie serait en droit de répéter 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 fr. 12 c.) par tonne pour le premier kilomètre, et, en outre, quatre centimes (0 fr. 04 c). 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'ils les fassent eux-mêmes, soit que la Compagnie du chemin de fer consente à les opérer.

Dans ce dernier cas, ces faits seront l'objet d'un règlement arrêté par l'administration supérieure sur la proposition de la Compagnie.

Tout wagon envoyé par la Compagnie 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 Compagnie sera en droit de refuser les chargements qui dépasseraient le maximum de trois mille cinq cents kilogrammes déterminé en raison des dimensions actuelles des wagons.

Le maximum sera revisé 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 Compagnie.

Art. 63. — 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.

Droits réservés au Cnam et à ses partenaires

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 de la Compagnie.

Art. 64. — Les agents et gardes que la Compagnie établira, soit pour la perception 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.

Art. 65. — Un règlement d'administration publique désignera, la Compagnie entendue, les emplois dont la moitié devra être réservée aux anciens militaires de l'armée de terre et de mer libérés du service.

Art. 66. — Il sera institué près de la Compagnie un ou plusieurs inspecteurs ou commissaires spécialement chargés de surveiller les opérations de la Compagnie, pour tout ce qui ne rentre pas dans les attributions des ingénieurs de l'État.

Art. 67. — Les frais de visite, de surveillance et de réception des travaux, et les frais de contrôle de l'exploitation, seront supportés par la Compagnie. Ces frais comprendront le traitement des inspecteurs ou commissaires dont il a été question dans l'article précédent.

Afin de pourvoir à ces frais, la Compagnie sera tenue de verser chaque année à la caisse centrale du Trésor public une somme de 120 fr. par chaque kilomètre de chemin de fer concédé. Toutefois, cette somme sera réduite à 50 fr. par kilomètre pour les sections non encore livrées à l'exploitation.

Dans lesdites sommes n'est pas comprise celle qui sera déterminée en exécution de l'article 58 ci-dessus, pour frais de contrôle du service télégraphique de la Compagnie par les agents de l'État.

Si la Compagnie ne verse pas les sommes ci-dessus réglées aux époques qui auront été fixées, le préfet rendra un rôle exécutoire, et le montant en sera recouvré comme en matière de contributions publiques.

Art. 68. — La Compagnie devra faire élection de domicile à Paris.

Dans le cas où elle ne l'aurait pas fait, toute modification ou signification à elle adressée sera valable lorsqu'elle sera faite au secrétariat général de la préfecture de la Seine.

Art. 69. — Les contestations qui s'élèveraient entre la Compagnie 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 Seine, sauf recours au Conseil d'État.

Art. 70. — Le présent cahier des charges, la convention du..... et les actes passés ou à passer en exécution des articles..... de ladite convention, ne seront passibles que du droit fixe de un franc.

Droits réservés au Cnam et à ses partenaires

ANNEXE XIII

Extrait de la loi du 23 mars 1874, relative à la déclaration d'utilité publique et à la concession définitive de plusieurs chemins de fer concédés à titre éventuel, et à l'adjudication de plusieurs chemins classés et non concédés.

(DISPOSITION ORGANIQUE)

Art. 12. — En ce qui concerne les Compagnies déjà existantes, si le Gouvernement exerce le droit qui lui est réservé par l'article 37 du cahier des charges de racheter la concession entière, la Compagnie pourra demander que les lignes dont la concession remonte à moins de quinze ans soient évaluées, non d'après leurs produits nets, mais d'après leur prix réel de premier établissement.

ANNEXE XIV

Circulaire du 25 janvier 1854 du Ministre des travaux publics réglant les formes de l'enquête sur le nombre, l'étendue et l'emplacement des stations.

Monsieur le Préfet, l'article du cahier des charges annexé au décret du relatif à l'établissement du chemin de fer , porte:

« Le nombre, l'étendue et l'emplacement des gares d'évitement seront déterminés par l'administration, la Compagnie préalablement entendue.

« Indépendamment des gares d'évitement, la Compagnie sera tenue d'établir, « pour le service des localités traversées par le chemin de fer ou situées dans « le voisinage de ce chemin, des gares ou ports secs destinés tant aux stationnements qu'aux chargements ou aux déchargements et dont le nombre, « l'emplacement et la surface seront déterminés par l'administration après enquête préalable. »

Je viens, Monsieur le Préfet, vous indiquer la forme qu'il me paraît utile d'adopter pour l'enquête à ouvrir, en conformité de la disposition ci-dessus rappelée du cahier des charges.

Cette enquête doit être distincte de celle qui est prévue par le titre II de la loi du 3 mai 1841; cette dernière, qui a lieu dans chaque commune, n'a pour objet que de provoquer les observations des particuliers ou de la commune

Droits réservés au Cnam et à ses partenaires

dans laquelle elle est ouverte; l'enquête sur la distribution des stations soulève des questions d'un ordre plus général; en effet, dans la plupart des cas, l'établissement d'une station intéresse non seulement la localité sur le territoire de laquelle elle doit être ouverte, mais encore un certain nombre de communes établies à proximité; il est donc nécessaire qu'elles soient admises à présenter leurs observations. Dans ce but, voici comment il me paraît utile de procéder.

La Compagnie devra être invitée à présenter des plans du chemin de fer divisés par arrondissement et indiquant les emplacements et les surfaces des stations qu'elle propose d'établir; ces plans devront être accompagnés d'un profil et d'un mémoire dans lequel elle fera connaître les distances qui séparent chaque station et justifiera les dispositions qu'elle propose. Un exemplaire de ces pièces devra être déposé pendant huit jours dans chacune des communes où une station est projetée, et, en même temps, vous appellerez les conseils municipaux des autres communes qui peuvent être intéressées à l'établissement de telle ou telle station à délibérer sur les emplacements proposés et, pour fixer d'une manière précise l'objet de la discussion, vous transmettrez à chacun de ces conseils un exemplaire du plan et du mémoire ci-dessus indiqués, dont la Compagnie pourra facilement vous remettre un grand nombre en les faisant lithographier. Les délibérations des communes devront être adressées à M. le sous-préfet de l'arrondissement, de manière qu'à l'expiration du délai de huitaine mentionné plus haut tout le dossier puisse être placé sous les yeux d'une commission d'enquête que vous aurez instituée par l'arrêté qui aura prescrit l'ouverture de ladite enquête. Cette Commission, présidée par le sous-préfet, devra être composée de personnes dont l'avis impartial puisse inspirer toute confiance à l'administration. Elle aura huit jours pour délibérer. Ce délai expiré, le dossier de l'affaire devra vous être transmis sans retard; vous le communiquerez à M. l'ingénieur en chef du service du contrôle et vous voudrez bien me l'adresser ensuite avec le rapport de cet ingénieur et vos observations.

Les présentes instructions s'appliquent, ainsi que je l'ai expliqué, aux stations dont l'emplacement intéresse plusieurs communes. Quant à celles à établir dans de grandes villes et dont l'emplacement importe seulement à la cité où elle doit être construite, l'enquête doit avoir lieu dans les formes prescrites par le titre II de l'ordonnance du 18 février 1834, sauf réduction à huit jours de chacun des délais du dépôt des pièces et de la réunion de la commission d'enquête.

Nota. — 1. Aux termes d'une circulaire du 9 août 1859, l'ingénieur de la Compagnie, auteur des projets mis à l'enquête, assiste, avec voix consultative, à toutes les séances de la Commission.

2. L'enquête spéciale à laquelle a trait la circulaire ci-dessus n'a pas lieu pour les travaux d'agrandissement des gares préexistantes ; toutefois, ces travaux peuvent mettre en jeu des intérêts considérables, notamment dans les grandes villes, le Ministre des travaux publics a décidé, le 21 juillet 1882, que le dossier de l'enquête parcellaire contiendrait, en pareil cas, des renseignements détaillés sur les modifications à apporter aux dispositions antérieures, de manière à permettre au public de présenter telles observations que de droit.

Droits réservés au Cnam et à ses partenaires

ANNEXE XV

Extrait du décret du 19 mai 1882, relatif aux délégations faites par le Ministre des travaux publics au Gouverneur général de l'Algérie.

. . . . . .

Art. 2. — Le Gouverneur général statue, par délégation du Ministre des travaux publics, sur les objets ci-dessous énumérés :

. . . . . .

3° En ce qui concerne les chemins de fer d'intérêt général :

a. Tarifs d'un caractère essentiellement temporaire, tels que : tarifs pour trains de plaisir, trains spéciaux à l'occasion d'une fête locale, etc... ;

b. Plaintes inscrites sur les registres déposés *ad hoc* dans les gares ;

c. Traités de factage, de camionnage et de réexpédition ;

d. Modifications partielles à la marche des trains en cours de saison, le Ministre se réservant de statuer sur les ordres de service généraux réglant la marche des trains ;

e. Réglementation des passages à niveau, lorsqu'elle ne soulève pas de questions spéciales nécessitant l'intervention du comité de l'exploitation technique ;

f. Police des cours des gares ;

g. Vœux et réclamations des conseils généraux, des conseils municipaux, des diverses autorités civiles ou militaires, ainsi que des particuliers, sur les questions ci-dessus énumérées, en tant que ces vœux ou réclamations n'appellent pas explicitement l'intervention de l'administration de la métropole.

Droits réservés au Cnam et à ses partenaires

SÉRIE III

Lois, décrets et conventions concernant les principaux réseaux d'intérêt général concédés sur le territoire de la France continentale.

I. — COMPAGNIE DU NORD

ANNEXE XVI

COMPAGNIE DU NORD

Extrait de la convention du 21 juin 1857, approuvée par décret du 26 juin 1857.

. . . . . .

Art. 2. — Le Ministre de l'agriculture, du commerce et des travaux publics, au nom de l'État, concède pour les deux tiers à la compagnie du Nord, qui l'accepte, un chemin de fer de Rouen à Amiens, l'autre tiers étant concédé à la compagnie de l'Ouest.

La compagnie de l'Ouest concourra dans la proportion d'un tiers à la dépense d'établissement de ce chemin et aura droit au produit dudit chemin, dans la même proportion, la compagnie du Nord étant, pour la totalité, chargée de sa construction et de son exploitation.

. . . . . .

Art. 3. — Les lignes concédées à la compagnie du Nord en vertu de la présente convention, ainsi que toutes celles qui forment le réseau actuel de ladite Compagnie seront régies par le cahier des charges ci-annexé (1). Toutefois le titre IV de ce cahier des charges ne sera applicable qu'à partir du 1er janvier 1858.

L'administration des postes, notamment, jouira immédiatement des avantages stipulés pour son service par l'article 56 dudit cahier des charges, mais

(1) Voir annexe XII.

Droits réservés au Cnam et à ses partenaires

sous la condition par elle de payer à titre de forfait, à la Compagnie, pendant dix ans, une somme annuelle de deux cent mille francs (200 000 fr.)

. . . . . .

Art. 14. — La durée de la concession pour l'ensemble des lignes concédées à titre, soit définitif, soit éventuel, à la compagnie du Nord, tant par la présente convention que par des actes antérieurs, sera de quatre-vingt-dix-neuf ans, à partir du 1er janvier 1852. En conséquence, elle prendra fin le 31 décembre 1950.

La faculté de rachat stipulée au profit de l'État ne pourra être exercée que sur l'ensemble des lignes énoncées au paragraphe précédent, et après un délai de quinze ans, à partir de l'origine de la concession, telle qu'elle est fixée par le même paragraphe.

. . . . . .

ANNEXE XVII

COMPAGNIE DU NORD

Convention des 24 juillet 1858 et 11 juin 1859, approuvée par décret du 11 juin 1859.

Article 1er. — La convention passée, le 21 juin 1857, entre le Ministre de l'agriculture, du commerce et des travaux publics, et la compagnie du chemin de fer du Nord, ladite convention approuvée par le décret du 26 du même mois, est modifiée conformément aux dispositions suivantes.

Art. 2. — La concession de la compagnie du Nord sera considérée, au point de vue de l'application des clauses stipulées par la présente convention, comme partagée en deux réseaux distincts, savoir :

1° L'ancien réseau, comprenant les lignes énoncées ci-après :

De Paris à la frontière de Belgique, par Lille et par Valenciennes, avec embranchement sur Beauvais;

De Lille à Calais et Dunkerque;

D'Amiens à Boulogne, avec embranchement de Noyelle à Saint-Valery;

De Creil à Saint-Quentin et à Erquelines, avec raccordement de Busigny à Somain, par Cambrai;

De Tergnier à Laon;

De Paris à Creil;

D'Haumont à la frontière de Belgique, sauf régularisation ultérieure de la rétrocession de cette ligne (1);

(1) Cette cession a été régularisée par un décret du 26 septembre 1859.

Droits réservés au Cnam et à ses partenaires

Le chemin de fer de ceinture de Paris, pour la part afférente à la compagnie du Nord.

2° Le nouveau réseau, comprenant les lignes énoncées ci-après :

Lignes concédées à titre définitif.

De Paris à Soissons;
De Boulogne à Calais, avec embranchement sur Marquise;
De Rouen à Amiens (pour deux tiers);
D'Amiens à la ligne de Creil à Saint-Quentin;
Des houillères du Pas-de-Calais;
De Chantilly à Senlis;
De Pontoise à la ligne de Belgique;
D'Ermont à Argenteuil;
De Villers-Cotterets au Port-aux-Perches.

Lignes concédées à titre éventuel.

De Soissons à la frontière de Belgique;
De la ligne de Saint-Quentin à Erquelines, à un point à déterminer de la ligne précédente;
De Senlis à un point à déterminer de la ligne de Paris à Soissons;
De Beauvais à un point à déterminer de la ligne de Paris à Dieppe, par Pontoise.

Art. 3. — Le Ministre de l'agriculture, du commerce et des travaux publics s'engage, au nom de l'État, à garantir à la Compagnie, pendant cinquante années (50 années), à partir du premier janvier mil huit cent soixante-cinq (1er janvier 1865), l'intérêt à quatre pour cent (4 %) et l'amortissement, calculé au même taux pour un terme de cinquante ans, du capital affecté à la construction des lignes composant le nouveau réseau de la Compagnie, tel qu'il est défini à l'article précédent.

Le capital garanti ne pourra excéder, pour l'ensemble des lignes concédées à titre définitif, la somme totale de cent trente-neuf millions cinq cent mille francs (139 500 000 fr.)

Le capital garanti pour les lignes concédées à titre éventuel ne pourra excéder respectivement les sommes ci-après :

Ligne de Soissons à la frontière de Belgique, trente-trois millions (33 000 000 fr.);

De la ligne de Saint-Quentin à Erquelines à la ligne précédente, treize millions (13 000 000 fr.)

De Senlis à la ligne de Paris à Soissons, cinq millions cinq cent mille francs (5 500 000 fr.);

De Beauvais à la ligne de Paris à Dieppe par Pontoise, neuf millions (9 000 000 fr.).

Celles des lignes du nouveau réseau qui ne seront pas terminées avant le premier janvier mil huit cent soixante-cinq (1er janvier 1865) ne participeront à la garantie d'intérêt qu'à partir du premier janvier qui suivra leur mise en exploitation.

Droits réservés au Cnam et à ses partenaires

Jusqu'à l'époque où commencera, pour les lignes du nouveau réseau, l'application de la garantie d'intérêt stipulée par le présent article, les intérêts et l'amortissement des obligations émises pour leur exécution seront payés au moyen des produits des sections de ces lignes qui seront mises successivement en exploitation. En cas d'insuffisance, ces intérêts et amortissement seront portés au compte de premier établissement.

Art. 4. — La garantie d'intérêt stipulée par l'article précédent s'appliquera ainsi qu'il suit :

Il sera établi, chaque année, deux comptes distincts des produits nets, y compris les produits accessoires de toute nature,

1° De l'ancien réseau,

2° Du nouveau réseau,

Tels qu'ils sont définis à l'article 2 ci-dessus.

A partir du 1er janvier qui suivra l'achèvement complet de l'ensemble des lignes comprises, soit dans l'ancien, soit dans le nouveau réseau, à titre, soit définitif, soit éventuel, toute la portion des produits nets de l'ancien réseau qui excédera un revenu moyen de trente-huit mille quatre cents francs (38 400 fr.) par kilomètre sera appliquée, concurremment avec les produits nets du nouveau réseau, à couvrir l'intérêt et l'amortissement garantis par l'État.

Dans les années comprises entre le 1er janvier 1865 et l'époque de l'achèvement complet de l'ensemble des lignes concédées, le chiffre de trente-huit mille quatre cents francs ci-dessus fixé sera réduit de deux cents francs (200 fr.) par chaque longueur de cent kilomètres (100 k.) non livrée à l'exploitation, sans toutefois que la réduction totale puisse excéder mille francs (1 000 fr.).

Les lignes de l'ancien réseau qui ne seraient pas terminées avant le 1er janvier 1865 ne figureront dans le compte des produits nets de ce réseau qu'à partir du 1er janvier qui suivra leur mise en exploitation.

En conséquence des dispositions du présent article, la garantie de l'État ne s'appliquera que dans le cas où les produits nets du nouveau réseau, accrus de l'excédant des produits de l'ancien réseau, ainsi qu'il est dit au présent article, ne couvriraient pas l'intérêt et l'amortissement à quatre pour cent du capital garanti par l'État.

Art. 5. — Lorsque l'État aura, à titre de garant, payé tout ou partie d'une annuité garantie, il en sera remboursé, avec les intérêts à quatre pour cent (4 %) par an, sur les produits nets des lignes auxquelles est accordée la garantie de l'État, dès que ces produits nets, accrus de l'excédant des produits de l'ancien réseau, conformément à l'article 4 ci-dessus, dépasseront l'intérêt et l'amortissement garantis, et dans quelque année que cet excédant se produise.

A l'expiration de la concession, ou dans le cas d'application de la clause de rachat stipulée par l'article 37 du cahier des charges, si l'État est créancier de la Compagnie, le montant de sa créance sera compensé jusqu'à due concurrence, avec la somme due à la Compagnie pour la reprise, s'il y a lieu, aux termes de l'article 36 dudit cahier des charges, du matériel tant de l'ancien que du nouveau réseau.

Droits réservés au Cnam et à ses partenaires

Art. 6. — Lorsque l'ensemble des produits nets, tant de l'ancien que du nouveau réseau, excédera la somme nécessaire pour représenter à la fois un revenu net moyen de cinquante-trois mille francs (53 000 fr.) par kilomètre sur l'ancien réseau et un intérêt de six pour cent (6 %) du capital effectivement dépensé pour la construction des lignes comprises dans le nouveau réseau, l'excédant sera partagé par moitié entre l'État et la Compagnie.

Ce partage s'exercera à partir du premier janvier mil huit cent soixante et douze (1er janvier 1872).

Les lignes qui ne seraient pas achevées avant ladite époque seront comprises dans le compte général du partage, à partir du premier janvier qui suivra leur mise en exploitation.

Art. 7. — Un règlement d'administration publique déterminera, en ce qui concerne la garantie d'intérêt accordée par l'article 3 de la présente convention, les formes suivant lesquelles la Compagnie sera tenue de justifier vis-à-vis de l'État, et sous le contrôle de l'administration supérieure,

1° Des frais de construction;

2° Des frais annuels d'entretien et d'exploitation;

3° Des recettes.

Ne seront pas comptés dans les frais annuels l'intérêt et l'amortissement des emprunts que la Compagnie pourrait contracter pour l'achèvement des travaux, en cas d'insuffisance du capital garanti par l'État.

Sera compris dans ces frais annuels le prélèvement à opérer pour la réserve, conformément aux articles 47 et 54 des statuts de la Compagnie.

Le même règlement d'administration publique déterminera les dispositions destinées à régler l'exercice du droit de partage des bénéfices.

Le compte de premier établissement des lignes énoncées à l'article 2 ci-dessus sera arrêté provisoirement, tant pour l'application de la garantie que pour l'exercice du droit de partage des bénéfices, avant le premier janvier qui suivra leur mise en exploitation, et arrêté définitivement cinq ans après ladite époque.

En aucun cas, le capital garanti ne pourra excéder les sommes déterminées à l'article 3 précité.

Toutefois, après l'expiration de ce délai de cinq ans, la Compagnie pourra être autorisée, s'il y a lieu, par décrets délibérés en Conseil d'État, à ajouter auxdits comptes, pour l'exercice du droit de partage des bénéfices, les dépenses faites pour l'exécution de travaux qui seraient reconnus être de premier établissement.

Dans tous les cas, la Compagnie n'aura droit qu'au prélèvement sur les produits nets des intérêts et de l'amortissement desdites dépenses.

Art. 8. — Sont abrogées celles des dispositions des articles 1er, 2, 3 et 6 de la convention du 21 juin 1857, desquelles il résulte que la Compagnie accepte, sans garantie d'intérêt, les concessions faites à titre, soit définitif, soit éventuel, par lesdits articles.

Art. 9. — A partir du 1er janvier 1872, la somme de cent vingt francs (120 fr.), par chaque kilomètre de chemin de fer exploité, que la Compagnie est tenue de verser, chaque année, à la caisse centrale du Trésor public, en

Droits réservés au Cnam et à ses partenaires

vertu de l'article 67 du cahier des charges, pour pourvoir aux frais de contrôle de l'exploitation, pourra être élevée par décret impérial délibéré en Conseil d'État, la Compagnie préalablement entendue, à un chiffre qui, dans aucun cas, ne pourra excéder cent cinquante francs (150 fr.).

Art. 10. — La présente convention ne sera passible que du droit fixe d'un franc.

ANNEXE XVIII

COMPAGNIE DU NORD

Convention du 16 juin 1862 approuvée par décret du 6 juillet 1862.

Article 1er. — Le Ministre de l'agriculture, du commerce et des travaux publics, au nom de l'État, concède à la compagnie du chemin de fer du Nord, qui l'accepte, les chemins de fer ci-après :

1° De Valenciennes à la ligne de Saint-Quentin à Erquelines, près Achette;

2° De Lille à la frontière belge dans la direction de Tournai.

La Compagnie s'engage à exécuter lesdits chemins à ses frais, risques et périls, dans un délai de huit ans, à dater du décret qui approuvera la présente convention.

Art. 2.—Les chemins de fer énoncés à l'article précédent feront partie de l'ancien réseau de la Compagnie du chemin de fer du Nord, tel qu'il est défini à l'article 2 de la convention des 24 juillet 1858 et 11 juin 1859.

Le chemin des houillères du Pas-de-Calais qui, en vertu de ladite convention, est compris dans le nouveau réseau du Nord, fera désormais partie de l'ancien réseau.

En conséquence, le capital garanti par l'État, en vertu de l'article 3 de la convention énoncée au paragraphe 1er ci-dessus, sera réduit d'une somme de vingt-deux millions, représentant la dépense afférente audit chemin des houillères du Pas-de-Calais.

Art. 3. — Le revenu net moyen réservé à l'ancien réseau en vertu de l'article 4 de la convention des 24 juillet 1858 et 11 juin 1859, relatif à la garantie d'intérêt, est fixé à trente-cinq mille cinq cents francs (35 500 fr.) par kilomètre, au lieu de trente-huit mille quatre cents francs (38 400 fr.).

Art. 4. — Le revenu net moyen réservé à l'ancien réseau en vertu de l'article 6 de la convention précitée, relatif au partage des bénéfices, est fixé à quarante-huit mille sept cents francs (48 700 fr.), au lieu de cinquante-trois mille francs (53 000 fr.).

Art. 5.—Les chemins de fer énoncés à l'article 1er ci-dessus seront régis par

Droits réservés au Cnam et à ses partenaires

le cahier des charges du 21 juin 1857, auquel est soumis l'ensemble des lignes formant l'ancien et le nouveau réseau de la compagnie du chemin de fer du Nord.

Art. 6.—La présente convention n'est passible que du droit fixe de un franc.

ANNEXE XIX

COMPAGNIE DU NORD

Convention du 22 mai 1869 approuvée par décret du même jour.

Article 1er. — Le Ministre de l'agriculture, du commerce et des travaux publics, au nom de l'État, concède à la compagnie du Nord, qui l'accepte, les chemins de fer ci-après :

D'Arras à Étaples par ou près Saint-Pol et par la vallée de la Ternoise, et de Béthune à Abbeville par ou près Saint-Pol et Frévent ;

De Luzarches à la ligne de Saint-Denis à Pontoise.

Art. 2. — Le Ministre de l'agriculture, du commerce et des travaux publics, au nom de l'État, s'engage, pour les lignes énoncées à l'article 1er ci-dessus, à livrer à la Compagnie les terrains, terrassements et ouvrages d'art desdits chemins et de leurs stations, ainsi que les maisons de gardes des passages à niveau.

Viendront en déduction desdites dépenses les subventions, soit en terrains, soit en argent, qui pourront être fournies par les départements, les communes et les propriétaires intéressés.

La Compagnie s'engage, de son côté, à prendre à sa charge toutes les autres dépenses relatives à l'établissement et à l'exploitation des lignes énoncées audit article, y compris les bâtiments des stations, et, de plus, en ce qui concerne le chemin d'Arras à Étaples et de Béthune à Abbeville, le quart de la dépense effective des travaux à exécuter par l'État, en vertu du paragraphe 1er du présent article.

Le tout conformément aux dispositions du cahier des charges supplémentaire annexé à la présente convention.

Elle s'engage, en outre, à verser au Trésor public, en seize termes semestriels égaux, pour être appliquées à l'exécution des travaux mis à la charge de l'État par le présent article, les sommes ci-après, savoir :

Chemin d'Arras à Étaples, avec embranchement sur Béthune et Abbeville, quatorze millions cinq cent mille francs, ci..... 14 500 000 fr.

Chemin de Luzarches à la ligne de Saint-Denis à Pontoise, quatre millions cinq cent mille francs, ci..... 4 500 000 fr.

Lesdites sommes seront versées au Trésor à partir du 1er mai 1870.

Droits réservés au Cnam et à ses partenaires

Les avances faites par la Compagnie en vertu de la disposition qui précède lui seront remboursées, sauf déduction du quart de la dépense effective faite par l'État, pour le chemin d'Arras à Étaples et de Béthune à Abbeville, en quatre-vingts annuités représentant l'intérêt et l'amortissement de l'ensemble desdites avances calculées au taux de quatre et demi pour cent (4 1/2 °/₀) et payables en deux termes, le 1er mai et le 1er novembre de chaque année, et dont le premier écherra le 1er mai 1871.

Toutefois, si au 1er mai 1875 ou à une époque antérieure, le Gouvernement, après avoir adopté le remboursement par annuités, croit devoir renoncer à ce mode de libération, la portion des avances restant due à la Compagnie sera soldée en termes égaux, payables le 1er mai et le 1er novembre de chaque année, et dont le dernier écherra le 1er novembre 1878.

Pour établir le chiffre du capital restant à solder, les annuités précédemment payées seront imputées sur le montant des termes successivement versés par la Compagnie, en tenant compte des intérêts à quatre et demi pour cent (4 1/2 °/₀), à partir de l'échéance de chaque terme.

Art. 3. — Les chemins de fer énoncés à l'article 1er ci-dessus seront régis par le cahier des charges annexé à la convention du 21 juin 1857.

A partir du 1er janvier 1870, les dispositions de l'article 42 dudit cahier des charges seront modifiés ainsi qu'il suit:

La troisième classe de marchandises mentionnée audit article sera définie de la manière suivante :

	PRIX		
	de péage.	de transport.	Total.
	fr. c.	fr. c.	fr. c.
3e CLASSE. — Pierres de taille et produits des carrières, minerais autres que le minerai de fer, fonte brute, sel, moellons, meulières, argiles, briques et ardoises.....	0 06	0 04	0 10

Il sera établi une quatrième classe de marchandises dans les conditions établies ci-après :

		PRIX		
		de péage.	de transport.	Total
		fr. c.	fr. c.	fr. c.
4e CLASSE. — Houilles, marnes, 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.	Pour le parcours de 0 à 100 kilomètres, sans que la taxe puisse être supérieure à 5 francs.....	0 05	0 03	0 08
	Pour le parcours de 101 à 300 kilomètres, sans que la taxe puisse être supérieure à 12 francs.....	0 03	0 02	0 05
	Au delà de 300 kilomètres.....	0 025	0 015	0 04

Droits réservés au Cnam et à ses partenaires

Art. 4. — Si les Compagnies concessionnaires des chemins de fer concédés antérieurement à la présente convention, ou des chemins dont la concession est actuellement soumise au Corps législatif, empruntent des parties de lignes appartenant au réseau du Nord, ces Compagnies ne payeront le prix du péage que pour le nombre de kilomètres réellement parcourus, un kilomètre entamé étant d'ailleurs considéré comme parcouru.

Dans le cas où le service de ces mêmes chemins de fer devrait être établi dans les gares appartenant à la compagnie du Nord, la redevance à payer à la compagnie du Nord sera réglée, d'un commun accord, entre les deux Compagnies intéressées, et, en cas de dissentiment, par voie d'arbitrage.

En cas de désaccord sur le principe ou l'exercice de l'usage commun desdites gares, il sera statué par le ministre, les deux Compagnies entendues.

Art. 5. — Les dispositions de l'article 3 de la convention des 24 juillet 1858 et 11 juin 1859 et de l'article 2 de la convention du 16 juin 1862, qui déterminent le partage en deux réseaux distincts des lignes concédées à la Compagnie, sont modifiées ainsi qu'il suit:

A partir du 1er janvier 1870, l'ancien réseau comprendra les lignes énoncées ci-après:

De Paris à la frontière de Belgique par Lille et par Valenciennes, avec embranchement sur Beauvais;

D'Ermont à Argenteuil;

De Pontoise à la ligne de Paris à Creil;

De Lille à Calais et Dunkerque;

D'Amiens à Boulogne, avec embranchement de Noyelles à Saint-Valery-sur-Somme;

De Boulogne à Calais;

De Saint-Denis à Creil par Chantilly;

De Creil à Saint-Quentin et à Erquelines, avec raccordement de Busigny à Somain;

Des houillères du Pas-de-Calais;

De Lille vers Tournai;

De Tergnier à Laon;

De Valenciennes à Aulnoye;

D'Hautmont à la frontière de Belgique;

De Luzarches à la ligne de Saint-Denis à Pontoise;

Le chemin de fer de ceinture de Paris, pour la part afférente à la compagnie du Nord.

Le nouveau réseau comprendra les lignes énoncées ci-après:

De Paris à Soissons;

De Rouen à Amiens, pour deux tiers;

D'Amiens à Tergnier;

De Chantilly à Senlis;

De Soissons à la frontière de Belgique;

D'Aulnoye à Anor;

De Senlis à Crépy;

De Beauvais à Gournay;

Droits réservés au Cnam et à ses partenaires

De Villers-Cotterets au Port-aux-Perches;

D'Arras à Étaples par ou près Saint-Pol et par la vallée de la Ternoise, et de Béthune à Abbeville par ou près Saint-Pol et Frévent.

Art. 6. — Les paragraphes 2 et 3 de l'article 4 de la convention des 22 juillet 1858 et 11 juin 1859 et le paragraphe 3 de l'article 2 de la convention du 16 juin 1862, relatifs à la garantie d'intérêt, sont modifiés ainsi qu'il suit:

Le maximum du capital garanti par l'État pour l'ensemble des lignes concédées à la Compagnie et comprises dans le nouveau réseau, tel qu'il est défini à l'article 5 de la présente convention, est fixé à la somme de deux cents millions (200 000 000 fr.).

Art. 7. — Les paragraphes 5, 6, 7 et 8 de l'article 7 de la convention des 24 juillet 1858 et 11 juin 1859 seront remplacés par la disposition suivante :

Le compte de premier établissement des lignes de l'ancien et du nouveau réseau sera arrêté provisoirement, tant pour l'application de la garantie d'intérêt que pour l'exercice du droit de partage des bénéfices, avant le 1er janvier qui suivra leur mise en exploitation.

Ce compte sera arrêté définitivement après un délai de dix ans, lequel courra à partir du 1er janvier 1869, pour les lignes mises en exploitation avant cette époque, et, pour les lignes terminées postérieurement au 1er janvier 1869, à partir du 1er janvier qui suivra la mise en exploitation de chaque ligne.

En aucun cas, le capital garanti ne pourra excéder la somme déterminée à l'article 6 ci-dessus.

Toutefois, après l'expiration de ce délai de dix ans, la Compagnie pourra être autorisée, s'il y a lieu, par décrets délibérés en Conseil d'État, à prélever avant tout partage des bénéfices, sur l'ensemble des produits nets de l'ancien et du nouveau réseau, l'intérêt et l'amortissement des dépenses faites sur l'un ou sur l'autre de ces réseaux pour l'exécution des travaux qui seraient reconnus être de premier établissement, tels qu'agrandissement de gares, augmentation du matériel roulant, pose de secondes voies ou de voies de garage.

Art. 8. — Toute somme dépensée dans le cours d'une année pour travaux complémentaires sur une ligne livrée à l'exploitation avant le commencement de ladite année ne figurera dans les comptes soit de la garantie d'intérêt, soit du partage des bénéfices, qu'à partir de l'exercice suivant. L'intérêt et l'amortissement afférents à l'exercice pendant lequel les dépenses auront été faites seront portés au compte de premier établissement.

Art. 9. — Les paragraphes 3, 4 et 5 de l'article 4 de la convention des 24 juillet 1858 et 11 juin 1859 et l'article 3 de la convention du 16 juin 1862 seront remplacés par la disposition suivante:

A partir du 1er janvier 1869, toute la portion des produits nets de l'ancien réseau qui excédera un revenu net moyen de trente-huit mille deux cent quarante francs (38 240 fr.) par kilomètre sera appliquée, concurremment avec les produits nets du nouveau réseau, à couvrir l'intérêt et l'amortissement garantis par l'État.

Le chiffre susénoncé de trente-huit mille deux cent quarante francs sera

Droits réservés au Cnam et à ses partenaires

diminué de quarante-cinq francs (45 fr.) pour chaque million qui ne serait pas admis au compte de premier établissement, sur un capital de cinq cent quarante millions (540 000 000 fr.) représentant l'évaluation des dépenses à faire pour la mise en exploitation des lignes de l'ancien réseau.

Pendant le délai de dix ans, tel qu'il est défini au paragraphe 3 de l'article 7 ci-dessus, le chiffre de trente-huit mille deux cent quarante francs ci-dessus énoncé sera successivement augmenté, pour chaque exercice, d'une somme de quarante-cinq francs (45 fr.) pour chaque million qui aura été dépensé dans le cours de l'exercice précédent, conformément à des projets préalablement approuvés par décrets délibérés en Conseil d'État, pour travaux complémentaires sur les lignes de l'ancien réseau, en sus du capital ci-dessus énoncé de cinq cent quarante millions (540 000 000 fr.).

Le montant total des dépenses supplémentaires prévues par le présent article ne pourra excéder la somme de soixante millions (60 000 000 fr.).

Dans les années comprises entre le 1er janvier 1869 et le 1er janvier qui suivra l'achèvement complet de l'ensemble des lignes du nouveau réseau, le revenu kilométrique réservé à l'ancien réseau, conformément aux dispositions qui précèdent, sera réduit de deux cents francs (200 fr.) pour chaque longueur de cent kilomètres (100 km.) du nouveau réseau non livrée à l'exploitation antérieurement à ladite année, sans toutefois que la réduction totale puisse excéder mille francs (1 000 fr.).

Le revenu net kilométrique réservé aux lignes de l'ancien réseau sera attribué à chacune d'elles à partir du 1er janvier qui suivra sa mise en exploitation.

Art. 10. — L'article 6 de la convention du 21 juin 1857 et l'article 4 de la convention du 16 juin 1862, relatifs à l'exercice du partage des bénéfices entre l'État et la Compagnie, seront remplacés par les dispositions suivantes :

Lorsque l'ensemble des produits nets, tant de l'ancien que du nouveau réseau, excédera la somme nécessaire pour représenter à la fois un revenu net moyen de cinquante mille deux cent soixante-quinze francs (50 275 fr.) par kilomètre sur l'ancien réseau, tel qu'il est défini à l'article 5 de la présente convention, et un intérêt de six pour cent (6 %) du capital effectivement dépensé, tant pour les travaux complémentaires exécutés sur les lignes de l'ancien réseau, en vertu des paragraphes 3 et 4 de l'article précédent, que pour la construction des lignes comprises dans le nouveau réseau, tel qu'il est défini à l'article 5 précité, l'excédant sera partagé par moitié entre l'État et la Compagnie.

Le chiffre susénoncé de cinquante mille deux cent soixante-quinze francs sera diminué de cinquante-deux francs (52 fr.) pour chaque million non admis au compte de premier établissement sur la somme de cinq cent quarante millions (540 000 000 fr.), représentant l'évaluation des frais de premier établissement de l'ancien réseau.

Ce partage s'exercera à partir du 1er janvier 1872 ; les lignes, soit de l'ancien, soit du nouveau réseau, qui ne seraient pas achevées avant ladite époque, ne figureront dans le compte du partage qu'à partir du 1er janvier qui suivra leur mise en exploitation.

Droits réservés au Cnam et à ses partenaires

Art. 11. — La présente convention ne sera passible que du droit fixe de un franc (1 fr.).

CAHIER DES CHARGES SUPPLÉMENTAIRE.

A. — L'État livrera à la Compagnie les terrains, terrassements et ouvrages d'art des chemins de fer énoncés à l'article 1er de la convention ci-annexée et des stations desdits chemins, ainsi que les maisons de gardes des passages à niveau.

Les projets relatifs à l'emplacement et à l'étendue des stations seront communiqués à la Compagnie avant d'être définitivement arrêtés par le Ministre.

B. — La Compagnie sera tenue de prendre livraison des terrassements et des ouvrages d'art, à mesure qu'ils seront achevés entre deux stations principales, par sections contiguës et sur la notification qui lui sera faite de leur achèvement. Il sera dressé procès-verbal de cette livraison et la Compagnie devra commencer immédiatement les travaux à sa charge.

Un an après la date du procès-verbal, il sera procédé à une reconnaissance définitive des travaux qui auront été livrés en vertu du paragraphe précédent, et cette reconnaissance sera constatée par un nouveau procès-verbal contradictoire qui aura pour effet d'affranchir l'État de toute garantie pour les terrassements. Cette garantie, d'ailleurs, ne s'appliquera à aucune époque aux tassements qui pourraient se produire dans la plate-forme du chemin.

La garantie pour les ouvrages d'art et les maisons de gardes ne cessera qu'un an après le procès-verbal de reconnaissance définitive.

En aucun cas, la responsabilité de l'État, telle qu'elle est réglée par le présent article et pour les diverses natures d'ouvrage, ne pourra s'étendre au delà de la garantie matérielle des travaux.

C. — A dater de l'entrée en possession définie au paragraphe 1er de l'article précédent, la Compagnie restera seule chargée de l'entretien des parties du chemin dont elle aura pris livraison, sans préjudice de la garantie stipulée audit article.

D. — Immédiatement après la prise de possession définitive, par la Compagnie, de tout ou partie des travaux à la charge de l'État, il sera dressé, contradictoirement entre l'administration et ladite Compagnie, un état des lieux.

Cet état comprendra :

1° La description de tous les travaux qui serviront d'emplacement au chemin de fer et à ses dépendances ;

2° L'état des travaux d'art et de terrassement, comprenant les ponts, ponceaux, aqueducs, maisons de gardes et tous autres ouvrages construits en vertu des projets approuvés par l'administration supérieure.

E. — La Compagnie exécutera à ses frais les travaux de toute nature relatifs à l'établissement des gares, stations et ateliers, sauf toutefois les terrassements et les ouvrages d'art qui lui sont livrés par l'État, ainsi qu'il est dit ci-dessus.

Elle fournira et posera à ses frais le ballast, la voie de fer et tous ses accessoires. Elle fournira les machines locomotives, les voitures de voyageurs, les

Droits réservés au Cnam et à ses partenaires

wagons de marchandises, les grues et engins nécessaires pour le mouvement des marchandises, les pompes et réservoirs d'eau pour l'alimentation des machines, l'outillage des ateliers de réparation, et, en général, tout le matériel de transport, de chargement et de déchargement nécessaire à l'exploitation.

Elle établira à ses frais les clôtures nécessaires pour séparer le chemin de fer des propriétés riveraines et pour assurer la sûreté de la circulation.

Ne sont pas comprises dans les clôtures mises à la charge de la Compagnie les barrières des passages à niveau, lesquelles seront exécutées par l'État et à ses frais.

A l'égard du ballast, il pourra, du consentement mutuel de l'État et de la Compagnie, être fourni et posé par l'administration, et, dans ce cas, la Compagnie tiendra compte à l'État de la différence entre la dépense réelle faite par lui et celle que lui aurait imposée le simple établissement des terrassements sans le ballast.

F. — La Compagnie sera tenue de commencer l'exploitation, sur les sections qui lui auront été livrées par l'État, à l'expiration du délai d'un an mentionné au premier paragraphe de l'article B ci-dessus.

ANNEXE XX

COMPAGNIE DU NORD

Convention du 8 janvier 1871 approuvée par décret du 9 février 1871.

Article 1er. — Par dérogation aux dispositions de l'article 3 de la convention du 11 juin 1859, approuvée par les loi et décret du même jour, la compagnie du chemin de fer du Nord est autorisée à porter au compte de premier établissement de son nouveau réseau tout ou partie des insuffisances de recettes dudit réseau qui résulteraient des comptes d'exploitation des exercices 1870, 1871 et suivants, jusques et y compris l'exercice 1875.

Art. 2. — La Compagnie déclare, de son côté, renoncer, pour les six exercices indiqués à l'article ci-dessus, au droit qui lui appartient, aux termes de l'article 3 de la convention du 11 juin 1859, de réclamer de l'État l'avance des sommes nécessaires pour parfaire l'intérêt à quatre pour cent et l'amortissement, calculé au même taux, pour un terme de cinquante ans, du capital affecté à l'établissement des lignes composant le nouveau réseau.

Droits réservés au Cnam et à ses partenaires

Art. 3. — Il est entendu que le maximum du capital garanti par l'État, pour le nouveau réseau de la Compagnie, reste, dans tous les cas, fixé à deux cents millions (200 000 000 fr.), conformément aux dispositions de l'article 6 de la convention du 22 mai 1869, et qu'aucune modification n'est d'ailleurs apportée aux stipulations des conventions antérieures relatives à l'exercice du partage des bénéfices entre l'État et la Compagnie, toutes les dispositions desdites conventions auxquelles il n'est pas dérogé par les présentes étant expressément maintenues.

Art. 4. — La présente convention ne sera passible que du droit fixe de un franc.

ANNEXE XXI

COMPAGNIE DU NORD

Convention du 15 juin 1872 approuvée par une loi du même jour.

Article 1er. — Le Ministre des travaux publics, au nom de l'État, concède à la compagnie du Nord, qui l'accepte :

1° Un chemin de fer qui, se détachant, près de Monsoult, de la ligne d'Épinay à Luzarches, passant par ou près Beaumont, Méru, Beauvais, Saint-Omer-en-Chaussée, Crèvecœur-le-Grand et Conty, se raccordera avec le chemin de fer de Rouen à Amiens, près de la station de Saleux;

2° Un chemin de fer qui, se détachant de la ligne de Busigny à Somain, à la sortie de la gare de Cambrai, passant par ou près Solesmes, le Quesnoy, Bavay, Bellignies, aboutira à la frontière belge, dans la direction de Dour.

Le tracé de cette dernière ligne aux abords du Quesnoy sera arrêté d'accord avec le département de la guerre.

Art. 2. — La compagnie du Nord s'engage à exécuter lesdits chemins de fer sans subvention ni garantie d'intérêt, dans le délai de trois ans, à partir de la loi qui approuvera la présente convention.

Art. 3. — Les chemins de fer ci-dessus énoncés seront régis par le cahier des charges annexé à la convention du 21 juin 1857 et modifié par les articles 3 et 4 de la convention du 22 mai 1869.

Art. 4. — Les chemins de Monsoult vers Amiens et de Cambrai à la frontière belge, vers Dour, seront considérés comme formant une concession distincte tant de l'ancien que du nouveau réseau de la Compagnie du Nord. En conséquence, il sera tenu un compte à part des dépenses et des produits de l'exploitation de ces lignes.

Art. 5. — Lorsque les produits nets de l'ensemble des deux lignes concédées

Droits réservés au Cnam et à ses partenaires

en vertu de la présente convention excéderont un revenu net moyen de treize mille francs (13 000 fr.) par kilomètre, l'excédant sera partagé par moitié entre l'État et la Compagnie.

Ce partage s'exercera à partir du 1er janvier qui suivra la mise en exploitation de l'ensemble des deux lignes; il sera soumis aux dispositions énoncées à l'article 7 de la convention approuvée par la loi du 11 juin 1859.

Le compte des frais d'entretien et d'exploitation et le compte des recettes de chaque exercice seront arrêtés dans les formes prescrites par le décret du 12 août 1868.

Art. 6. — Si des Compagnies de chemins de fer déjà existantes ou à créer, et concessionnaires de lignes venant s'embrancher sur le réseau du Nord, empruntent des parties de lignes appartenant à ce réseau, ces Compagnies ne payeront le prix du péage que pour le nombre de kilomètres réellement parcourus, un kilomètre entamé étant d'ailleurs considéré comme parcouru.

Dans le cas où le service de ces mêmes chemins de fer devrait être établi dans les gares appartenant à la compagnie du Nord, la redevance à payer à la compagnie du Nord sera réglée, d'un commun accord, entre les deux Compagnies intéressées, et en cas de dissentiment, par voie d'arbitrage.

En cas de désaccord sur le principe ou l'exercice de l'usage commun desdites gares, il sera statué par le Ministre, les deux Compagnies entendues.

Art. 7. — La présente convention ne sera passible que du droit fixe de un franc.

ANNEXE XXII

COMPAGNIE DU NORD

Décret du 21 novembre 1873 relatif au raccordement de la gare d'eau de Saint-Ouen avec le chemin de Ceinture.

Article 1er. — Est autorisée la substitution de la compagnie du chemin de fer du Nord aux droits et obligations de la société anonyme du chemin de fer et des docks de Saint-Ouen, en ce qui concerne le chemin de fer de raccordement de la gare d'eau de Saint-Ouen au chemin de Ceinture, concédé par le décret précité du 24 mars 1855.

En conséquence, la substitution conditionnelle, qui avait été autorisée par le décret précité du 5 août 1872, de la Compagnie représentée par le sieur de *Van de Wynckèle*, à la société concessionnaire du chemin de fer et des docks de Saint-Ouen, est et demeure annulée.

Droits réservés au Cnam et à ses partenaires

Art. 2. — Le chemin de fer de raccordement de la gare d'eau de Saint-Ouen avec le chemin de fer de Ceinture sera régi par le cahier des charges annexé à la convention du 21 juin 1857 et modifié par les articles 3 et 4 de la convention du 22 mai 1869 ; il sera considéré comme formant une concession distincte, tant de l'ancien que du nouveau réseau de la compagnie du Nord. En conséquence, il sera tenu un compte à part des dépenses et des produits de l'exploitation de cette ligne.

Art. 3. — Le Ministre des travaux publics est chargé de l'exécution du présent décret, lequel sera inséré au Bulletin des lois.

ANNEXE XXIII

COMPAGNIE DU NORD

Convention du 3 août 1875 approuvée par une loi du même jour.

Article 1er. — Le Ministre des travaux publics, au nom de l'État concède à la compagnie du Nord, qui les accepte, les chemins de fer ci-après désignés :

1° De Douai à Orchies ;

2° D'Orchies à la frontière belge, vers Tournai.

Art. 2. — La compagnie du Nord s'engage à exécuter lesdits chemins de fer, sans subvention ni garantie d'intérêt, dans le délai de trois ans, à partir de la loi qui approuvera la présente convention.

Art. 3. — Les chemins de fer ci-dessus désignés seront régis par le même cahier des charges que l'ensemble du réseau de la compagnie du Nord. En conséquence, la concession expirera, comme pour toutes les lignes concédées à cette Compagnie, le 31 décembre 1950.

Ils seront soumis, en outre, aux dispositions de l'article 6 de la convention du 15 juin 1872, ainsi qu'à la disposition suivante :

Dans tous les cas où l'administration le jugera utile, il pourra être accolé aux ponts établis par la Compagnie pour le service du chemin de fer une voie charretière ou une passerelle pour piétons. L'excédant de dépense qui en résultera sera supporté par l'État, le département ou les communes intéressées, après évaluation contradictoire des ingénieurs de l'État et de la Compagnie. A défaut d'accord entre les ingénieurs de l'État et ceux de la Compagnie l'excédant de dépense sera réglé par un décret rendu en Conseil d'État.

Art. 4. — Lesdits chemins de fer formeront, avec les lignes de Montsoult à Amiens et de Cambrai à la frontière belge, vers Dour, comprises dans la convention du 15 juin 1872, un réseau distinct tant de l'ancien que du nou-

Droits réservés au Cnam et à ses partenaires

veau réseau de la compagnie du Nord. En conséquence, il sera tenu un compte à part des dépenses et des produits de l'exploitation de ces lignes.

Art. 5. — Lorsque les produits nets de l'ensemble des lignes mentionnées à l'article 4 ci-dessus excéderont un revenu net moyen de treize mille francs (13 000 fr.) par kilomètre, l'excédant sera partagé par moitié entre l'État et la Compagnie.

Le partage s'exercera à partir du 1er janvier qui suivra la mise en exploitation de l'ensemble des quatre lignes; il sera soumis aux conditions énoncées à l'article 7 de la convention approuvée par la loi du 11 juin 1859.

Jusqu'à l'achèvement de l'ensemble desdites lignes, l'article 5 de la convention du 15 juin 1872, relative aux lignes de Monsoult à Amiens et de Cambrai à la frontière vers Dour, continuera à recevoir son application.

Le compte des frais d'entretien et d'exploitation et le compte des recettes de chaque exercice seront arrêtés dans les formes prescrites par le décret du 12 août 1868.

Art. 6. — Dans le cas où l'une des compagnies d'Orléans, de l'Est, du Midi, de Paris-Lyon-Méditerranée ou de l'Ouest appliquerait aux voitures des trois classes, sur l'ensemble de son réseau, un système de chauffage agréé par le Ministre des travaux publics, la compagnie du Nord s'engage, si elle en est requise par le Ministre, à mettre en pratique sur son réseau, soit ce même système de chauffage, soit tout autre système jugé préférable et agréé par le Ministre. La mise en pratique de ce système aura lieu suivant les délais qui seront prescrits par le Ministre.

La Compagnie s'engage en outre, dès à présent, à chauffer désormais les compartiments des dames seules dans les trois classes.

ANNEXE XXIV

COMPAGNIE DU NORD

Décret du 6 juin 1874 relatif à un chemin de fer de jonction entre les docks de Saint-Ouen et la gare des marchandises de la plaine de Saint-Denis (Seine).

1° Est déclaré d'utilité publique l'établissement d'un chemin de fer de jonction entre les docks de Saint-Ouen et la gare des marchandises de la plaine de Saint-Denis (Seine), suivant le tracé indiqué par une ligne rouge sur le plan produit par la compagnie du Nord, lequel plan restera annexé au présent décret.

Droits réservés au Cnam et à ses partenaires

2° La compagnie du Nord est autorisée à établir et à exploiter ce chemin de fer aux clauses et aux conditions de son cahier des charges en date du 26 juin 1857.

3° Les expropriations nécessaires pour l'exécution des travaux devront être accomplies dans un délai de dix-huit mois, à partir de la promulgation du présent décret.

La Compagnie sera soumise, pour ces expropriations, aux droits comme aux obligations qui dérivent, pour l'administration, de la loi du 3 mai 1841.

4° Le chemin de fer concédé par l'article 2 du présent décret est compris dans l'ancien réseau de la compagnie du chemin de fer du Nord.

ANNEXE XXV

COMPAGNIE DU NORD

Convention du 30 décembre 1875 approuvée par une loi du même jour.

Article 1er. — Le Ministre des travaux publics, au nom de l'État, concède à la compagnie du Nord, qui accepte, les chemins de fer ci-après :

1° D'Amiens à la vallée de l'Ourcq, passant par ou près Montdidier, Compiègne et Villers-Cotterets ;

2° D'Abbeville à Eu et au Tréport.

Art. 2. — La Compagnie s'engage à exécuter les chemins de fer énoncés à l'article 1er ci-dessus dans le délai, savoir :

1° De quatre ans, pour le chemin d'Amiens à la vallée de l'Ourcq ;

2° De huit ans, pour la ligne d'Abbeville à Eu et au Tréport, à partir de l'approbation, par l'administration, des projets définitifs de chacun de ces chemins.

La Compagnie devra produire ces projets définitifs dans un délai de deux ans, à dater du 1er janvier qui suivra la loi approbative de la présente convention. Faute par elle d'avoir présenté ces projets dans le délai ci-dessus énoncé, le délai d'exécution de chaque ligne sera réduit d'un temps égal au retard apporté à la production desdits projets.

Art. 3.— Les chemins de fer ci-dessus mentionnés seront soumis au cahier des charges qui régit l'ensemble des concessions faites à la compagnie du Nord, et, en conséquence, leur concession expirera, comme pour toutes les lignes concédées à cette Compagnie, le trente et un décembre mil neuf cent cinquante (1950).

Droits réservés au Cnam et à ses partenaires

Ils seront soumis, en outre, aux dispositions additionnelles résultant des conventions du 15 juin 1872 et du 3 août 1875, sous les réserves ci-après :

Les terrassements et les ouvrages d'art desdits chemins pourront n'être exécutés que pour une voie, les terrains nécessaires à l'assiette des chemins étant immédiatement acquis pour deux voies et les souterrains, les passages supérieurs et les fondations des principaux ouvrages d'art étant également construits pour deux voies.

Le rayon des courbes de raccordement ne pourra être inférieur à trois cents mètres, et le maximum de l'inclinaison des pentes et rampes est fixé à quinze millimètres par mètre.

Les prescriptions de l'article 6 de la convention du 3 août 1875, relatives au chauffage des voitures, ne seront applicables, pour l'ensemble des lignes concédées à la compagnie du Nord, qu'aux trains dont le trajet excédera une durée de deux heures.

Art. 4. — La compagnie du Nord s'engage à anticiper le versement des six derniers termes des avances qu'elle est tenue de faire, en vertu de l'article 2 de la convention du 22 mai 1869, pour le chemin de fer d'Arras à Etaples, avec embranchement sur Béthune et Abbeville, et pour le chemin d'Épinay à Luzarches.

Ces anticipations de paiement seront réglées par le Ministre, suivant les besoins des travaux exécutés par l'État, et ne donneront lieu à aucune modification au montant ni aux échéances des termes stipulés par la convention du 22 mai 1869 pour le remboursement desdites avances.

La Compagnie s'engage, en outre, à faire une nouvelle avance de quatre millions (4 000 000 fr.) pour le chemin de fer d'Arras à Etaples, avec embranchements sur Béthune et Abbeville. Ladite avance sera remboursée à la Compagnie en soixante-quatorze annuités, calculées d'après les taux effectifs des obligations émises par elle, conformément aux dispositions des paragraphes 5 et suivants de l'article 6 ci-après.

Art. 5. — La faculté que, par l'article 2 de la convention du 22 mai 1869, le Gouvernement s'est réservée jusqu'au 1er mai 1875, de convertir en remboursement de capital le remboursement sous forme d'annuités de la portion des avances restant due à la Compagnie, est prorogée jusqu'au 1er mai 1881.

Cette disposition s'appliquera à la nouvelle avance de quatre millions prévue par l'article précédent.

Art. 6.—Le Ministre des travaux publics, au nom de l'État, s'engage à payer à la Compagnie, à titre de subvention, une somme de sept millions six cent cinquante mille francs (7 650 000 fr.) pour la ligne d'Amiens à la vallée de l'Ourcq.

Le paiement de cette subvention sera effectué en seize termes semestriels égaux, payables le 1er mai et le 1er novembre de chaque année, et dont le premier écherra le 1er mai 1877.

La Compagnie devra justifier, avant chaque paiement, de l'emploi sur la ligne à laquelle s'applique ladite subvention, en achats de terrains ou en travaux et approvisionnements sur place, d'une somme double de celle qu'elle aura à recevoir. Le dernier versement ne sera fait qu'après l'ouverture de cette ligne.

Droits réservés au Cnam et à ses partenaires

Le Gouvernement aura la faculté, à dater du 1er mai 1877, de convertir chacun de ces seize termes semestriels, au fur et à mesure de leur échéance, en annuités payables par termes semestriels, le 1er mai et le 1er novembre de chaque année, et dont le dernier écherra le 1er novembre mil neuf cent cinquante (1950).

Ces annuités, comprenant l'intérêt et l'amortissement de chaque terme, seront calculées, lors de l'échéance de chacun de ces termes, à un taux fixé provisoirement à cinq francs soixante-quinze centimes pour cent francs (5 fr. 75 c. %).

Le taux définitif sera arrêté, après le paiement intégral des subventions, d'après le prix moyen des négociations de l'ensemble des obligations émises par la Compagnie du 1er mai 1877 au 1er novembre 1884.

Ce prix moyen sera arrêté déduction faite de l'intérêt couru au jour de la vente des titres ainsi que de tous droits, à la charge de la Compagnie, dont ces titres sont ou seront frappés et de tous autres frais accessoires dont la Compagnie justifiera.

Le taux définitif ci-dessus mentionné sera arrêté dans les formes prescrites par le décret du 12 août 1868, portant règlement des justifications à faire par la Compagnie pour l'application de la garantie d'intérêt et du partage des bénéfices.

Il sera tenu compte respectivement à la Compagnie et à l'État, avec intérêts simples à cinq pour cent (5 %), des insuffisances ou des excédants que présenteraient, sur le règlement définitif des annuités, les paiements calculés au taux provisoire de cinq francs soixante-quinze centimes pour cent.

Si, à la date du 1er mai 1881 ou à une date antérieure, le Gouvernement, après avoir opté pour le paiement par annuités, croit devoir renoncer à ce mode de libération, la portion de la subvention restant due à la Compagnie sera soldée en termes égaux, payables le 1er mai et le 1er novembre de chaque année, et dont le dernier écherra le 1er novembre 1884. Pour établir le chiffre du capital restant à solder à titre de subvention, les annuités précédemment payées seront imputées sur le montant des termes auxquels la Compagnie aurait eu droit en vertu du paragraphe 2 du présent article, en tenant compte des intérêts à cinq pour cent (5 %), à partir de l'échéance de chaque terme.

Art. 7. — La Compagnie sera tenue d'établir, sur la demande du Ministre des travaux publics, la deuxième voie sur tout ou partie des lignes composant l'ancien et le nouveau réseau de la compagnie du Nord, quel que soit le produit de ces lignes.

Dans ce cas, l'État payera chaque année à la Compagnie une annuité représentant les intérêts, l'amortissement et les frais accessoires des emprunts réellement effectués par la Compagnie pour subvenir aux dépenses occasionnées par l'établissement de cette deuxième voie.

Dès que le produit brut d'une section de ligne excédera le chiffre de trente-cinq mille francs (35 000 fr.) par kilomètre, l'annuité correspondant à l'établissement de la deuxième voie de cette section cessera de courir.

Art. 8. — Sont classées dans l'ancien réseau les lignes ci-après, savoir :

1° De Monsoult à Amiens ;

2° De Cambrai à la frontière belge, vers Dour ;

Droits réservés au Cnam et à ses partenaires

3° De Douai à Orchies;
4° D'Orchies à la frontière belge, vers Tournay;
5° Des docks de Saint-Ouen au chemin de fer de Ceinture intérieur de Paris;
6° Des docks de Saint-Ouen à la gare de la plaine Saint-Denis.

Sont abrogées les dispositions des articles 4 et 5 de la convention du 15 juin 1872 et de la convention du 3 août 1875, portant que les quatre lignes ci-dessus énoncées sous les nos 1, 2, 3 et 4 formeront un réseau distinct tant de l'ancien que du nouveau réseau, ainsi que la disposition de l'article 2 du décret du 21 novembre 1873, portant que le chemin de fer de raccordement des docks de Saint-Ouen avec le chemin de fer de Ceinture formera une concession distincte tant de l'ancien que du nouveau réseau de la Compagnie du Nord.

Seront classés dans le nouveau réseau les chemins de fer ci-après, savoir :
1° D'Amiens à la vallée de l'Ourcq;
2° d'Abbeville à Eu et au Tréport.

En conséquence, lesdites lignes seront soumises aux dispositions des conventions antérieures et de la présente convention relatives à la garantie d'intérêt, dont le terme demeure fixé au trente et un décembre mil neuf cent quatorze (1914).

Art. 9. — Le compte de premier établissement des lignes de l'ancien et du nouveau réseau sera arrêté provisoirement, tant pour l'application de la garantie d'intérêt que pour l'exercice du droit de partage des bénéfices, avant le 1er janvier qui suivra leur mise en exploitation.

Ce compte sera arrêté définitivement après un délai de dix ans, lequel courra à partir du 1er janvier 1878, pour les lignes mises en exploitation avant cette époque, et pour les lignes terminées postérieurement au 1er janvier 1878, à partir du 1er janvier qui suivra la mise en exploitation de chaque ligne.

Pour les lignes sur lesquelles la pose de la deuxième voie aura été effectuée sur la demande de l'État, le compte de premier établissement sera arrêté dix ans après le 1er janvier qui suivra la mise en exploitation de la deuxième voie.

En aucun cas, le capital garanti ne pourra excéder la somme de deux cent vingt-trois millions cinq cent mille francs (223 500 000 fr.).

Toutefois, après l'expiration de ce délai de dix ans, la Compagnie pourra être autorisée, s'il y a lieu, par décrets délibérés en Conseil d'État, à prélever, avant tout partage de bénéfices, sur l'ensemble des produits nets de l'ancien et du nouveau réseau, l'intérêt et l'amortissement des dépenses faites sur l'un ou l'autre de ces deux réseaux pour l'exécution de travaux qui seraient reconnus de premier établissement.

Art. 10. — Les dispositions de l'article 9 de la convention du 22 mai 1869, relatives à la fixation du revenu net réservé à l'ancien réseau, continueront à être appliquées aux lignes de l'ancien et du nouveau réseau, tels qu'ils sont constitués par l'article 5 de ladite convention, sauf les additions suivantes :

A partir du terme fixé à l'article 2 ci-dessus pour la mise en exploitation des lignes énoncées audit article, les chiffres calculés conformément au paragraphe qui précède seront augmentés, pour l'ensemble des lignes tant de l'ancien que du nouveau réseau mentionnées à l'article 8 de la présente convention, savoir :

Droits réservés au Cnam et à ses partenaires

1° De l'intérêt et de l'amortissement effectifs des sommes dépensées par la Compagnie pour le premier établissement de ces lignes qui sont comprises dans l'ancien réseau, sans que ce capital puisse excéder, pour l'ensemble desdites lignes, la somme de soixante-six millions (66 000 000 fr.);

2° De la différence entre l'intérêt et l'amortissement effectifs des obligations émises par la Compagnie et l'intérêt et l'amortissement garantis par l'État pour le capital de premier établissement des lignes annexées au nouveau réseau, sans que ce capital puisse excéder la somme de vingt-trois millions cinq cent mille francs (23 500 000 fr.);

3° Pour chaque exercice, de l'intérêt et de l'amortissement effectifs des obligations émises pour l'exécution de travaux complémentaires, en sus de la somme de soixante millions prévue pour travaux de cette nature par l'article 9 de la convention du 22 mai 1869, sans que ces dépenses additionnelles puissent excéder la somme de cent quarante millions (140 000 000 fr.).

Pour l'application des trois paragraphes qui précèdent, on se conformera aux dispositions des paragraphes 5 et suivants de l'article 6 ci-dessus, sauf la modification suivante :

L'intérêt et l'amortissement effectifs des obligations seront calculés respectivement pour l'ancien et pour le nouveau réseau d'après le prix moyen des négociations qui auront été faites depuis l'exercice 1876 jusqu'à la fin de l'exercice dans lequel l'ensemble des nouvelles lignes appartenant à chaque réseau auront été mises en exploitation.

Jusqu'à l'époque fixée au paragraphe 2 du présent article, les intérêts et l'amortissement des obligations émises pour l'exécution des lignes mentionnées à la présente convention seront payés au moyen des produits des sections de ces lignes qui seront mises successivement en exploitation. En cas d'insuffisance, ces intérêts et amortissement seront portés au compte de premier établissement.

Art. 11. — Les dispositions de l'article 10 de la convention du 22 mai 1869, relatives au partage des bénéfices entre l'État et la Compagnie, continueront à recevoir leur application en ce qui touche les lignes comprises tant dans l'ancien que dans le nouveau réseau, tels qu'ils sont constitués par la convention précitée, sauf les additions suivantes :

Le montant du revenu net attribué à la Compagnie avant tout partage des bénéfices, tel qu'il aura été calculé dans les conditions prévues au paragraphe précédent, sera augmenté, à partir du 1er janvier qui suivra la mise en exploitation de chacune des lignes tant de l'ancien que du nouveau réseau énoncées à l'article 8 de la présente convention, savoir :

1° Pour les lignes ci-après :

Montsoult à Amiens;

Cambrai à la frontière belge, vers Dour;

Douai à Orchies;

Orchies à la frontière belge, vers Tournay;

Abbeville à Eu et au Tréport,

d'un revenu net moyen de treize mille francs (13 000 fr.) par kilomètre;

2° Pour les lignes ci-après :

Droits réservés au Cnam et à ses partenaires

Docks de Saint-Ouen au chemin de fer de Ceinture intérieur de Paris ;
Docks de Saint-Ouen à la plaine Saint-Denis;
Amiens à la vallée de l'Ourcq,
d'un intérêt de six et demi pour cent (6 1/2 %) du capital effectivement dépensé par la Compagnie pour la construction desdites lignes;

3° D'un intérêt de six pour cent (6 %) des sommes effectivement dépensées pour travaux complémentaires en sus de la somme de soixante millions prévue par l'article 9 de la convention du 22 mai 1869, et jusqu'à concurrence du chiffre maximum de cent quarante millions (140 000 000 fr.) fixé par l'article 10 ci-dessus.

ANNEXE XXVI

COMPAGNIE DU NORD

Décret du 20 mai 1876 autorisant la Compagnie du Nord à exploiter des lignes concédées aux Compagnies du Nord-Est, de Lille à Valenciennes et de Lille à Béthune.

Article 1er. — La compagnie du chemin de fer du Nord est autorisée à exploiter les lignes ci-après désignées, concédées aux compagnies des chemins de fer du Nord-Est, de Lille à Valenciennes et de Lille à Béthune..., savoir :

Lille à Comines ;
Tourcoing à Menin;
Gravelines à Watten ;
Boulogne à Saint-Omer;
Saint-Omer à Berguette;
Berguette à Armentières;
Dunkerque à Calais, par Gravelines ;
Somain à Roubaix et Tourcoing, par Orchies et Cysoing ;
Jeumont à Anor ;
Chauny à Anisy ;
Le prolongement, sur le territoire belge, des lignes de Lille à Comines et de Tourcoing à Menin, respectivement jusque dans les gares de Comines et de Menin;
Lille à Valenciennes, avec raccordement sur Bruay ;
Saint-Amand à Blanc-Misseron ;
Saint-Amand vers Tournai ;

Droits réservés au Cnam et à ses partenaires

Don à Hénin-Liétard et à Armentières ;
Valenciennes à Douzies par Bavai ;
Lille à Béthune.

Art. 2. — La présente autorisation est subordonnée aux conditions suivantes, que la compagnie des chemins de fer du Nord s'est engagée à exécuter :

1° La compagnie des chemins de fer du Nord, jusqu'à ce qu'il ait été statué par une loi sur les questions financières qui naissent des traités ci-dessus visés, ne réclamera par l'application de la garantie d'intérêt stipulée par la convention du 22 mai 1869 relative à la concession des chemins de fer du Nord-Est, ladite convention approuvée par la loi du même jour.

2° Il sera fait par la compagnie du Nord un compte à part des résultats de l'exploitation des chemins de fer mentionnés à l'article 1er ci-dessus, en distinguant les lignes concédées à la compagnie du Nord-Est et celles qui sont comprises dans le réseau de la compagnie de Lille à Valenciennes.

Droits réservés au Cnam et à ses partenaires

SÉRIE III (SUITE)

II. — COMPAGNIE DE L'EST

ANNEXE XXVII

COMPAGNIE DE L'EST

Convention des 24 juillet 1858 et 11 juin 1859 approuvée par décret du 11 juin 1859.

Article 1er.—L'ensemble des concessions faites à la compagnie des chemins de fer de l'Est est régi par les dispositions énoncées aux articles ci-après.

Art. 2. — Est approuvé le traité de fusion passé, le 12 mai 1857, entre la compagnie des chemins de fer de l'Est et la compagnie du chemin de fer des Ardennes.

Une copie certifiée dudit traité restera annexée à la présente.

Art. 3. —Le Ministre de l'agriculture, du commerce et des travaux publics, au nom de l'État, concède à la compagnie de l'Est un chemin de fer de Thann à Wesserling, formant le prolongement du chemin de fer de Mulhouse à Thann.

La Compagnie s'engage à exécuter ce chemin à ses frais, risques et périls.

Art. 4.—Le Ministre de l'agriculture, du commerce et des travaux publics, au nom de l'État, s'engage à concéder à la compagnie de l'Est, dans le cas où l'utilité publique en serait reconnue, après l'accomplissement des formalités prescrites par l'article 3 de la loi du 3 mai 1841, un chemin de fer dirigé de Mézières vers un point à déterminer de la ligne de Soissons à la frontière de Belgique, par Laon, Vervins et Hirson.

La Compagnie s'engage à exécuter ladite ligne à ses frais, risques et périls, dans un délai de huit années, à dater du décret de concession définitive à intervenir.

Les engagements ci-dessus énoncés seront considérés comme non avenus

Droits réservés au Cnam et à ses partenaires

et nuls, dans le cas où leur exécution n'aurait pas été réclamée, soit par le Gouvernement, soit par la Compagnie, dans un délai de quatre années, à partir de la ratification des présentes, et dans le cas où, l'accomplissement de ces engagements ayant été réclamé, l'utilité publique n'aurait pas été déclarée dans un délai de huit ans, à partir de ladite époque.

Art. 5. — La concession de la compagnie de l'Est sera considérée, au point de vue de l'application des clauses stipulées par la présente convention, comme partagée en deux réseaux distincts, savoir :

1° L'ancien réseau, comprenant les lignes énoncées ci-après :

De Paris à Strasbourg, avec embranchement sur Reims et sur Mourmelon, et prolongement jusqu'à Kehl;

De Paris à Vincennes et Saint-Maur, avec raccordement sur la ligne de Mulhouse;

De Frouard à Metz et à la frontière prussienne;

De Metz à Thionville et à la frontière du grand-duché du Luxembourg;

De Strasbourg à Wissembourg;

De Strasbourg à Bâle;

De Mulhouse à Thann;

De Thann à Wesserling;

Le chemin de fer de ceinture de Paris, pour la part afférente à la Compagnie de l'Est.

2° Le nouveau réseau comprenant les lignes énoncées ci-après :

Lignes concédées à titre définitif.

De Paris à Mulhouse, avec embranchement sur Coulommiers, Provins, Montereau et Bar-sur-Seine;

De Blesmes à Saint-Dizier et à Gray;

De Nancy à Gray, par Épinal;

De Reims à la frontière belge, par Mézières, Charleville et Givet, avec embranchement sur Sedan;

De Sedan à la ligne de Metz à Thionville, avec embranchement sur la frontière belge par Longwy;

De Reims à la ligne de Paris à Soissons;

De Reims à Laon.

Ligne concédée à titre éventuel.

De Mézières vers un point à déterminer de la ligne de Soissons à la frontière de Belgique.

Art. 6. — Le Ministre de l'agriculture, du commerce et des travaux publics s'engage, au nom de l'État, à garantir à la Compagnie pendant cinquante années, à partir du premier janvier mil huit cent soixante-quatre (1er janvier 1864), l'intérêt à quatre pour cent (4 %) et l'amortissement, calculé au même taux, pour un terme de cinquante ans, du capital affecté au rachat ou à la construction des lignes composant le nouveau réseau, tel qu'il est défini à l'article précédent.

Le capital garanti ne pourra excéder, pour l'ensemble des lignes rétrocédées

Droits réservés au Cnam et à ses partenaires

ou concédées à titre définitif, la somme totale de cinq cent cinq millions (505 000 000 fr.);

Et pour la ligne de Mézières, vers un point à déterminer de la ligne de Soissons à la frontière de Belgique, la somme de dix-sept millions (17 000 000 fr.).

Celles des lignes du nouveau réseau qui ne seront pas terminées avant le premier janvier mil huit cent soixante-quatre (1er janvier 1864) ne participeront à la garantie d'intérêt qu'à partir du 1er janvier qui suivra leur mise en exploitation.

Jusqu'à l'époque où commencera, pour les lignes du nouveau réseau, l'application de la garantie stipulée par le présent article, les intérêts et l'amortissement des obligations émises pour leur exécution seront payés au moyen des produits des sections de ces lignes qui seront mises successivement en exploitation. En cas d'insuffisance, ces intérêts et amortissement seront portés au compte de premier établissement.

Art. 7.—La garantie d'intérêt stipulée par l'article précédent s'appliquera ainsi qu'il suit :

Il sera établi chaque année deux comptes distincts des produits nets, y compris les produits accessoires de toute nature,

1° De l'ancien réseau,

2° Du nouveau réseau,

tels qu'ils sont définis à l'article 4 ci-dessus.

A partir du 1er janvier qui suivra l'achèvement complet de l'ensemble des lignes comprises, soit dans l'ancien, soit dans le nouveau réseau, toute la portion des produits nets de l'ancien réseau qui excédera un revenu net moyen de vingt-sept mille huit cents francs (27 800 fr.) par kilomètre sera appliquée, concurremment avec les produits nets du nouveau réseau, à couvrir l'intérêt et l'amortissement garantis par l'État.

Dans les années comprises entre le 1er janvier 1864 et l'époque de l'achèvement complet de l'ensemble des lignes concédées, le chiffre de vingt-sept mille huit cents francs ci-dessus fixé sera réduit de deux cents francs (200 fr.) par chaque longueur de cent kilomètres (100 km.) non livrée à l'exploitation, sans toutefois que la réduction totale puisse excéder huit cents francs (800 fr.).

Les lignes de l'ancien réseau qui ne seraient pas terminées avant le 1er janvier ne figureront, dans le compte des produits nets de ce réseau, qu'à partir du 1er janvier qui suivra leur mise en exploitation.

En conséquence des dispositions du présent article, la garantie de l'État ne s'appliquera que dans le cas où les produits nets du nouveau réseau, accrus de l'excédant des produits de l'ancien réseau, ne couvriraient pas l'intérêt de l'amortissement à quatre pour cent du capital garanti par l'État.

Art. 8. — Lorsque l'État aura, à titre de garant, payé tout ou partie d'une annuité garantie, il en sera remboursé avec les intérêts à quatre pour cent (4 %) par an, sur les produits nets des lignes auxquelles est accordée la garantie de l'État, dès que ces produits nets, accrus de l'excédant des produits de l'ancien réseau, conformément à l'article 5 ci-dessus, dépasseront l'intérêt et l'amortissement garantis, et dans quelque année que cet excédant se produise.

Droits réservés au Cnam et à ses partenaires

A l'expiration de la concession, ou dans le cas d'application de la clause de rachat stipulée par l'article 37 du cahier des charges ci-annexé, si l'État est créancier de la Compagnie, le montant de sa créance sera compensé, jusqu'à due concurrence, avec la somme due à la Compagnie pour la reprise, s'il y a lieu, aux termes de l'article 36 dudit cahier des charges, du matériel tant de l'ancien que du nouveau réseau.

Art. 9. — Le partage des bénéfices entre l'État et la Compagnie, prévu par l'article 24 du cahier des charges annexé à la loi du 19 juillet 1845, par l'article 6 de la convention du 17 août 1853 et par l'article 5 de la convention du 20 avril 1854, s'exercera, à partir du premier janvier mil huit cent soixante et douze (1er janvier 1872), lorsque l'ensemble des produits nets, tant de l'ancien que du nouveau réseau, excédera la somme nécessaire pour représenter à la fois six pour cent (6 %) du capital effectivement dépensé pour la construction des lignes rétrocédées par la compagnie des Ardennes en vertu de la présente convention, et huit pour cent (8 %) du capital effectivement dépensé pour le surplus des lignes concédées à la compagnie de l'Est.

Les lignes qui ne seraient pas achevées avant ladite époque seront comprises dans le compte général du partage, à partir du 1er janvier qui suivra leur mise en exploitation.

Art. 10. — Un règlement d'administration publique déterminera, en ce qui concerne la garantie d'intérêt accordée par l'article 6 de la présente convention, les formes suivant lesquelles la Compagnie sera tenue de justifier vis-à-vis de l'État, et sous le contrôle de l'administration supérieure,

1° Des frais de construction;

2° Des frais annuels d'entretien et d'exploitation;

3° Des recettes.

Ne seront pas comptés dans les frais annuels l'intérêt et l'amortissement des emprunts que la Compagnie pourrait contracter pour l'achèvement des travaux en cas d'insuffisance du capital garanti par l'État.

Sera compris dans ces frais annuels le prélèvement à opérer pour la réserve conformément à l'article 46 des statuts de la Compagnie.

Le même règlement d'administration publique déterminera les dispositions destinées à régler l'exercice du droit de partage des bénéfices.

Le compte de premier établissement des lignes énoncées à l'article 5 ci-dessus sera arrêté provisoirement, tant pour l'application du droit de garantie que pour l'exercice du droit de partage des bénéfices, avant le 1er janvier qui suivra leur mise en exploitation, et arrêté définitivement cinq ans après ladite époque; en aucun cas, le capital garanti ne pourra excéder les sommes déterminées à l'article 6 précité.

Toutefois, après l'expiration de ce délai de cinq ans, la Compagnie pourra être autorisée, s'il y a lieu, par décrets délibérés en Conseil d'État, à ajouter auxdits comptes, pour l'exercice du droit de partage des bénéfices, les dépenses faites pour l'exécution de travaux qui seraient reconnus être de premier établissement.

Dans tous les cas, la Compagnie n'aura droit qu'au prélèvement, sur les produits nets, des intérêts et de l'amortissement desdites dépenses.

Droits réservés au Cnam et à ses partenaires

Art. 11. — Toutes les lignes formant le réseau de la Compagnie de l'Est, et énoncées à l'article 5 ci-dessus, seront régies par le cahier des charges ci-annexé (1).

Le même cahier des charges sera appliqué au réseau des Ardennes, dès que la fusion prévue par le traité énoncé à l'article 2 ci-dessus aura été réalisée.

Toutefois, ne seront mises en vigueur :

1° Les dispositions du titre IV du cahier des charges mentionné au paragraphe 1er du présent article, qu'à partir du 1er juillet 1859 ;

2° Les dispositions de l'article 54, relatif au transport des militaires et marins, qu'à partir du 1er janvier 1863.

Jusqu'aux époques indiquées aux deux paragraphes qui précèdent, les conditions concernant le transport des voyageurs et des marchandises, et le transport des militaires et marins, seront réglées, pour chaque ligne du réseau, par le cahier des charges antérieur qui lui est propre.

L'administration des postes jouira, à partir du 1er janvier 1859, des avantages stipulés par l'article 56 du cahier des charges ci-annexé, sous la condition, par elle, de payer à titre de forfait, à la Compagnie, une somme annuelle de trois cent mille francs (300 000 fr.), mais seulement du 1er janvier 1859 jusqu'au 1er janvier 1880.

Art. 12. — Sont abrogés :

1° Celles des dispositions de l'article 1er, paragraphes 2 et 4, de la convention du 17 août 1853, et des articles 3 et 4 de la convention du 20 avril 1854, desquelles il résulte que la Compagnie accepte sans garantie d'intérêt la concession des lignes mentionnées à l'article 5 ci-dessus, comme formant le nouveau réseau ;

2° Les cahiers des charges annexés à la loi du 19 juillet 1845, au décret du 17 août 1853 et au décret du 20 avril 1854, dans toutes les dispositions dont le maintien ne résulte pas de la présente convention.

Art. 13.—A partir du 1er janvier 1872, la somme de cent vingt francs (120 fr.) par chaque kilomètre de chemin de fer exploité que la Compagnie est tenue de verser, chaque année, à la caisse centrale du trésor public, en vertu de l'article 67 du cahier des charges, pour pourvoir aux frais de contrôle de l'exploitation, pourra être élevée, par décret impérial délibéré en Conseil d'État, la Compagnie préalablement entendue, à un chiffre qui, dans aucun cas, ne pourra excéder cent cinquante francs (150 fr.).

Art. 14. — Les obligations que la Compagnie pourrait avoir à émettre, pour l'exécution des travaux mis à sa charge, soit par la présente convention, soit par des actes antérieurs, ne peuvent être émises qu'en vertu d'une autorisation du Ministre de l'agriculture, du commerce et des travaux publics, qui déterminera l'époque, le mode et la forme de ces émissions, et fixera les époques et la quotité des versements jusqu'à complète réalisation.

Art. 15. — La présente convention et le traité de fusion approuvé par l'article 2 ci-dessus ne seront passibles que du droit fixe d'un franc.

(1) Voir annexe XII.

Droits réservés au Cnam et à ses partenaires

ANNEXE XXVIII

COMPAGNIE DE L'EST

Extrait d'une convention du 11 juin 1859 entre le Ministre des travaux publics et la compagnie du chemin de fer des Ardennes, approuvée par décret du même jour.

. . . . . .

Art. 3. — Le Ministre de l'agriculture, du commerce et des travaux publics s'engage, au nom de l'État, à garantir à la Compagnie, à partir du 1er janvier qui suivra la mise en exploitation de l'ensemble des lignes concédées par les décrets des 20 juillet 1853 et 10 juin 1857, l'intérêt à quatre pour cent (4 %) et l'amortissement calculé au même taux, pour un terme de cinquante années, du capital affecté à la construction desdites lignes, sans que, dans aucun cas, ce capital puisse excéder la somme de cent trente-sept millions cinq cent mille francs (137 500 000 fr.).

A partir de l'époque où, en exécution du traité mentionné à l'article 1er ci-dessus, les lignes des Ardennes seront définitivement réunies à la concession de la compagnie de l'Est, ladite garantie se confondra avec celle qui, par l'article 6 de la convention des 24 juillet 1858 et 11 juin 1859, a été accordée au nouveau réseau de cette dernière Compagnie.

A partir de la même époque, les lignes des Ardennes seront soumises au cahier des charges de la Compagnie de l'Est.

Art. 4. — Dans le cas où, avant la réunion définitive des lignes des Ardennes à la concession de l'Est, l'État aurait payé, à titre de garant, en exécution de la disposition qui précède, tout ou partie d'une annuité garantie, il en sera remboursé avec les intérêts à quatre pour cent (4 %) par an, conformément aux conditions déterminées par l'article 8 de la convention intervenue, les 24 juillet 1858 et 11 juin 1859, entre le Ministre de l'agriculture, du commerce et des travaux publics, et la compagnie de l'Est. Les conséquences de la présente stipulation seront réglées d'accord entre les deux compagnies des Ardennes et de l'Est, sous l'approbation de l'administration supérieure.

La garantie de l'État ne pourra être réclamée par la compagnie des Ardennes qu'après que cet accord sera intervenu.

. . . . . .

Droits réservés au Cnam et à ses partenaires

ANNEXE XXIX

COMPAGNIE DE L'EST

Convention du 1er mai 1863 approuvée par décret du 11 juin 1863.

Article 1er. — Sont et demeurent approuvés :

1° Le traité passé, le 15 mars 1863, entre la compagnie des chemins de fer de l'Est et la compagnie des chemins de fer des Ardennes ;

2° Le traité passé, le 15 mars 1863, entre la compagnie des chemins de fer de l'Est et la compagnie des Salines domaniales de l'Est.

Une copie certifiée desdits traités restera annexée à la présente.

Art. 2. — Le Ministre de l'agriculture, du commerce et des travaux publics, au nom de l'État, concède à la compagnie des chemins de fer de l'Est, qui l'accepte, les chemins de fer ci-après :

D'Épinal à Remiremont ;
De Lunéville à Saint-Dié ;
De Strasbourg à Barr, à Mutzig et à Wasselonne ;
D'Haguenau à Niederbronn ;
De Niederbronn à Thionville ;
De Châtillon-sur-Seine à Chaumont ;
De Chaumont à la ligne de Paris à Strasbourg ;
De Sainte-Marie-aux-Mines à Schlestadt ;
De Belfort à Guebwiller ;
De Reims à Metz.

La Compagnie s'engage à exécuter les chemins susénoncés dans un délai de huit ans, à partir du décret qui approuvera la présente convention, sauf l'exception stipulée à l'article 3 ci-après.

Art. 3. — Le Ministre de l'agriculture, du commerce et des travaux publics s'engage, au nom de l'État, à payer à la Compagnie, à titre de subvention, pour l'exécution des chemins mentionnés à l'article qui précède, une somme de soixante-deux millions huit cent mille francs (62 800 000 fr.), savoir :

Épinal à Remiremont.	3 000 000 fr.
Lunéville à Saint-Dié.	5 000 000
Strasbourg à Barr, à Mutzig et à Wasselonne.	600 000
Haguenau à Niederbronn.	240 000
Niederbronn à Thionville.	27 410 000
Châtillon à Chaumont..	7 000 000
Chaumont à la ligne de Strasbourg..	13 700 000
Sainte-Marie-aux-Mines à Schlestadt	850 000
Belfort à Guebwiller.	3 000 000
Dieuze à Avricourt..	2 000 000

Des sommes ci-dessus énoncées seront respectivement déduites les dépenses faites par l'État sur plusieurs de ces lignes antérieurement au décret qui approuvera les présentes.

Droits réservés au Cnam et à ses partenaires

Les chemins de Strasbourg à Barr, Mutzig et Wasselonne, d'Haguenau à Niederbronn et de Sainte-Marie-aux-Mines à Schlestadt, seront livrés à la Compagnie dans les conditions résultant des engagements contractés par les départements du Haut et du Bas-Rhin pour l'exécution des travaux. Ces chemins seront mis en exploitation dans le délai d'un an, à partir de l'époque où ils auront été remis à la Compagnie.

La Compagnie aura droit, en outre, pour le chemin de fer de Niederbronn à Thionville, à la subvention de un million deux cent mille francs (1 200 000 fr.) votée par le département de la Moselle; pour le chemin de fer de Belfort à Guebwiller, à la subvention votée par le département du Haut-Rhin, à la subvention offerte et souscrite par divers intéressés, chacune desdites subventions s'élevant à dix mille francs (10 000 fr.) par kilomètre de chemin construit. Il sera fait, toutefois, sur cette dernière subvention, déduction des frais auxquels ont donné lieu les études dudit chemin et dont le chiffre, en cas de contestation, sera arrêté par le Ministre de l'agriculture, du commerce et des travaux publics.

Les subventions de l'État seront versées en seize paiements semestriels égaux, échéant le 1er mai et le 1er novembre de chaque année, et dont le premier sera effectué le 1er mai 1865.

La Compagnie devra justifier, avant chaque paiement, de l'emploi sur chacune des lignes auxquelles s'appliquent lesdites subventions, en achat de terrains ou en travaux et approvisionnements sur place, savoir : pour les huit premiers paiements, d'une somme double du montant du terme qu'elle aura à recevoir, et pour les huit derniers, d'une somme au moins égale au montant de ce terme. Le dernier versement ne sera fait qu'après l'ouverture de chaque ligne.

Le Gouvernement aura la faculté, à la date du 1er mai 1865 et avant le paiement du premier terme, tant en ce qui concerne les subventions énoncées au présent article qu'en ce qui concerne la portion de la subvention restant due à la compagnie des Ardennes, de convertir l'ensemble desdites subventions en quatre-vingt-dix annuités représentant l'intérêt et l'amortissement de ladite subvention, calculés au taux de quatre et demi pour cent (4 1/2 %) et payables en deux termes égaux, le 1er mai et le 1er novembre de chaque année, le premier de ces termes échéant le 1er mai 1865.

Toutefois, si, au 1er mai 1869 ou à une époque antérieure, le Gouvernement, après avoir opté pour le paiement par annuités, croit devoir renoncer à ce mode de libération, la portion de la subvention restant due à la Compagnie sera soldée en termes égaux, payables le 1er mai et le 1er novembre de chaque année, et dont le dernier écherra le 1er novembre 1872.

Pour établir le chiffre du capital restant à solder à titre de subvention, les annuités précédemment payées seront imputées sur le montant des termes auxquels la Compagnie aurait eu droit en vertu du paragraphe 5 du présent article, en tenant compte des intérêts à quatre et demi pour cent (4 1/2 %), à partir de l'échéance de chaque terme.

La Compagnie s'engage à verser au Trésor, en obligations calculées au prix de trois cents francs, valeur du 8 mai 1863, la somme de onze millions six cent

Droits réservés au Cnam et à ses partenaires

cinquante et un mille neuf cents francs (11 651 900 fr.), restant due sur le prêt de douze millions six cent mille francs qui a été fait par l'État à la Compagnie de Strasbourg à Bâle, et que la compagnie de l'Est a pris à sa charge aux termes de la convention du 17 août 1853.

Art. 4. — Le Ministre de l'agriculture, du commerce et des travaux publics, au nom de l'État, s'engage à concéder à la compagnie de l'Est, dans le cas où l'utilité publique en serait reconnue, après l'accomplissement des formalités prescrites par la loi du 3 mai 1841, les chemins de fer ci-après :

1° De Bar-sur-Seine à Châtillon ;

2° D'un point de la ligne de Mézières à Hirson, à déterminer près de Signy-le-Petit, à un point de la frontière belge, à déterminer dans la direction de Chimay ;

3° De Givet à un point de la frontière belge, à déterminer dans la direction de Marche.

La Compagnie s'engage à exécuter lesdits chemins dans un délai de huit années, à dater du décret de concession définitive à intervenir, moyennant une subvention de trois millions de francs applicable à la ligne de Bar-sur-Seine à Châtillon, laquelle subvention sera payée, dans les formes et suivant les conditions énoncées à l'article 3 ci-dessus, à partir du 15 janvier qui suivra la concession définitive. Le nombre des annuités, s'il y a lieu, sera égal au nombre d'années restant à courir, à partir de cette dernière date, jusqu'à l'expiration de la concession de la Compagnie.

Les engagements ci-dessus énoncés seront considérés comme nuls et non avenus dans le cas où leur exécution n'aurait pas été réclamée, soit par le Gouvernement, soit par la Compagnie, dans un délai de quatre années, à partir de la ratification des présentes et dans le cas où, l'accomplissement de ces engagements ayant été réclamé, l'utilité publique n'aurait pas été déclarée dans un délai de huit ans, à partir de ladite époque.

Art. 5. — Les chemins de fer concédés à titre soit définitif, soit éventuel, par les articles 2 et 4 ci-dessus, seront compris dans le nouveau réseau de la compagnie de l'Est et seront soumis à toutes les dispositions de la convention des 24 juillet 1858 et 11 juin 1859 relatives à ce réseau, notamment en ce qui touche la garantie d'intérêt et le partage des bénéfices entre l'État et la Compagnie, sous la réserve des modifications résultant de la présente convention.

Art. 6. — Lesdits chemins seront régis par le cahier des charges annexé à la convention des 24 juillet 1858 et 11 juin 1859, sous la réserve des modifications ci-après : les terrains seront acquis pour deux voies ; les terrassements et les ouvrages d'art pourront n'être exécutés que pour une voie; le rayon des courbes pourra être réduit à trois cents mètres ; le maximum de l'inclinaison des pentes et rampes est fixé à quinze millimètres par mètre, sans préjudice de la faculté accordée à la Compagnie, par l'article 8 du cahier des charges, de proposer des modifications aux présentes dispositions.

Le droit, attribué à l'administration par le paragraphe 2 de l'article 6 du cahier des charges susénoncé, de prescrire l'établissement de la deuxième voie, ne pourra être appliqué à chacun desdits chemins que lorsque son produit brut atteindra trente-cinq mille francs par kilomètre.

Droits réservés au Cnam et à ses partenaires

La modification ci-après sera appliquée à toutes les lignes composant l'ancien et le nouveau réseau de la compagnie de l'Est.

La troisième classe de marchandises mentionnée à l'article 42 du cahier des charges sera définie ainsi qu'il suit :

	PRIX		
	du péage.	du transport.	TOTAL.
	fr. c.	fr. c.	fr. c.
Pierres de taille et produits de carrières, minerais autres que ceux de fer, fonte brute, sel, moellons, meulières, argile, briques, ardoises.....	0 06	0 04	0 10

Et il sera établi une quatrième classe de marchandises dans les conditions ci-après :

		PRIX		
		du péage.	du transport.	TOTAL.
		fr. c.	fr. c.	fr. c.
4e 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	Pour les parcours de 0 à 100 kilomètres, sans que la taxe puisse être supérieure à 5 francs.....	0 05	0 03	0 08
	Pour les parcours de 101 à 300 kilomètres, sans que la taxe puisse être supérieure à 12 fr.....	0 03	0 02	0 05
	Au delà de 300 kilomètres.....	0 025	0 015	0 04

Art. 7. — Les paragraphes 2 et 3 de l'article 6 de la convention précitée des 24 juillet 1858 et 11 juin 1859, énonçant le maximum du capital garanti, tant pour les concessions définitives que pour les concessions éventuelles, sont remplacés par les dispositions suivantes :

Le capital garanti ne pourra excéder, pour l'ensemble des lignes du nouveau réseau rétrocédées ou concédées à la compagnie de l'Est, à titre soit définitif, soit éventuel, tant par la présente convention que par les conventions antérieures, la somme de huit cent soixante-cinq millions (865 000 000 fr.).

Dans le cas où l'une ou plusieurs des lignes concédées à titre éventuel ne seraient pas concédées à titre définitif, la somme ci-dessus de huit cent soixante-cinq millions sera diminuée respectivement des sommes ci-après, savoir :

Pour la ligne de Bar-sur-Seine à Châtillon. . . . . 8 000 000 fr.
Pour la ligne de Signy-le-Petit à la frontière belge. . . . 3 000 000
Pour la ligne de Givet à la même frontière, vers Marche. . 2 000 000

Droits réservés au Cnam et à ses partenaires

Art. 8. — Les paragraphes 3 et 4 de l'article 7 de la convention susénoncée de 1859 seront modifiées ainsi qu'il suit :

A partir du 1er janvier qui suivra l'achèvement complet de l'ensemble des lignes comprises soit dans l'ancien, soit dans le nouveau réseau, toute la portion des produits nets de l'ancien réseau qui excédera un revenu net moyen de vingt-neuf mille francs (29 000 fr.) par kilomètre sera appliquée, concurremment avec les produits nets du nouveau réseau, à couvrir l'intérêt et l'amortissement garantis par l'État.

Dans les années comprises entre le 1er janvier 1864 et l'époque de l'achèvement complet de l'ensemble de lignes du nouveau réseau, le chiffre ci-dessus fixé sera réduit de deux cents francs (200 fr.) par chaque longueur de cent kilomètres (100 km.) du nouveau réseau non livrée à l'exploitation, sans toutefois que la réduction totale puisse excéder deux mille francs (2 000 fr.).

Art. 9. — Les dispositions de l'article 9 de la convention du 11 juin 1859, relatives au partage des bénéfices entre l'État et la Compagnie, seront modifiées ainsi qu'il suit :

Lorsque l'ensemble des produits nets, tant de l'ancien que du nouveau réseau, excédera la somme nécessaire pour représenter à la fois un intérêt de huit pour cent du capital effectivement dépensé pour la construction des lignes comprises dans l'ancien réseau et un intérêt de six pour cent du capital effectivement dépensé pour les lignes du nouveau réseau, l'excédant sera partagé par moitié entre l'État et la Compagnie.

Ce partage s'exercera à partir du premier janvier mil huit cent soixante et douze (1er janvier 1872).

Les lignes qui ne seraient pas achevées avant ladite époque seront comprises dans le compte général du partage, à partir du 1er janvier qui suivra leur mise en exploitation.

Art. 10. — La présente convention et les traités de fusion approuvés par l'article 1er ci-dessus ne seront passibles que du droit fixe d'un franc.

ANNEXE XXX

COMPAGNIE DE L'EST

Convention du 11 juillet 1868 approuvée par décret du même jour.

Article 1er. — Le Ministre de l'agriculture, du commerce et des travaux publics, au nom de l'État, concède à la compagnie des chemins de fer de l'Est, qui l'accepte, un chemin de fer:

De la Varenne à Boissy-Saint-Léger.

Droits réservés au Cnam et à ses partenaires

La Compagnie s'engage à exécuter le chemin de fer susénoncé dans un délai de huit ans, à partir du 1er janvier 1870.

Moyennant l'exécution dudit chemin, la Compagnie est exonérée de l'obligation de construire le chemin de fer devant relier la ligne de Paris à Mulhouse à celle de Paris à Vincennes et Saint-Maur, ladite obligation résultant de la convention approuvée par le décret du 21 janvier 1857.

Art. 2. — Le Ministre de l'agriculture, du commerce et des travaux publics, au nom de l'État, s'engage à concéder à la Compagnie des chemins de fer de l'Est, dans le cas où l'utilité publique en serait reconnue, après l'accomplissement des formalités prescrites par la loi du 3 mai 1841, les chemins de fer ci-après :

De Boissy-Saint-Léger à Brie-Comte-Robert;

De Remiremont à la ligne de Colmar à Mulhouse.

La Compagnie s'engage à construire les chemins énoncés au présent article, savoir :

Le chemin de Boissy-Saint-Léger à Brie-Comte-Robert, dans le délai de huit ans, à partir du décret qui en déclarera la concession définitive, sans que ce délai puisse partir d'une date antérieure au 1er janvier 1870;

Le chemin de Remiremont à la ligne de Colmar à Mulhouse, dans le délai et les conditions déterminés à l'article 3 ci-après.

Les engagements ci-dessus énoncés seront considérés comme nuls et non avenus dans le cas où leur exécution n'aurait pas été réclamée, soit par le Gouvernement, soit par la Compagnie, dans un délai de quatre années, à partir de la ratification des présentes, et dans le cas où, l'accomplissement de ces engagements ayant été réclamé, la concession des lignes énoncées au présent article n'aurait pas été rendue définitive dans un délai de huit ans, à partir de ladite époque.

Art. 3. — Le Ministre de l'agriculture, du commerce et des travaux publics au nom de l'État, s'engage, dans le cas où la concession du chemin de fer de Remiremont à la ligne de Colmar à Mulhouse serait rendue définitive, à livrer à la Compagnie les terrains, terrassements et ouvrages d'art dudit chemin et de ses stations, ainsi que les maisons de gardes des passages à niveau.

La Compagnie s'engage, de son côté, à prendre à sa charge toutes les autres dépenses relatives à l'établissement et à l'exploitation du chemin précité, y compris la construction des bâtiments des stations;

Le tout dans les délais et conformément aux dispositions stipulés par le cahier des charges supplémentaire annexé à la présente convention.

Art. 4. — Les chemins concédés à titre soit définitif, soit éventuel, par les articles 1er et 2 ci-dessus, seront compris, savoir :

Les chemins de fer :

De la Varenne à Boissy-Saint-Léger,

De Boissy-Saint-Léger à Brie-Comte-Robert,

Dans l'ancien réseau de la Compagnie de l'Est;

Le chemin de Remiremont à la ligne de Colmar à Mulhouse, dans le nouveau réseau de ladite Compagnie.

Droits réservés au Cnam et à ses partenaires

Ils seront, en conséquence, soumis respectivement à toutes les dispositions relatives auxdits réseaux, telles qu'elles résultent des conventions du 11 juin 1859 et du 1er mai 1863, notamment en ce qui concerne la garantie d'intérêt et le partage des bénéfices entre l'État et la Compagnie.

Art. 5. — Lesdits chemins seront régis par le cahier des charges annexé à la convention du 11 juin 1859, sous la réserve des modifications stipulées par la convention du 1er mai 1863.

Art. 6. — Le paragraphe 8 de l'article 3 de la convention du 1er mai 1863 sera remplacé par la disposition suivante :

Néanmoins, si au 1er mai 1874 ou à une époque antérieure, le Gouvernement, après avoir opté pour le payement par annuités, croit devoir renoncer à ce mode de libération, la portion de la subvention restant due à la Compagnie sera soldée en terme semestriels égaux, payables le 1er mai et le 1er novembre de chaque année, et dont le dernier sera payable le 1er novembre 1877.

Art. 7. — Les paragraphes 5 et 6 de l'article 10 de la convention du 11 juin 1859 seront remplacés par les dispositions suivantes :

Le compte de premier établissement des lignes de l'ancien et du nouveau réseau sera arrêté provisoirement, tant pour l'application de la garantie d'intérêt que pour l'exercice du droit de partage des bénéfices, avant le 1er janvier qui suivra leur mise en exploitation.

Il sera arrêté définitivement après un délai de dix ans, lequel courra à partir du 1er janvier 1868 pour les lignes mises en exploitation avant cette époque, et, pour les lignes terminées postérieurement au 1er janvier 1868, à partir du 1er janvier qui suivra la mise en exploitation de chaque ligne.

Toutefois, après l'expiration de ce délai de dix ans, la Compagnie pourra être autorisée, s'il y a lieu, par décrets délibérés en Conseil d'État, à prélever avant tout partage des bénéfices, sur l'ensemble des produits nets de l'ancien et du nouveau réseau, l'intérêt et l'amortissement des dépenses faites sur l'un ou l'autre de ces réseaux pour l'exécution de travaux qui seraient reconnus être de premier établissement.

Art. 8. — Toute somme dépensée dans le cours d'une année pour travaux complémentaires, sur une ligne du nouveau réseau livrée à l'exploitation avant le commencement de ladite année, ne participera à la garantie d'intérêt qu'à partir de l'exercice suivant.

L'intérêt et l'amortissement afférents à l'exercice pendant lequel les dépenses auront été faites seront portés au compte de premier établissement.

La présente disposition sera appliquée au règlement définitif des comptes de la garantie d'intérêt à partir du 1er janvier 1864.

Art. 9. — La somme de huit cent soixante-cinq millions (865 000 000 fr.), représentant le maximum du capital garanti en vertu de l'article 7 de la convention du 1er mai 1863, sera augmentée, dans le cas où la concession du chemin de Remiremont à la ligne de Colmar à Mulhouse serait rendue définitive, de cent cinquante mille francs (150 000 fr.) pour chaque kilomètre de longueur dudit chemin, la dernière fraction de kilomètre étant comptée comme un kilomètre entier.

Art. 10. — Les paragraphes 2 et 3 de l'article 8 de la convention du

Droits réservés au Cnam et à ses partenaires

1er mai 1863 seront remplacés, à dater du 1er janvier 1868, par la disposition suivante :

A partir du 1er janvier 1868, toute la portion des produits nets de l'ancien réseau qui excédera un revenu moyen de vingt-neuf mille cent francs (29 100 fr.) par kilomètre de chemin de fer exploité sera appliquée, concurremment avec l'ensemble des produits nets du nouveau réseau et avant tout partage des bénéfices, à couvrir l'intérêt et l'amortissement garantis par l'État.

Pendant un délai de dix ans, à dater du 1er janvier 1868, le chiffre ci-dessus énoncé de vingt-neuf mille cent francs par kilomètre sera successivement augmenté, pour chaque exercice, d'une somme de cinquante-huit francs (58 fr.) par chaque million qui aura été dépensé dans le cours de l'exercice précédent, conformément à des projets préalablement approuvés par décrets délibérés en Conseil d'État, pour travaux complémentaires sur les lignes de l'ancien réseau, tels que l'agrandissement des gares, la pose de secondes voies ou l'augmentation du matériel roulant, en sus d'un capital de soixante-deux millions deux cent mille francs (62 200 000 fr.). Les travaux accessoires à exécuter successivement dans les gares demeurent compris dans le compte annuel des dépenses d'exploitation.

L'intérêt et l'amortissement afférents à l'exercice pendant lequel ces dépenses complémentaires auront été faites seront portés au compte de premier établissement.

Le montant total de ces dépenses ne pourra excéder la somme de quarante millions (40 000 000 fr.).

Dans le cas où la concession du chemin de fer de Remiremont à la ligne de Colmar à Mulhouse serait rendue définitive, le chiffre de vingt-neuf mille cent francs sera augmenté, à partir du 1er janvier qui suivra l'achèvement dudit chemin, de onze francs (11 fr.) pour chaque million qui aura été ajouté au capital garanti par application des dispositions de l'article précédent.

Dans les années comprises entre le 1er janvier 1868 et l'époque de l'achèvement complet de l'ensemble des lignes du nouveau réseau, le chiffre du revenu kilométrique, calculé conformément aux paragraphes précédents, sera réduit de deux cents francs (200 fr.) pour chaque longueur de cent kilomètres (100 k.) du nouveau réseau à laquelle la garantie d'intérêt ne sera pas encore appliquée.

Art. 11. — Seront comprises dans les comptes annuels de l'ancien réseau pour le règlement définitif des comptes, à partir du 1er janvier 1864, les recettes et les dépenses de toute nature relatives à l'exploitation de la section de Bâle à la frontière française, laquelle sera comprise dans l'ancien réseau pour une longueur de quatre kilomètres (4 km.)

A partir du 1er janvier 1868, seront portées dans les comptes annuels de l'exploitation du nouveau réseau les recettes et les dépenses de toute nature relatives aux chemins de fer exploités par la Compagnie de l'Est en vertu du traité passé, le 21 janvier 1868, entre ladite Compagnie et la société royale grand-ducale des chemins de fer Guillaume-Luxembourg, y compris la redevance annuelle de trois millions (3 000 000 fr.) stipulée par ledit traité, ainsi

Droits réservés au Cnam et à ses partenaires

que l'intérêt de l'amortissement du capital d'acquisition du matériel roulant et la dépense des travaux nécessités par le développement du trafic, tels qu'agrandissement de gares et pose de doubles voies ou de voies de garage, enfin toutes les charges résultant des clauses des cahiers des charges qui régissent les chemins de fer énoncés au présent paragraphe.

En conséquence des dispositions du présent article, les comptes relatifs à l'exploitation de la section de Bâle à la frontière française et des chemins de fer exploités en vertu du traité précité du 21 janvier 1868 seront soumis respectivement à toutes les stipulations concernant les comptes de l'ancien et du nouveau réseau, notamment en ce qui touche la garantie et le partage des bénéfices entre l'État et la Compagnie.

Art. 12. — La présente convention et le traité approuvé par l'article 11 ci-dessus ne seront passibles que du droit fixe d'un franc.

Cahier des charges supplémentaire.

A. — L'État livrera, s'il y a lieu, à la Compagnie, les terrains, terrassements et ouvrages d'art du chemin de fer énoncé à l'article 3 de la convention ci-annexée et des stations dudit chemin, ainsi que les maisons de gardes des passages à niveau.

Les projets relatifs à l'emplacement et à l'étendue des stations seront communiqués à la Compagnie avant d'être définitivement arrêtés par le Ministre.

B. — La Compagnie sera tenue de prendre livraison des terrassements et des ouvrages d'art à mesure qu'ils seront achevés entre deux stations principales, par sections contiguës, et sur la notification qui lui sera faite de leur achèvement. Il sera dressé procès-verbal de cette livraison et la Compagnie devra commencer immédiatement les travaux à sa charge.

Un an après la date du procès-verbal, il sera procédé à une reconnaissance définitive des travaux qui auront été livrés en vertu du paragraphe précédent, et cette reconnaissance sera constatée par un nouveau procès-verbal contradictoire, qui aura pour effet d'affranchir l'État de toute garantie pour les terrassements. Cette garantie, d'ailleurs, ne s'appliquera, à aucune époque, aux tassements qui pourraient se produire dans la plate-forme du chemin.

La garantie pour les ouvrages d'art et les maisons de gardes ne cessera qu'un an après le procès-verbal de reconnaissance définitive.

En aucun cas, la responsabilité de l'État, telle qu'elle est réglée par le présent article et pour les diverses natures d'ouvrages, ne pourra s'étendre au delà de la garantie matérielle des travaux.

C. — A dater de l'entrée en possession définie au paragraphe Ier de l'article précédent, la Compagnie restera seule chargée de l'entretien des parties du chemin dont elle aura pris livraison, sans préjudice de la garantie stipulée audit article.

D. — Immédiatement après la prise de possession définitive par la Compagnie de tout ou partie des travaux à la charge de l'État, il sera dressé contradictoirement entre l'administration et ladite Compagnie un état des lieux.

Cet état comprendra :

Droits réservés au Cnam et à ses partenaires

1° La description de tous les travaux qui serviront d'emplacement au chemin de fer et à ses dépendances ;

2° L'état des travaux d'art et de terrassement, comprenant les ponts, ponceaux, aqueducs, maisons de gardes et tous autres ouvrages construits en vertu des projets approuvés par l'administration supérieure.

E. — La Compagnie exécutera à ses frais les travaux de toute nature relatifs à l'établissement des gares, stations et ateliers, sauf, toutefois, les terrassements et les ouvrages d'art qui lui seront livrés par l'État, ainsi qu'il est dit ci-dessus.

Elle fournira et posera à ses frais le ballast, la voie de fer et tous ses accessoires. Elle fournira les machines locomotives, les voitures de voyageurs, les wagons de marchandises, les grues et engins nécessaires pour le mouvement des marchandises, les pompes et réservoirs d'eau pour l'alimentation des machines, l'outillage des ateliers de réparation et, en général, tout le matériel de transport, de chargement et de déchargement nécessaire à l'exploitation.

Elle établira à ses frais les clôtures nécessaires pour séparer le chemin de fer des propriétés riveraines et pour assurer la sûreté de la circulation.

Ne sont pas comprises dans les clôtures mises à la charge de la Compagnie les barrières des passages à niveau, lesquelles seront exécutées par l'État et à ses frais.

A l'égard du ballast, il pourra, du consentement mutuel de l'État et de la Compagnie, être fourni et posé par l'administration, et, dans ce cas, la Compagnie tiendra compte à l'État de la différence entre la dépense réelle faite par lui et celle que lui aurait imposée le simple établissement des terrassements sans le ballast.

F. — La Compagnie sera tenue de commencer l'exploitation, sur les sections qui lui auront été livrées par l'État, à l'expiration du délai d'un an mentionné au premier paragraphe de l'article B ci dessus.

ANNEXE XXXI

COMPAGNIE DE L'EST

Convention du 17 juin 1873 approuvée par une loi du même jour.

Article 1er. — La Compagnie des chemins de fer de l'Est renonce, sous les conditions stipulées par la présente convention, à la concession des lignes ou

Droits réservés au Cnam et à ses partenaires

portions de lignes comprises dans le territoire cédé à l'Allemagne en vertu du traité de paix en date du 10 mai 1871, et désignées ci-après :

LIGNES DE L'ANCIEN RÉSEAU EN EXPLOITATION.

Partie de la ligne de Paris à Strasbourg et à Kehl.	101 k.	106 k.
Longueur fictive de Kehl.	5	
Partie de la ligne de Frouard à Forbach.		90
Ligne de Vendenheim à Wissembourg.		57
Ligne de Metz à Thionville et à la frontière.		46
Ligne de Strasbourg à la frontière suisse et à Wesserling. .		165
TOTAL des lignes de l'ancien réseau. . . .		464 k.

LIGNES DU NOUVEAU RÉSEAU EN EXPLOITATION.

Partie de la ligne de Paris à Mulhouse.	35 k.
Partie de la ligne de Mézières à Thionville.	17
Ligne de Dieuze à Avricourt.	22
Ligne de Strasbourg à Barr, Mutzig et Wasselonne.	49
Ligne de Sainte-Marie-aux-Mines à Schlestadt.	21
Partie de la ligne de Thionville à Niederbronn.	94
Ligne de Niederbronn à Haguenau.	21
Partie de la ligne de Belfort à Guebwiller.	19
Sarreguemines à la frontière.	1
TOTAL des lignes exploitées.	279 k.

EN CONSTRUCTION OU A CONSTRUIRE.

Partie de la ligne de Thionville à Niederbronn.	59 k.
Partie de la ligne de Belfort à Guebwiller.	12
Partie de la ligne de Reims à Metz.	13
Partie de la ligne de Remiremont à la ligne de Mulhouse. .	13
TOTAL des sections à construire.	97 k.
Total des lignes du nouveau réseau.	376 k.
Rappel du total des lignes de l'ancien réseau.	464
TOTAL GÉNÉRAL des sections cédées.	840 k.

La Compagnie subroge, en outre, sous les mêmes conditions, le Gouvernement français aux droits et obligations qui lui ont été conférés par les conventions conclues, d'une part, entre la Compagnie de l'Est et la société royale grand-ducale des chemins de fer Guillaume-Luxembourg, à la date du 5 juin 1857 et du 21 janvier 1868, et, d'autre part, entre le gouvernement du grand-duché de Luxembourg et les sociétés des chemins de fer Guillaume-Luxembourg et de l'Est français, à la date du 5 décembre 1868.

Le Gouvernement français accepte cette subrogation pour la céder au gouvernement allemand, conformément au paragraphe 7 de l'article 1er addi-

Droits réservés au Cnam et à ses partenaires

tionnel au traité du 10 mai 1871, par lequel ce dernier gouvernement s'est déclaré prêt à se substituer aux droits et aux charges résultant des conventions précitées pour la Compagnie des chemins de fer de l'Est.

Art 2.— La subvention de vingt-sept millions quatre cent dix mille francs (27 410 000 fr.) allouée par la convention du 1er mai 1863 pour l'exécution du chemin de fer de Niederbronn à Thionville, mentionnée à l'article qui précède, sera diminuée de la somme de dix millions cinq cent dix mille francs (10 510 000 fr.), calculée proportionnellement à la longueur de la partie non encore construite de ladite ligne.

Cette subvention sera ainsi réduite à la somme de seize millions neuf cent mille francs (16 900 000 fr.) pour la partie de la ligne actuellement en exploitation.

Art. 3. — Est et demeure annulée, en ce qui concerne la section située sur le territoire français, la concession du chemin de fer de Belfort à Guebwiller, telle qu'elle résulte des articles 2 et 3 de la convention du 1er mai 1863, approuvée par la loi et le décret du 11 juin 1863.

La subvention de trois millions de francs (3 000 000 fr.) allouée par ladite convention pour la construction de cette ligne sera diminuée :

1° De la somme de un million quatre-vingt mille francs (1 080 000 fr.), correspondant à la longueur de la section ci-dessus énoncée ;

2° De la somme de sept cent vingt mille francs (720 000 fr.), correspondant à la section de la ligne non encore construite sur le territoire cédé à l'Allemagne ;

Et demeurera définitivement fixée à la somme de un million deux cent mille francs (1 200 000 fr.) pour la partie de la ligne actuellement en exploitation.

Art. 4. — Sont et demeurent annulées les dispositions des articles 2 et 3 de la convention du 11 juillet 1868, approuvée par la loi et le décret portant la même date, par lesquels le Ministre des travaux publics, au nom de l'État, s'engage à concéder à la Compagnie, dans le cas où l'utilité publique en serait reconnue, un chemin de fer de Remiremont à la ligne de Colmar à Mulhouse, et s'engage, en outre, dans le cas où cette concession serait rendue définitive, à livrer à la Compagnie les terrains, terrassements et ouvrages d'art de ce chemin, lesdites dépenses évaluées à quinze millions de francs (15 000 000 fr.).

Est également annulé le décret, en date du 3 août 1870, portant concession définitive dudit chemin.

Art. 5. — Le Ministre des travaux publics, au nom de l'État, concède les chemins de fer suivants à la Compagnie de l'Est, qui les accepte et s'engage à les exécuter à ses frais, risques et périls.

Savoir :

D'Épinal à Neufchâteau, par Dompaire et Mirecourt ;

De Sedan à la frontière belge, vers Bouillon ;

D'un point de la frontière belge à déterminer par le Gouvernement à un point de la vallée de la Moselle également à déterminer par le Gouvernement, la Compagnie de l'Est entendue, ledit chemin desservant, soit directement,

Droits réservés au Cnam et à ses partenaires

soit par embranchement, les terrains miniers d'Hussigny, de Villerupt et de la vallée de l'Orne, ainsi que les villes de Briey et de Thiaucourt ;

D'Aillevillers à Lure, avec embranchements sur le Val-d'Ajol et sur Plombières ;

De Belfort à la frontière suisse, vers Porrentruy, par Morvillars et Delle ;

De Coulommiers à la Ferté-Gaucher ;

De Remiremont au Thillot et à Saint-Maurice ;

De Bourbonne-les-Bains à la ligne de Mulhouse, par Voisey ;

De la gare de Langres à la ville de Langres ;

De Champigneulles à Jarville, en contournant à l'est la ville de Nancy ;

D'un point situé entre Montmédy et Velosnes à la frontière belge, vers Virton.

Les lignes ci-dessus concédées seront exécutées dans les délais suivants, qui courront à partir du 1er janvier 1873.

A. — DANS LE DÉLAI DE CINQ ANS

Les lignes de la frontière belge à la vallée de la Moselle, avec les embranchements de Briey et de Thiaucourt ;

D'Aillevillers à Lure, avec l'embranchement de Plombières et sans l'embranchement du Val-d'Ajol ;

De Belfort à la frontière suisse, vers Porrentruy.

B. — DANS LE DÉLAI DE SEPT ANS.

D'Épinal à Neufchâteau ;

De Remiremont au Thillot et à Saint-Maurice.

C. — DANS LE DÉLAI DE HUIT ANS.

Les autres lignes concédées.

Art. 6. — La Compagnie de l'Est prend à sa charge les frais de la station à établir à Avricourt pour le service du gouvernement allemand, conformément à l'article 10 de la convention additionnelle signée à Berlin, le 12 octobre 1872.

Art. 7. — Si des Compagnies de chemins de fer déjà existantes ou à créer et concessionnaires de lignes venant s'embrancher sur le réseau de l'Est empruntent des parties de lignes appartenant à ce réseau, ces Compagnies ne payeront le prix du péage que pour le nombre de kilomètres réellement parcourus, un kilomètre entamé étant d'ailleurs considéré comme parcouru.

Dans le cas où le service de ces mêmes chemins de fer devrait être établi dans les gares appartenant à la Compagnie de l'Est, la redevance à payer à la Compagnie de l'Est sera réglée, d'un commun accord, entre les deux Compagnies intéressées, et, en cas de dissentiment, par voie d'arbitrage.

En cas de désaccord sur le principe ou l'exercice de l'usage commun desdites gares, il sera statué par le Ministre, les deux Compagnies entendues.

Art. 8. — Les chemins concédés en vertu de l'article 5 ci-dessus feront partie du nouveau réseau de la Compagnie de l'Est et seront régis par le cahier des charges annexé à la convention des 24 juillet 1858 et 11 juin 1859,

Droits réservés au Cnam et à ses partenaires

sous la réserve des modifications stipulées par la convention du 1er mai 1863.

Si le Gouvernement exerce le droit qui lui est réservé par l'article 37 du cahier des charges de racheter la concession entière du chemin de fer, la Compagnie pourra demander que les lignes dont la concession remonte à moins de quinze ans soient évaluées, non d'après leurs produits nets, mais d'après leur prix réel de premier établissement.

Dans ce cas, l'annuité de rachat de ces lignes sera calculée de manière à couvrir l'intérêt et l'amortissement des dépenses effectives de premier établissement faites par la Compagnie.

Art. 9. — Pour dédommager la Compagnie de l'Est de l'abandon qu'elle fait de la concession des lignes ou sections de lignes comprises dans le territoire cédé à l'Allemagne, du morcellement de son réseau, de tous les autres dommages ou dépenses qui résultent pour elle ou pourront résulter des articles 6 et 7 de la présente convention et de l'application du traité de Francfort, notamment des paragraphes 2 et 7 de la convention additionnelle du 10 mai 1871, ainsi que des dégâts résultant des faits de guerre ou autres dont elle pourrait se prévaloir, et pour libérer le Gouvernement français de l'obligation résultant pour lui des paragraphes 4 et 5 de l'article 1er de la convention additionnelle du 10 mai 1871, enfin, pour lui tenir compte de la subvention de vingt-sept millions trois cent dix mille francs (27 310 000 fr.), laquelle est reportée des lignes cédées sur les lignes concédées en vertu de la présente convention, le Gouvernement français lui remettra un titre inaliénable de rente de vingt millions cinq cent mille francs (20 500 000 fr.), représentant, au taux de l'emprunt du 2 juillet 1871, la somme de trois cent vingt-cinq millions de francs (325 000 000 fr.), laquelle, en vertu du traité de Francfort, a été défalquée de l'indemnité de guerre pour la cession des droits de la Compagnie de l'Est sur les lignes situées dans les territoires cédés.

La Compagnie jouira de cette rente pendant la durée de la concession et en restituera le titre à la fin de cette concession.

Les intérêts de la somme de trois cent vingt-cinq millions de francs (325 000 000 fr.), calculés ainsi qu'il est dit au paragraphe 1er du présent article, seront dus à la Compagnie de l'Est à partir du 18 mai 1871, date la ratification du traité de paix.

Le Gouvernement français fait, en outre, remise à la Compagnie de l'Est, dans le rapport du nombre de kilomètres de l'ancien réseau cédés à l'Allemagne à la longueur totale dudit réseau, des sommes qui lui auront été avancées jusqu'à la clôture de l'exercice 1871, à titre de garantie d'intérêt, et il renonce à exercer contre elle, pour le remboursement de ces sommes et de leurs intérêts, la répétition prévue par l'article 8 de la convention des 24 juillet 1858 et 11 juin 1859.

Art. 10. — La garantie d'intérêt accordée à la Compagnie de l'Est par les conventions antérieures sera appliquée de la manière suivante :

On prélèvera sur le produit des rentes remises à la Compagnie de l'Est en payement des lignes cédées à l'Allemagne et on ajoutera aux recettes du nouveau réseau une somme suffisante pour couvrir l'intérêt et l'amortisse-

Droits réservés au Cnam et à ses partenaires

ment du capital de premier établissement des lignes et portions de lignes du nouveau réseau cédées.

Le reste du produit de ces rentes sera compris dans les recettes de l'ancien réseau, dont le revenu réservé continuera à être calculé comme il l'était antérieurement, en y comprenant tant les lignes cédées que celles situées sur le territoire français.

En exécution des principes posés par l'article 9 et le paragraphe 6 de l'article 10 de la convention du 11 juillet 1868, au sujet de la garantie d'intérêt accordée aux nouvelles concessions, le maximum de la somme à ajouter au capital de premier établissement du nouveau réseau pour chacune des nouvelles lignes concédées en vertu de l'article 5 ci-dessus est fixé comme suit:

Ligne d'Épinal à Neufchâteau.	16 500 000 fr.
Ligne de Sedan à Bouillon.	5 500 000
Ligne de la frontière belge à la vallée de la Moselle et embranchements.	45 000 000
Ligne d'Aillevillers à Lure.	13 000 000
Ligne de Belfort à la frontière suisse.	3 500 000
Ligne de Coulommiers à la Ferté-Gaucher.	3 500 000
Ligne de Remiremont à Saint-Maurice.	5 500 000
Ligne de Bourbonne-les-Bains à la ligne de Mulhouse.	2 500 000
Ligne de la gare à la ville de Langres.	1 600 000
Ligne d'Aillevillers à Plombières.	1 800 000
Ligne du Val-d'Ajol sur la ligne d'Aillevillers à Lure.	2 000 000
Ligne de Champigneulles à Jarville, en contournant à l'est la ville de Nancy.	1 600 000
Ligne de Montmédy à la frontière belge.	600 000
TOTAL.	102 600 000

De cette somme totale de cent deux millions six cent mille francs (102 600 000 fr.) sera déduite, pour l'application de la garantie d'intérêt, la somme de vingt-sept millions trois cent dix mille francs (27 310 000 fr.), représentant les subventions appliquées aux lignes concédées par la présente convention.

Art. 11. — L'article 9 de la convention du 1er mai 1863, relatif au partage des bénéfices entre la Compagnie et l'État, sera remplacé par la disposition suivante:

Lorsque l'ensemble des produits nets des lignes tant de l'ancien que du nouveau réseau, y compris les recettes additionnelles mentionnées à l'article 9 ci-dessus, excédera la somme nécessaire pour représenter à la fois un intérêt de huit pour cent du capital effectivement dépensé pour la construction des lignes de l'ancien réseau situées tant sur le territoire français que sur le territoire cédé à l'Allemagne, et de six pour cent du capital effectivement dépensé pour les lignes du nouveau réseau situées sur ces mêmes territoires, l'excédant sera partagé par moitié entre l'État et la Compagnie.

Ce partage s'exercera à partir du 1er janvier 1872. Les lignes qui ne seront

Droits réservés au Cnam et à ses partenaires

pas achevées avant ladite époque seront comprises dans le compte général du partage à partir du 1er janvier qui suivra leur mise en exploitation.

Le partage des bénéfices ne s'exercera qu'après le remboursement complet, dans les conditions stipulées par la convention des 24 juillet 1858 et 11 juin 1859, des sommes avancées par l'État à titre de garantie.

Art. 12. — La présente convention ne sera passible que du droit fixe de deux francs.

ANNEXE XXXII

COMPAGNIE DE L'EST

Convention du 31 décembre 1875 approuvée par une loi du même jour.

Article 1er. — Le Ministre des travaux publics, au nom de l'État, concède à la Compagnie des chemins de fer l'Est, qui accepte, les chemins de fer ci-après :

1° De Revigny à Vouziers, par ou près Sainte-Menehould ;

2° D'un point de la vallée de l'Ourcq, à déterminer de la Ferté-Milon à Mareuil-sur-Ourcq, à Esternay, par ou près Château-Thierry et Montmirail ;

3° D'Esternay à Romilly, par ou près Villenauxe ;

4° De Châtillon-sur-Seine à Is-sur-Tille ;

5° D'un point de la ligne précédente, à déterminer près de Recey, à Langres ;

6° D'Is-sur-Tille à Gray.

Art. 2. — Le Ministre des travaux publics, au nom de l'État, concède, à titre éventuel, à la Compagnie des chemins de fer de l'Est, les chemins de fer :

1° De Jessains à Éclaron, par ou près Brienne et Montiérender ;

2° De la Ferté-Gaucher à Sézanne, par ou près Esternay.

La concession de cette dernière ligne ne sera rendue définitive que lorsque le chemin d'Épernay à Romilly aura été classé comme ligne d'intérêt général, ainsi qu'il est prévu à l'article 16 ci-après.

Art. 3. — La Compagnie s'engage à exécuter les chemins de fer énoncés aux articles 1 et 2 ci-dessus dans un délai de cinq ans, à partir de l'approbation, par l'administration, des projets définitifs de chacun de ces chemins.

La Compagnie devra produire ses projets définitifs dans un délai de deux ans, à dater du 1er janvier qui suivra la loi approbative de la présente convention, pour les chemins compris dans l'article 1er, et à dater de la loi portant concession définitive pour les chemins concédés en l'article 2. Faute par elle d'avoir présenté ces projets dans le délai ci-dessus énoncé, le délai d'exé-

Droits réservés au Cnam et à ses partenaires

cution de chaque ligne sera réduit d'un temps égal au retard apporté à la présentation desdits projets.

Art. 4. — Le Ministre des travaux publics s'engage, au nom de l'État, à payer à la Compagnie, à titre de subvention, pour l'exécution des chemins mentionnés ci-après, une somme de trente-quatre millions (34 000 000 fr.) savoir, pour les lignes :

De Revigny à Vouziers, huit millions (8 000 000 fr.) ;

De la vallée de l'Ourcq à Esternay, six millions (6 000 000 fr.);

D'Esternay à Romilly, deux millions deux cent mille francs (2 200 000 fr.);

De Châtillon-sur-Seine à Is-sur-Tille, cinq millions trois cent mille francs (5 300 000 fr.) ;

De Recey à Langres, sept millions (7 000 000 fr.) ;

D'Is-sur-Tille à Gray, cinq millions cinq cent mille francs (5 500 000 fr.).

Lesdites subventions seront payées en seize termes semestriels, échéant le 1er mai et le 1er novembre de chaque année, et dont le premier écherra le 1er mai 1877.

La Compagnie devra justifier, avant chaque payement, de l'emploi sur chacune des lignes auxquelles s'appliquent lesdites subventions, en achats de terrains ou en travaux et approvisionnements sur place, d'une somme double de celle qu'elle aura à recevoir.

Le dernier versement ne sera fait qu'après l'ouverture de chaque ligne.

Le Gouvernement aura la faculté, à dater du 1er mai 1877, de convertir chacun de ces seize termes, au fur et à mesure de leur échéance, en annuités payables par termes semestriels, le 1er mai et le 1er novembre de chaque année, et dont le dernier écherra le 1er novembre 1954.

Ces annuités, comprenant l'intérêt et l'amortissement de chaque terme seront calculées, lors de l'échéance de chacun de ces termes, à un taux fixé provisoirement à cinq francs soixante-quinze centimes pour cent. Le taux définitif sera arrêté, après le payement intégral des subventions, d'après le prix moyen des négociations de l'ensemble des obligations émises par la Compagnie du 1er mai 1877 au 1er novembre 1885. Ce prix moyen sera arrêté déduction faite de l'intérêt couru au jour de la vente des titres, et en tenant compte de tous droits à la charge de la Compagnie dont ces titres sont frappés et de tous autres frais accessoires dont la Compagnie justifiera.

Le taux définitif ci-dessus mentionné sera arrêté dans les formes prescrites par le décret du 2 mai 1863, portant règlement des justifications à faire par la Compagnie pour l'application de la garantie d'intérêt et du partage des bénéfices.

Il sera tenu compte respectivement à la Compagnie et à l'État, avec intérêts simples à cinq pour cent, des insuffisances ou des excédants que présenteraient, sur le règlement définitif des annuités, les payements calculés au taux provisoire de cinq francs soixante-quinze centimes pour cent.

Si, à la date du 1er mai 1881 ou à une date antérieure, le Gouvernement, après avoir opté pour le payement par annuités, croit devoir renoncer à ce mode de libération, la portion de la subvention restant due à la Compagnie sera soldée en termes égaux, payables le 1er mai et le 1er novembre de chaque

Droits réservés au Cnam et à ses partenaires

année, et dont le dernier écherra le 1er novembre 1885. Pour établir le chiffre du capital restant à solder à titre de subvention, les annuités précédemment payées seront imputées sur le montant des termes auxquels la Compagnie aurait eu droit en vertu du paragraphe 2 du présent article, en tenant compte des intérêts à cinq pour cent (5 p. %), à partir de l'échéance de chaque terme.

Art. 5. — Dans le cas où les concessions faites à titre éventuel, en vertu de l'article 2 ci-dessus, seraient rendues définitives, il sera alloué à la Compagnie les subventions déterminées ci-après, savoir :

Ligne de Jessains à Éclaron, cinq millions (5 000 000 fr.) ;

Ligne de la Ferté-Gaucher à Sézanne, quatre millions (4 000 000 fr.).

Ces subventions seront payées dans les conditions énoncées à l'article précédent, sous les réserves suivantes :

Le premier terme écherra le 1er mai de l'année qui suivra la loi portant concession définitive de chaque ligne.

Le nombre des annuités, s'il y a lieu, sera égal au nombre d'années restant à courir jusqu'à l'expiration de la concession, et le délai d'option pour le mode définitif de libération sera de quatre années, à dater de l'échéance du premier terme.

Art. 6. — La Compagnie est autorisée à recevoir des départements, des communes et des particuliers, en sus des subventions de l'État, les subventions en nature ou en argent qui lui seraient consenties pour l'exécution des lignes concédées par la présente convention à titre définitif ou éventuel, et notamment la subvention de cinq cent mille francs votée par le département de la Marne pour la ligne de Vouziers à Revigny.

Art. 7. — Les lignes concédées par les articles 1 et 2 de la présente convention, à titre soit définitif, soit éventuel, seront soumis au cahier des charges et aux dispositions additionnelles qui régissent l'ensemble des concessions faites à la Compagnie de l'Est; en conséquence, leur concession expirera, comme celle de toutes les lignes régies par le même cahier des charges, le vingt-sept novembre mil neuf cent cinquante-quatre (27 novembre 1954).

Dans tous les cas où l'administration le jugera utile, il pourra être accolé aux ponts établis par la Compagnie pour le service du chemin de fer une voie charretière ou une passerelle pour piétons.

L'excédant de dépense qui en résultera sera supporté par l'État, le département ou les communes intéressées, après évaluation contradictoire des ingénieurs de l'État et de la Compagnie. A défaut d'accord entre les ingénieurs de l'État et ceux de la Compagnie, l'excédant de dépense sera réglé par un décret rendu en Conseil d'État.

Dans le cas où l'une des Compagnies d'Orléans, de l'Ouest, du Nord, de Paris-Lyon-Méditerranée ou du Midi appliquerait aux voitures des trois classes, sur l'ensemble de son réseau, un système de chauffage agréé par le Ministre des travaux publics, la Compagnie de l'Est s'engage, si elle en est requise par le Ministre, à mettre en pratique sur son réseau, pour tous les trains dont le trajet excédera une durée de deux heures, soit ce même système de chauffage, soit tout autre système jugé préférable et agréé par le Ministre. La mise en

Droits réservés au Cnam et à ses partenaires

pratique de ce système aura lieu suivant les délais qui seront prescrits par le Ministre.

La Compagnie s'engage, en outre, dès à présent, à chauffer désormais les compartiments des dames seules dans les trois classes.

Art. 8. — Les chemins de fer ci-dessus dénommés feront partie du nouveau réseau de la Compagnie de l'Est.

En conséquence, ils seront soumis, en ce qui touche la garantie d'intérêt, aux dispositions des articles 6 et 8 de la convention des 24 juillet 1858 et 11 juin 1859, sous la réserve que cette garantie sera attribuée auxdits chemins pour une période de cinquante ans (50 ans), à partir du 1er janvier 1885.

Le maximum du capital garanti, tel qu'il est déterminé par l'article 7 de la convention du 1er mai 1863 et l'article 10 de la convention du 17 juin 1873, sera augmenté, savoir :

Pour les lignes concédées à titre définitif en vertu de l'article 1er ci-dessus, d'une somme totale de cinquante-six millions (56 000 000 fr.) ;

Et pour les lignes concédées à titre éventuel, savoir :

Jessains à Éclaron, de huit millions (8 000 000 fr.) ;

La Ferté-Gaucher à Sézanne, de cinq millions (5 000 000 fr.).

Art. 9. — A dater du 1er janvier qui suivra la mise en exploitation de chacune des lignes concédées par la présente convention, à titre soit définitif, soit éventuel, le revenu net réservé à l'ancien réseau, tel qu'il est déterminé par l'article 10 de la convention du 11 juillet 1868 et par l'article 10 de la convention du 17 juin 1873, sera augmenté de la différence entre l'intérêt et l'amortissement effectifs des obligations émises par la Compagnie et l'interêt et l'amortissement garantis par l'État pour le capital de premier établissement desdites lignes, sans que ce capital puisse excéder, pour l'ensemble des lignes concédées à titre définitif, la somme ci-dessus énoncée de cinquante-six millions (56 000 000 fr.), et pour chacune des lignes concédées à titre éventuel, le montant du capital garanti en vertu de l'article précédent.

Le taux effectif des obligations émises par la Compagnie sera déterminé, à titre tant provisoire que définitif, conformément aux dispositions des paragraphes 5, 6 et 7 de l'article 4 ci-dessus, en prenant pour base du calcul définitif le taux moyen des négociations qui auront été faites depuis l'exercice 1877 jusqu'à la fin de l'exercice dans lequel l'ensemble des lignes auxquelles se rapportent ces obligations auront été mises en exploitation.

Art. 10. — La Compagnie des chemins de fer de l'Est s'engage à faire exécuter les voies de raccordement nécessaires pour établir une communication directe, d'une part, entre la ligne de Paris à Strasbourg et le chemin de Ceinture de Paris, et, d'autre part, entre la ligne de Paris à Vincennes et le même chemin de Ceinture. Les dépenses à faire pour l'établissement de ces raccordements seront comprises dans le compte des travaux complémentaires de l'ancien réseau, fixé à quarante millions par l'article 10 de la convention du 11 juillet 1868.

Art. 11. — La Compagnie sera tenue d'établir la seconde voie sur tout ou partie soit des lignes exploitées actuellement avec une seule voie, soit des lignes

Droits réservés au Cnam et à ses partenaires

en construction ou à construire, dès que le Ministre des travaux publics prescrira cette mesure, et quel que soit le produit de ces lignes.

Dans ce cas, l'État payera chaque année à la Compagnie une annuité suffisante pour couvrir l'intérêt et l'amortissement effectifs, calculés ainsi qu'il est dit à l'article 9 ci-dessus, des emprunts effectués par la Compagnie pour subvenir aux dépenses occasionnées par l'établissement de ces secondes voies.

Dès que le produit brut d'une section principale de ligne atteindra le chiffre de trente-cinq mille francs par kilomètre, au-dessus duquel l'État a le droit d'exiger la pose de la seconde voie, conformément au paragraphe 2 de l'article 6 de la convention du 1er mai 1863, l'annuité correspondant à la pose de la seconde voie de cette section cessera de courir.

A partir de ce moment, le capital dépensé pour la pose de cette seconde voie sera ajouté au montant du capital garanti, sans pouvoir excéder la somme de cent mille francs (100 000 fr.) par kilomètre, y compris les agrandissements de gares, augmentation de matériel roulant et autres dépenses quelconques occasionnées par la pose de cette seconde voie.

Le chiffre du revenu réservé à l'ancien réseau sera d'ailleurs augmenté de la différence entre l'intérêt et l'amortissement effectifs des obligations émises pour l'exécution de ce travail et l'intérêt et l'amortissement garantis par l'État, conformément aux dispositions de l'article 9 ci-dessus.

Art. 12. — Le compte de premier établissement des lignes de l'ancien et du nouveau réseau ouvertes à l'exploitation avant le 1er janvier 1878 sera arrêté au 1er janvier 1888.

Le compte de premier établissement des lignes ouvertes à l'exploitation après le 1er janvier 1878 et de celles sur lesquelles la pose de la seconde voie aura été effectuée postérieurement à cette date sera arrêté dix ans après le 1er janvier qui suivra la mise en exploitation de la ligne ou de la seconde voie.

En aucun cas, le capital garanti ne pourra dépasser la somme déterminée conformément aux articles 8 et 11 de la présente convention. Toutefois, après l'expiration de ce délai de dix ans, la Compagnie pourra être autorisée, s'il y a lieu, par décret délibéré en Conseil d'État, à prélever, avant tout partage des bénéfices, sur l'ensemble des produits nets de l'ancien et du nouveau réseau, l'intérêt et l'amortissement des dépenses faites sur l'un ou l'autre de ces réseaux pour l'exécution de travaux qui seraient reconnus être de premier établissement.

Art. 13. — Le partage des bénéfices entre l'État et la Compagnie, prévu par les conventions antérieures, aura lieu après prélèvement en faveur de la Compagnie, des sommes déterminées par l'article 11 de la convention du 17 juin 1873, augmentées de l'intérêt à six et demi pour cent (6 fr. 50 %) des dépenses de premier établissement faites en exécution de la présente convention.

Art. 14. — Est approuvée la convention passée, le 18 novembre 1875, entre la Compagnie des chemins de fer de l'Est et celle des chemins de fer de Paris à Lyon et à la Méditerranée, pour la rétrocession faite par cette dernière à la Compagnie de l'Est du chemin de fer d'Is-sur-Tille à Chalindrey.

Art. 15. — Est approuvée la convention passée, le 22 novembre 1875, par la Compagnie de l'Est avec la société concessionnaire du chemin de fer de Vézé-

Droits réservés au Cnam et à ses partenaires

lise à Mirecourt, pour la rétrocession de cette concession, sous la réserve que la ligne entière de Mirecourt à la frontière, vers Château-Salins, par Vézelise et Nancy, sera classée comme ligne d'intérêt général, ainsi qu'il est prévu par l'article 16.

Art. 16. — A partir du 1er janvier 1876, les chemins de fer :

D'Is-sur-Tille à Chalindrey :

De Vézelise à Mirecourt ;

Les chemins :

De Nancy à Vézelise, dont l'exploitation a été rétrocédée à la Compagnie de l'Est en vertu d'un traité en date du 27 juin 1872, approuvé par décret de 18 octobre 1873 ;

De Nancy à Château-Salins, dont l'exploitation a été rétrocédée par un traité en date du 11 avril 1872, approuvé par décret du 18 octobre 1873 ;

D'Épernay à Romilly, dont l'exploitation a été rétrocédée par un traité en date du 1er février 1872, approuvé par décret du 7 juillet 1873,

Seront considérés, au point de vue du règlement des comptes annuels, comme faisant partie de l'ancien réseau de la Compagnie.

En conséquence, les recettes, d'une part, et, d'autre part, les dépenses d'exploitation, ainsi que les charges du capital dépensé par la Compagnie pour le rachat, la construction ou les travaux complémentaires desdites lignes, les redevances de toute nature et toutes autres charges résultant de l'exécution des traités mentionnés dans le présent article et dans les deux articles précédents, seront portées au compte d'exploitation de l'ancien réseau.

A partir de la même époque, ces lignes seront soumises aux clauses du cahier des charges général de la Compagnie de l'Est, en ce qui concerne les transports militaires et les services de la poste.

Dans le cas où les lignes de :

Mirecourt à Vézelise,

Vézelise à Nancy,

Nancy à la frontière, vers Château-Salins,

Épernay à Romilly,

seraient classées comme lignes d'intérêt général, après adhésion des conseils généraux intéressés, elles seront soumises à toutes les autres clauses du même cahier des charges, et la Compagnie y appliquera, notamment en ce qui concerne les tarifs, toutes les dispositions en vigueur sur l'ensemble du réseau.

A la fin de la concession du réseau de l'Est, ou en cas de rachat de ce réseau, ces lignes feront retour à l'État, qui se trouvera substitué aux droits et obligations de la Compagnie de l'Est vis-à-vis les concessionnaires primitifs.

Art. 17. — Sont compris dans les comptes annuels d'exploitation le fonds fixe d'amortissement (trois cent seize mille six cents francs), les travaux de grosse réparation ou réfection des lignes, les travaux accessoires à exécuter successivement dans les gares et dont l'imputation sur ces comptes aura été autorisée par le Ministre des travaux publics, les dépenses et les recettes des correspondances par voie de terre ou voie d'eau autorisées par le Ministre des travaux publics et des correspondances par voie de fer faisant suite aux lignes de la Compagnie et autorisées par décrets délibérés en Conseil d'État.

Droits réservés au Cnam et à ses partenaires

ANNEXE XXXIII

COMPAGNIE DE L'EST

Extrait de la loi du 26 mars 1879 incorporant dans le réseau d'intérêt général trois chemins de fer d'intérêt local du département de Meurthe-et-Moselle.

. . . . . .

Art. 2. — Sont et demeurent incorporés au réseau des chemins de fer d'intérêt général les chemins de fer d'intérêt local ci-après dénommés et classés dans l'ancien réseau de la Compagnie de l'Est par la convention et la loi du 31 décembre 1875, savoir ;

De Vézelise à Mirecourt,

De Vézelise à Nancy,

Et de Nancy à la frontière, vers Château-Salins.

Droits réservés au Cnam et à ses partenaires

SÉRIE III (SUITE)

III. — COMPAGNIE DE L'OUEST

ANNEXE XXXIV

COMPAGNIE DE L'OUEST

Convention des 29 juillet 1858 et 11 juin 1859, approuvée par décret du 11 juin 1859.

Article 1er. — Le Ministre de l'agriculture, du commerce et des travaux publics, au nom de l'État, concède, pour un tiers, à la Compagnie de l'Ouest, qui l'accepte, un chemin de fer de Rouen à Amiens, les deux autres tiers étant concédés à la Compagnie du Nord.

Cette dernière Compagnie concourra, dans la proportion des deux tiers, à la dépense d'établissement de ce chemin, et aura droit aux produits dudit chemin dans la même proportion. Elle sera d'ailleurs chargée, pour la totalité, de sa construction et de son exploitation.

Les moyens de contrôle de la Compagnie de l'Ouest, à raison de cette construction et de cette exploitation, seront réglés de concert entre les deux Compagnies, et, en cas de désaccord, par le Ministre de l'agriculture, du commerce et des travaux publics.

Un décret, rendu en Conseil d'État, statuera, les deux Compagnies entendues, sur le tracé définitif du chemin de fer de Rouen à Amiens, sur ses points de raccordement avec la ligne de Rouen au Havre ou à Dieppe.

Le Ministre statuera sur la question de savoir s'il y a lieu d'établir une nouvelle gare à Rouen pour le service dudit chemin, ou s'il convient de lui

Droits réservés au Cnam et à ses partenaires

donner l'usage commun de l'une ou l'autre des gares actuellement existantes.

Les tarifs du chemin de fer de Rouen à Amiens seront concertés entre les deux Compagnies du Nord et de l'Ouest, et, en cas de désaccord, arrêtés par le Ministre de l'agriculture, du commerce et des travaux publics.

Les tarifs à percevoir entre Rouen et Laon pour les marchandises en provenance de Rouen et à destination d'Épernay et autres points situés au delà d'Épernay sur la ligne de l'Est, et réciproquement, seront réglés de la même manière.

Art. 2. — Le Ministre de l'agriculture, du commerce et des travaux publics, au nom de l'État, concède à la Compagnie de l'Ouest, qui l'accepte, un chemin de fer de Paris à Dieppe passant par ou près Argenteuil, Pontoise, Gisors, Gournay et Neufchâtel, ledit chemin de fer devant emprunter la ligne du Nord depuis la nouvelle station à établir sur la rive droite de la Seine, à Argenteuil, jusqu'à la station à établir à Pontoise, sur la rive droite de l'Oise.

L'usage des gares d'Argenteuil et de Pontoise sera commun aux deux Compagnies de l'Ouest et du Nord. Les conditions de cet usage seront réglées par le Ministre, lesdites deux Compagnies entendues.

Art. 3. — Est approuvé le traité passé, le 11 juin 1857, entre les Compagnies du Nord et de l'Ouest.

En conséquence, la ligne d'Ermont à la nouvelle station d'Argenteuil sera construite par la Compagnie du Nord, et la partie de ligne à construire entre ladite station et le chemin de Paris à Argenteuil sera exécutée par la Compagnie de l'Ouest. Toutefois, la dépense totale de l'ensemble de ces travaux, y compris le double raccordement sur la ligne du Nord et la nouvelle station d'Argenteuil, sera répartie entre les deux Compagnies proportionnellement à la longueur des sections construites par chacune d'elles.

Les moyens de contrôle à exercer respectivement par les deux Compagnies, à raison de l'exécution de ces travaux, seront réglés de concert entre elles, et, en cas de désaccord, par le Ministre de l'agriculture, du commerce et des travaux publics.

Les prix de péage, dont les deux Compagnies auront à se tenir compte, pour les transports en transit sur les portions de lignes qu'elles s'emprunteront réciproquement, seront fixés, tant pour les voyageurs que pour les marchandises, aux six dixièmes des taxes qui seront réellement perçues par kilomètre, déduction faite de l'impôt dû à l'État.

Une copie du traité ci-dessus mentionné restera annexée à la présente convention.

Art. 4. — Le Ministre de l'agriculture, du commerce et des travaux publics, au nom de l'État, concède à la Compagnie de l'Ouest, qui l'accepte :

1° Un embranchement de Pont-l'Évêque à Trouville;

2° Un embranchement de Laigle à ou près Couches.

La Compagnie s'engage à exécuter lesdits embranchements à ses frais, risques et périls, moyennant, en ce qui concerne celui de Laigle, l'allocation de la subvention de cinq cent mille francs (500 000 fr.), votée par délibération du conseil général du département de l'Eure, en date du 24 août 1857.

Art. 5. — Le Ministre de l'agriculture, du commerce et des travaux publics,

Droits réservés au Cnam et à ses partenaires

au nom de l'État, s'engage à livrer à la Compagnie, pour le chemin de fer de Rennes à Brest, suivant le tracé qui sera définitivement adopté par le Gouvernement, les terrains, terrassements et ouvrages d'art dudit chemin et de ses stations, ainsi que les maisons de gardes des passages à niveau, la Compagnie s'engageant, de son côté, à prendre à sa charge toutes les autres dépenses relatives à l'établissement et à l'exploitation de ce chemin, y compris la construction des bâtiments des stations.

La Compagnie renonce à recevoir la somme de dix-sept millions vingt-deux mille neuf cent cinquante francs quatre-vingt-quatorze centimes (17 022 950 fr. 94 c.), qui lui avait été allouée à titre de subvention pour l'exécution des chemins bretons.

Elle accepte, en outre, la réduction à la somme de deux millions de francs (2 000 000 fr.) de la subvention de quatre millions de francs (4 000 000 fr.) affectée au chemin de fer d'Argentan à Granville par le cahier des charges annexé à la loi du 2 mai 1855;

Et elle s'engage à livrer à l'État, à l'époque de l'approbation définitive de la présente convention, des terrains, des travaux de terrassements et des ouvrages d'art sur la ligne de Rennes à Brest, jusqu'à concurrence d'une dépense de six millions huit cent cinquante mille francs (6 850 000 fr.).

Art. 6. — La concession de la Compagnie de l'Ouest sera considérée, au point de vue de l'application des clauses stipulées par la présente convention, comme partagée en deux réseaux distincts, savoir :

1° L'ancien réseau, comprenant les lignes énoncées ci après :

De Paris à Saint-Germain, avec embranchements sur Argenteuil et sur Auteuil;

De Paris à Versailles (rive droite);

De Paris à Versailles (rive gauche);

De Paris à Rouen;

De Rouen au Havre;

De Rouen à Dieppe et à Fécamp;

De Versailles à Rennes;

De Mantes à Caen et à Cherbourg et Saint-Lô;

De Mézidon au Mans;

Le chemin de fer de ceinture de Paris pour la part afférente à la Compagnie de l'Ouest.

2° Le nouveau réseau, comprenant les lignes énoncées ci-après :

De Serquigny à Rouen;

De Lisieux à Honfleur;

De Saint-Cyr à Surdon;

D'Argentan à Granville;

De Rennes à Brest;

De Rennes à Redon;

De Rennes à Saint-Malo;

Du Mans à Angers;

De Rouen à Amiens, pour un tiers;

De Paris à Dieppe, par Pontoise et Gisors;

Droits réservés au Cnam et à ses partenaires

De Pont-l'Évêque à Trouville;
De Laigle à ou près Conches.

Art 7. — Le Ministre de l'agriculture, du commerce et des travaux publics s'engage, au nom de l'État, à garantir à la Compagnie pendant cinquante années, à partir du 1er janvier mil huit cent soixante-cinq (1865), l'intérêt à 4 % et l'amortissement calculé au même taux, pour un terme de cinquante ans, du capital affecté au rachat ou à la construction des lignes composant le nouveau réseau, tel qu'il est défini à l'article précédent.

Le capital garanti ne pourra excéder, pour l'ensemble desdites lignes, la somme totale de trois cent sept millions cinq cent mille francs (307 500 000 fr.).

Celles des lignes du nouveau réseau qui ne seront pas terminées avant le 1er janvier mil huit cent soixante-cinq (1865) ne participeront à la garantie d'intérêt qu'à partir du 1er janvier qui suivra leur mise en exploitation.

Jusqu'à l'époque où commencera, pour les lignes du nouveau réseau, l'application de la garantie stipulée par le présent article, les intérêts et l'amortissement des obligations émises pour leur exécution seront payés au moyen des produits des sections de ces lignes, qui seront mises successivement en exploitation. En cas d'insuffisance, ces intérêts et amortissement seront portés au compte de premier établissement.

Jusqu'au 1er janvier 1865, les dispositions du paragraphe qui précède pourront être appliquées par la Compagnie aux lignes de Caen à Cherbourg, et de Mézidon au Mans, bien que ces lignes restent comprises dans l'ancien réseau, et sans qu'il puisse en résulter aucune augmentation dans la garantie accordée par l'État pour le nouveau réseau.

Art. 8. — La garantie d'intérêts stipulée par l'article précédent s'appliquera ainsi qu'il suit :

Il sera établi, chaque année, deux comptes distincts des produits nets, y compris les produits accessoires de toute nature,

1° De l'ancien réseau; 2° du nouveau réseau,

Tels qu'ils sont définis à l'article 6 ci-dessus.

A partir du 1er janvier qui suivra l'achèvement complet de l'ensemble des lignes comprises, soit dans l'ancien, soit dans le nouveau réseau, toute la portion des produits nets de l'ancien réseau qui excédera un revenu net moyen de vingt-sept mille francs (27 000 fr.) par kilomètre sera appliquée, concurremment avec les produits nets du nouveau réseau, à couvrir l'intérêt et l'amortissement garantis par l'État.

Dans les années comprises entre le 1er janvier mil huit cent soixante-cinq (1865) et l'époque de l'achèvement complet de l'ensemble des lignes concédées, le chiffre ci-dessus fixé sera réduit de deux cents francs (200 fr.) par chaque longueur de cent kilomètres (100 km.) non livrée à l'exploitation, sans toutefois que la réduction totale puisse excéder mille francs (1 000 fr..)

Les lignes de l'ancien réseau qui ne seraient pas terminées avant le 1er janvier mil huit cent soixante-cinq (1865) ne figureront dans le compte des produits nets de ce réseau qu'à partir du 1er janvier qui suivra leur mise en exploitation.

Droits réservés au Cnam et à ses partenaires

En conséquence des dispositions du présent article, la garantie de l'État ne l'appliquera que dans le cas où les produits nets du nouveau réseau, accrus de l'excédant des produits de l'ancien réseau, ne couvriraient pas l'intérêt et l'amortissement à 4 % du capital garanti par l'État.

Art. 9. — Lorsque l'État aura, à titre de garant, payé tout ou partie d'une annuité garantie, il en sera remboursé avec les intérêts à 4 % par an, sur les produits nets des lignes auxquelles est accordée la garantie de l'État, dès que ces produits nets, accrus de l'excédant des produits de l'ancien réseau, conformément à l'article 8 ci-dessus, dépasseront l'intérêt et l'amortissement garantis et dans quelque année que cet excédant se produise.

A l'expiration de la concession, ou dans le cas d'application de la clause de rachat stipulée par l'article 37 du cahier des charges ci-annexé, si l'État est créancier de la Compagnie, le montant de sa créance sera compensé, jusqu'à due concurrence, avec la somme due à la Compagnie, pour la reprise, s'il y a lieu, aux termes de l'article 36 dudit cahier des charges, du matériel tant de l'ancien que du nouveau réseau.

Art. 10. — Lorsque l'ensemble des produits nets, tant de l'ancien que du nouveau réseau, excédera la somme nécessaire pour représenter à la fois un revenu net moyen de trente mille francs (30 000 fr.) par kilomètre sur l'ancien réseau, et un intérêt de six pour cent (6 %) du capital effectivement dépensé pour la construction des lignes comprises dans le nouveau réseau, l'excédant sera partagé par moitié entre l'État et la Compagnie.

Ce partage s'exercera à partir du premier janvier mil huit cent soixante et douze (1er janvier 1872).

Les lignes qui ne seraient pas achevées avant ladite époque seront comprises dans le compte général du partage, à partir du 1er janvier qui suivra leur mise en exploitation.

Art. 11. — Un règlement d'administration publique déterminera, en ce qui concerne la garantie d'intérêt accordé par l'article 7 de la présente convention, les formes suivant lesquelles la Compagnie sera tenue de justifier vis-à-vis de l'État, et sous le contrôle de l'administration supérieure :

1° Des frais de construction;

2° Des frais annuels d'entretien et d'exploitation;

3° Des recettes.

Ne seront pas comptés dans les frais annuels l'intérêt et l'amortissement des emprunts que la Compagnie pourrait contracter pour l'achèvement des travaux, en cas d'insuffisance du capital garanti par l'État.

Sera compris dans ces frais annuels le prélèvement à opérer pour la réserve, conformément à l'article 10 des statuts de la Compagnie.

Le même règlement d'administration publique déterminera les dispositions destinées à régler l'exercice du droit de partage des bénéfices.

Le compte de premier établissement des lignes énoncées à l'article 6 ci-dessus sera arrêté provisoirement, tant pour l'application de la garantie que pour l'exercice du droit de partage des bénéfices, avant le 1er janvier qui suivra leur mise en exploitation, et arrêté définitivement cinq ans après ladite époque.

Droits réservés au Cnam et à ses partenaires

En aucun cas, le capital garanti ne pourra excéder les sommes déterminées à l'article 7 précité.

Toutefois, après l'expiration de ce délai de cinq ans, la Compagnie pourra être autorisée, s'il y a lieu, par décrets délibérés en Conseil d'État, à ajouter auxdits comptes, pour l'exercice du droit de partage des bénéfices, les dépenses faites pour l'exécution des travaux qui seraient reconnus être de premier établissement.

Dans tous les cas, la Compagnie n'aura droit qu'au prélèvement sur les produits nets des intérêts et de l'amortissement desdites dépenses.

Art. 12. — Toutes les lignes formant le réseau de la Compagnie de l'Ouest et énoncées à l'article 6 ci-dessus seront régies par le cahier des charges ci-annexé.

Toutefois, 1° l'administration des postes continuera à payer pour son service, et jusqu'au 1er janvier 1865, la somme annuelle de trois cent vingt-sept mille francs (327 000 fr.), réglée à forfait par l'article 15 du cahier des charges supplémentaire annexé à la loi du 2 mai 1855;

2° Les dispositions du titre IV du cahier des charges mentionné au paragraphe 1er du présent article ne seront applicables qu'à partir du 1er juillet 1859.

3° Sont maintenus l'article 3 du cahier des charges A, et l'article 3 du cahier des charges B, annexés à la loi du 8 juillet 1852; les articles 4 et 9 du cahier des charges supplémentaire annexé à la loi du 2 mai 1855, et le paragraphe 1er de l'article 5 du même cahier des charges, sous la réserve de la modification portée à l'article 5 de la présente convention; et sont réservés les droits des tiers, tels qu'ils peuvent résulter des articles 7 et 8 dudit cahier des charges.

Art. 13. — Les obligations que la Compagnie pourrait avoir à émettre pour l'exécution des travaux mis à sa charge, soit par la présente convention, soit par des actes antérieurs, ne pourront être émises qu'en vertu d'une autorisation du Ministre de l'agriculture, du commerce et des travaux publics, qui déterminera l'époque, le mode et la forme de ces émissions, et fixera les époques et les quotités des versements jusqu'à complète réalisation.

Art. 14. — Sont abrogés, dans toutes les dispositions dont le maintien ne résulte pas de la présente convention et du cahier des charges y annexé, toutes lois, décrets, conventions et cahiers des charges relatifs aux lignes de chemin de fer formant, antérieurement à ce jour, la concession de la Compagnie de l'Ouest, et spécialement la disposition énoncée au dernier paragraphe de l'article 2 du cahier des charges supplémentaire, annexé à la loi du 2 mai 1855, de laquelle il résulte que le chemin de fer du Mans à Angers ne pourra être exploité dans aucune de ses parties qu'à l'expiration du délai de onze ans, fixé par l'article 17 de la convention du 17 août 1853, relative à la concession du chemin de fer de Tours au Mans.

Art. 15. — A partir du 1er janvier 1872, la somme de cent vingt francs (120 fr.) pour chaque kilomètre de chemin de fer exploité que la Compagnie est tenue de verser chaque année à la caisse centrale du Trésor public, en vertu de l'article 67 du cahier des charges, pour pourvoir aux frais de contrôle

Droits réservés au Cnam et à ses partenaires

de l'exploitation, pourra être élevée, par décret impérial délibéré en Conseil d'État, la Compagnie préalablement entendue, à un chiffre qui, dans aucun cas, ne pourra excéder cent cinquante francs (150 fr.).

Art. 16. — La présente convention et les traités y énoncés ne seront passibles que du droit fixe d'un franc.

ANNEXE XXXV

COMPAGNIE DE L'OUEST

Convention du 1er mai 1863 approuvée par décret du 11 juin 1863.

Article 1er. — Le Ministre de l'agriculture, du commerce et des travaux publics, au nom de l'État, concède à la Compagnie des chemins de fer de l'Ouest, qui l'accepte, les chemins de fer ci-après désignés :

De Caen à Flers ;

De Mayenne à Laval ;

De Louviers à la ligne de Paris à Rouen ;

De Napoléonville à Saint-Brieuc.

La Compagnie s'engage à exécuter les chemins susénoncés dans un délai de huit ans, à partir du décret qui approuvera la présente convention.

Art. 2. — Le Ministre de l'agriculture, du commerce et des travaux publics s'engage, au nom de l'État, à payer à la Compagnie, à titre de subvention, pour l'exécution des chemins mentionnés à l'article qui précède, une somme de vingt et un millions trois cent mille francs (21 300 000 fr.), savoir :

De Caen à Flers.	7 500 000 fr.
De Mayenne à Laval.	2 250 000
De Louviers à la ligne de Paris à Rouen.	800 000
De Napoléonville à Saint-Brieuc.	10 750 000

Des sommes ci-dessus énoncées seront respectivement déduites les dépenses faites par l'État sur les trois premières de ces lignes antérieurement au décret qui approuvera les présentes.

Les subventions ci-dessus énoncées seront versées en seize payements semestriels égaux, échéant le 1er juin et le 1er décembre de chaque année, et dont le premier sera effectué le 1er juin 1865.

La Compagnie devra justifier, avant chaque payement, de l'emploi sur chacune des lignes auxquelles s'appliquent lesdites subventions, en achats de terrains ou en travaux et approvisionnements sur place, d'une somme double

Droits réservés au Cnam et à ses partenaires

de celle qu'elle aura à recevoir. Le dernier versement ne sera fait qu'après l'ouverture de chaque ligne.

Le Gouvernement aura la faculté, à la date du 1er juin 1865 et avant le payement du premier terme, de convertir l'ensemble des subventions ci-dessus énoncées en quatre-vingt-douze annuités, comprenant l'intérêt et l'amortissement calculés au taux de quatre et demi pour cent et payables en deux termes, le 1er juin et le 1er décembre de chaque année, le premier de ces termes échéant le 1er juin 1865.

Toutefois, si, au 1er juin 1869 ou à une époque antérieure, le Gouvernement, après avoir opté pour le payement par annuités, croit devoir renoncer à ce mode de libération, la portion de la subvention restant due à la Compagnie sera soldée en termes égaux, payables le 1er juin et le 1er décembre de chaque année, et dont le dernier écherra le 1er décembre 1872.

Pour établir le chiffre du capital restant à solder à titre de subvention, les annuités précédemment payées seront imputées sur le montant des termes auxquels la Compagnie aurait eu droit en vertu du paragraphe 3 du présent article, en tenant compte des intérêts à quatre et demi pour cent, à partir de l'échéance de chaque terme.

Art. 3. — Le Ministre de l'agriculture, du commerce et des travaux publics, au nom de l'État, s'engage à concéder à la Compagnie de l'Ouest, dans le cas où l'utilité publique en serait reconnue, après l'accomplissement des formalités prescrites par la loi du 3 mai 1841, le chemin de fer de Flers à Mayenne, lequel sera réuni aux chemins déjà concédés de Caen à Flers et de Mayenne à Laval, pour former la ligne unique de Caen à Laval.

La Compagnie s'engage à exécuter ledit chemin dans un délai de huit années à dater du décret de concession définitive à intervenir et moyennant une subvention de dix millions sept cent mille francs (10 700 000 fr.), laquelle sera payée dans les formes et suivant les conditions énoncées à l'article 2 ci-dessus, à partir du 1er juin qui en suivra la concession définitive. Le nombre des annuités, s'il y a lieu, sera égal au nombre d'années restant à courir à partir de cette dernière date jusqu'à l'expiration de la concession de la Compagnie.

L'engagement ci-dessus énoncé sera considéré comme nul et non avenu, dans le cas où son exécution n'aurait pas été réclamée, soit par le Gouvernement, soit par la Compagnie, dans un délai de quatre années, à partir de la ratification des présentes, et dans le cas où, l'accomplissement de cet engagement ayant été réclamé, l'utilité publique n'aurait pas été déclarée dans un délai de huit ans, à partir de ladite époque.

Art. 4. — Les chemins de fer concédés à titre, soit définitif, soit éventuel par les articles 2 et 3 ci-dessus, seront compris dans le nouveau réseau de la Compagnie de l'Ouest.

Les chemins de Caen à Cherbourg, avec embranchement sur Saint-Lô, et de Mézidon au Mans, avec embranchement sur Falaise, qui, en vertu de la convention des 29 juillet 1858 et 11 juin 1859, sont compris dans l'ancien réseau, feront désormais partie du nouveau.

Les lignes énoncées au présent article seront soumises à toutes les disposi-

Droits réservés au Cnam et à ses partenaires

tions relatives à ce réseau, telles qu'elles résultent de la convention des 29 juillet 1858 et 11 juin 1859, ainsi que de la présente convention.

Art. 5. — Lesdits chemins seront régis par le cahier des charges annexé à la convention des 29 juillet 1858 et 11 juin 1859, sous la réserve des conditions ci-après :

Les terrains seront acquis pour deux voies; les terrassements et les ouvrages d'art pourront n'être exécutés que pour une voie; le rayon des courbes pourra être réduit à trois cents mètres. Le maximum de l'inclinaison des pentes et rampes est fixé à quinze millimètres par mètre sans préjudice de la faculté, accordée à la Compagnie par l'article 8 du cahier des charges, de proposer des modifications aux présentes dispositions.

Art. 6. — Les dispositions de l'article 42 du cahier des charges sont modifiés ainsi qu'il suit :

La troisième classe de marchandises mentionnée audit article sera définie de la manière suivante :

	PRIX		
	de péage.	de transport.	TOTAL.
	fr. c.	fr. c.	fr. c.
Pierres de taille et produits de carrières, minerais autres que le minerai de fer, fonte brute, sel, moellons, meulières, argiles, briques, ardoises.....	0 06	0 04	0 10

Il sera établi une quatrième classe de marchandises dans les conditions ci-après :

		PRIX		
		de péage.	de transport.	TOTAL.
		fr. c.	fr. c.	fr. c.
4e 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.....	Pour les parcours de 0 à 100 kilomètres, sans que la taxe puisse être supérieure à 5 fr.....	0 05	0 03	0 08
	Pour les parcours de 101 à 300 kilomètres, sans que la taxe puisse être supérieure à 12 fr.....	0 03	0 02	0 05
	Au delà de 300 kilomètres.....	0 025	0 015	0 04

Art. 7. — Les paragraphes 2 et 3 de l'article 7 de la convention des 29 juillet 1858 et 11 juin 1859 seront remplacés par les dispositions suivantes :

Le capital garanti par l'État ne pourra excéder, pour l'ensemble des lignes du nouveau réseau, concédées à titre soit définitif, soit éventuel, la somme totale de cinq cent soixante et dix millions de francs (570 000 000 fr.).

Dans le cas où la concession éventuelle de la ligne de Flers à Mayenne ne serait pas rendue définitive, la somme ci-dessus de cinq cent soixante et dix millions sera diminuée de neuf millions (9 000 000 fr.).

Celles des lignes du nouveau réseau dont la mise en exploitation sera pos-

Droits réservés au Cnam et à ses partenaires

térieure au 1er janvier 1865 ne participeront à la garantie d'intérêt qu'à partir du 1er janvier 1870; jusqu'à cette époque elles resteront soumises aux dispositions du paragraphe 4 de l'article 7 précité de la convention de 1858 et 1859.

Art. 8. — Les paragraphes 3 et 4 de l'article 8 de la convention susénoncée de 1859 sont modifiés ainsi qu'il suit :

A partir du 1er janvier qui suivra l'achèvement complet de l'ensemble des lignes comprises soit dans l'ancien, soit dans le nouveau réseau, toute la portion des produits nets de l'ancien réseau qui excédera un revenu net moyen de trente-quatre mille cinq cents francs (34 500 fr.) par kilomètre sera appliquée, concurremment avec les produits nets du nouveau réseau, à couvrir l'intérêt et l'amortissement garantis par l'État.

Dans les années comprises entre le 1er janvier 1865 et l'époque de l'achèvement complet de l'ensemble des lignes du nouveau réseau, le chiffre ci-dessus fixé sera réduit de deux cents francs (200 fr.) par chaque longueur de cent kilomètres (100 km.) du nouveau réseau non livrés à l'exploitation, sans toutefois que la réduction totale puisse excéder douze cents francs (1 200 fr.).

Art. 9. — Le paragraphe 1er de l'article 10 de la convention de 1858 et 1859 est modifié ainsi qu'il suit :

Lorsque l'ensemble des produits nets, tant de l'ancien que du nouveau réseau excédera la somme nécessaire pour représenter à la fois un revenu net moyen de trente-quatre mille cinq cents francs par kilomètre sur l'ancien réseau et un intérêt de six pour cent du capital effectivement dépensé pour la construction des lignes du nouveau réseau, l'excédant sera partagé par moitié entre l'État et la Compagnie.

Art. 10. — Le Gouvernement se réserve la faculté de racheter à la Compagnie de l'Ouest le chemin de fer d'Auteuil.

Le prix de ce rachat sera fixé dans les formes prescrites par la loi du 29 mai 1845 et modifiées par celle du 1er août 1860.

Art. 11. — La présente convention ne sera passible que du droit fixe de un franc.

ANNEXE XXXVI

COMPAGNIE DE L'OUEST

Convention du 31 mai 1865 approuvée par décret du 18 juillet 1865.

Article 1er. — Le Ministre de l'agriculture, du commerce et des travaux publics, au nom de l'État, concède à la Compagnie des chemins de fer de l'Ouest,

Droits réservés au Cnam et à ses partenaires

qui l'accepte, et sous la réserve de la clause de rachat énoncée à l'article 9 ci-après, le chemin de fer de ceinture de Paris (rive gauche), ledit chemin partant de la gare d'Auteuil et se reliant à son autre extrémité avec le chemin de Ceinture (rive droite) et la ligne d'Orléans.

Ladite concession est faite dans les conditions prévues par le titre Ier *bis* du cahier des charges annexé à la convention des 29 juillet 1858 et 11 juin 1859.

Art. 2. — Le Ministre de l'agriculture, du commerce et des travaux publics, au nom de l'État, s'engage à concéder à la Compagnie de l'Ouest, dans le cas où l'utilité publique en serait reconnue, après l'accomplissement des formalités prescrites par la loi du 3 mai 1841 :

Un raccordement du chemin de fer de Ceinture (rive droite) avec le chemin de fer d'Auteuil.

La Compagnie s'engage à exécuter le raccordement susmentionné à ses frais, risques et périls, et dans un délai de quatre ans, à partir du décret qui en rendra la concession définitive.

L'engagement ci-dessus énoncé sera considéré comme nul et non avenu :

1° Dans le cas où, dans un délai de quatre ans, à partir de la ratification des présentes, l'exécution de cet engagement n'aurait pas été réclamée, soit par le Gouvernement, soit par la Compagnie;

2° Dans le cas où, l'accomplissement de cet engagement ayant été réclamé, l'utilité publique n'aurait pas été déclarée dans un délai de huit ans, à partir de ladite époque.

Art. 3. — Les lignes énoncées aux articles 1er et 2 ci-dessus feront partie du nouveau réseau de la Compagnie des chemins de fer de l'Ouest, tel qu'il est défini à l'article 6 de la convention des 29 juillet 1858 et 11 juin 1859. En conséquence, le capital garanti par l'État et dont le maximum est fixé par l'article 7 de la convention du 1er mai 1863, approuvée par la loi du 11 juin suivant, à la somme de cinq cent soixante et dix millions de francs (570 000 000 fr.), sera augmenté du montant des dépenses admises au compte de premier établissement pour les lignes concédées par la présente convention à titre soit définitif, soit éventuel.

Art. 4. — Le revenu net moyen kilométrique réservé à l'ancien réseau, en vertu de l'article 8 de la convention du 1er mai 1863, relatif à la garantie d'intérêt, sera augmenté à raison de douze francs (12 fr.) par chaque million admis au compte de premier établissement pour les lignes mentionnées dans les articles 1er et 2 ci-dessus et suivant les conditions prévues par l'article 3.

Art. 5. — Lesdits chemins de fer seront régis par le cahier des charges annexé à la convention des 29 juillet 1858 et 11 juin 1859, auquel est soumis l'ensemble des lignes formant l'ancien et le nouveau réseau de la Compagnie des chemins de fer de l'Ouest, sauf toutefois les modifications ci-après :

Les prix de transport des marchandises à petite vitesse seront partagés en deux classes : la première, comprenant les objets énoncés à la première et à la deuxième classe du tarif fixé par le cahier des charges susénoncé, sera taxée, par tonne et par kilomètre, à seize centimes, ci. . . . . 16 c.

La deuxième, comprenant les objets énoncés à la troisième et à la quatrième classe, telles qu'elles sont déterminées par l'article 6 de la

Droits réservés au Cnam et à ses partenaires

convention du 1er mai 1863, sera taxée, par tonne et par kilomètre, à dix centimes, ci .. . . . . 10 c.

Art. 6. — La Compagnie s'engage à exécuter et à exploiter à ses frais, risques et périls, comme chemin de fer provisoire :

Un embranchement se détachant du chemin de fer de Ceinture (rive gauche), près du viaduc du Point-du-Jour, et aboutissant au champ de Mars, près du pont d'Iéna.

Ledit embranchement devra être terminé et livré à l'exploitation le 31 octobre 1866.

La Compagnie s'engage, en outre, à exécuter sur la ligne de Paris à Auteuil les travaux d'appropriation et d'installation nécessaires pour y permettre le passage des trains de marchandises.

Art. 7. — Pendant toute la durée de l'exploitation de l'embranchement provisoire énoncé à l'article précédent, les intérêts et l'amortissement du capital affecté à sa construction seront payés au moyen des produits de cette ligne.

L'excédant, s'il en existe, sera déduit du compte de premier établissement. En cas d'insuffisance, ces intérêts et amortissement seront portés audit compte.

L'administration déterminera, la Compagnie entendue, l'époque à laquelle ledit embranchement devra être supprimé et les lieux rétablis dans leur premier état. Lorsque la suppression en aura été opérée, la somme qui sera admise au compte de premier établissement après déduction de la valeur des matériaux, et, s'il y a lieu, de l'excédant des produits, sera ajoutée au capital du nouveau réseau dans les conditions fixées par l'article 3 ci-dessus.

La somme employée sur la ligne d'Auteuil, pour les travaux d'appropriation et d'installation nécessaires pour le passage des trains de marchandises, sera ajoutée, dans les mêmes conditions, au capital du nouveau réseau.

Art. 8. — La Compagnie s'engage à verser au Trésor public, jusqu'à concurrence de cinq millions de francs (5 000 000 fr.), dans le délai d'une année, à partir de la ratification de la présente convention, et par payements trimestriels égaux, la somme nécessaire pour l'achèvement du chemin de fer de Ceinture (rive gauche).

Ladite somme, augmentée du montant des intérêts, calculés au taux de quatre et demi pour cent, sera ajoutée au chiffre des subventions dues à la Compagnie de l'Ouest et sera remboursée à ladite Compagnie dans les formes et suivant les conditions énoncées à l'article 2 de la convention du 1er mai 1863, à partir du 1er juin qui suivra le dernier versement.

Art. 9. — Le Gouvernement se réserve, pendant un délai de huit ans, à partir du décret qui approuvera la présente convention, de racheter à la Compagnie de l'Ouest, soit ensemble, soit séparément, d'une part, le chemin de fer d'Auteuil, y compris le raccordement de ce chemin avec le chemin de Ceinture (rive droite) ; de l'autre, le chemin de fer de Ceinture (rive gauche).

Le prix de ce rachat sera fixé dans les formes prescrites par la loi du 29 mai 1845 et modifiées par celle du 1er août 1860.

Droits réservés au Cnam et à ses partenaires

L'article 10 de la convention du 1er mai 1863 est et demeure annulé.

Art. 10. — La présente convention ne sera passible que du droit fixe de un franc.

ANNEXE XXXVII

COMPAGNIE DE L'OUEST

Convention du 4 juillet 1868, approuvée par décret du même jour.

Article 1er. — Le Ministre de l'agriculture, du commerce et des travaux publics, au nom de l'État, fait concession à la Compagnie des chemins de fer de l'Ouest, qui l'accepte, des chemins de fer ci-après désignés :

De Sablé à Châteaubriant, par ou près Château-Gontier ;

De Laval à la ligne du Mans à Angers, à ou près Angers, par ou près Château-Gontier ;

De Saint-Lô à la ligne de Rennes à Brest, à ou près Lamballe, en passant par ou près Coutances, Avranches et Dol.

La direction du tracé de cette dernière ligne, d'une part, entre Coutances et Avranches, et, d'autre part, entre Dol et Lamballe, sera déterminée par décrets délibérés en Conseil d'État.

La Compagnie s'engage à exécuter les chemins de fer susénoncés dans un délai de huit ans, à partir du 1er janvier 1870.

Art. 2. — Le Ministre de l'agriculture, du commerce et des travaux publics s'engage, au nom de l'État, à payer à la Compagnie, à titre de subvention, pour l'exécution des chemins mentionnés à l'article 1er, une somme de cinquante millions, savoir :

Ligne de Sablé à Châteaubriant.	12 000 000 fr.
Ligne de Laval à Angers.	12 000 000 fr.
Ligne de Saint-Lô à la ligne de Rennes à Brest.	26 000 000 fr.

Sera compris dans les sommes ci-dessus énoncées le montant des subventions qui seraient fournies, soit en terrains, soit en argent, par les départements, les communes et les propriétaires intéressés.

Les subventions énoncées au paragraphe 1er seront versées en seize termes semestriels égaux, échéant le 1er juin et le 1er décembre de chaque année, et dont le premier sera payé le 1er juin 1870.

La Compagnie devra justifier, avant chaque payement, de l'emploi sur chacune des lignes auxquelles s'appliquent lesdites subventions, en achat de terrains, en travaux ou en approvisionnements sur place, d'une somme double de celle qu'elle aura à recevoir.

Droits réservés au Cnam et à ses partenaires

Le dernier versement ne sera fait qu'après l'ouverture de chaque ligne.

Le Gouvernement aura la faculté, à la date du 1er juin 1870 et avant le payement du premier terme, de convertir l'ensemble des subventions ci-dessus énoncées en quatre-vingt-sept (87) annuités, comprenant l'intérêt et l'amortissement calculés au taux de quatre et demi pour cent (4 1/2 %), payables en deux termes, le 1er juin et le 1er décembre de chaque année, le 1er de ces termes échéant le 1er juin 1870.

Toutefois, si, au 1er juin 1874 ou à une époque antérieure, le Gouvernement, après avoir opté pour le payement par annuités, croit devoir renoncer à ce mode de libération, la portion de la subvention restant due à la Compagnie sera soldée en termes égaux, payables le 1er juin et le 1er décembre de chaque année, et dont le dernier écherra le 1er décembre 1877.

Les délais fixés par le paragraphe qui précède seront appliqués au payement des subventions allouées à la Compagnie par la convention du 1er mai 1863.

Pour établir le chiffre du capital restant à solder à titre de subvention, les annuités précédemment payées seront imputées sur le montant des termes auxquels la Compagnie aurait eu droit en vertu du paragraphe 2 du présent article, en tenant compte des intérêts à quatre et demi pour cent (4 1/2 %), à partir de l'échéance de chaque terme.

Le Gouvernement aura, en outre, la faculté de substituer au payement des subventions ci-dessus déterminées la livraison par l'État des terrains, terrassements et ouvrages d'art des chemins susénoncés et de leurs stations, ainsi que des maisons de gardes des passages à niveau.

La Compagnie s'engage, dans ce cas, à prendre à sa charge toutes les autres dépenses relatives à l'établissement et à l'exploitation desdits chemins, y compris la construction des bâtiments des stations ;

Le tout conformément aux dispositions du cahier des charges supplémentaire annexé à la convention des 29 juillet 1858 et 11 juin 1859.

L'option qui sera faite par le Gouvernement devra être notifiée à la Compagnie avant l'époque fixée par le présent article pour le payement du premier terme des subventions.

Art. 3. — Les chemins de fer concédés en vertu de l'article 1er ci-dessus seront compris dans le nouveau réseau de la Compagnie de l'Ouest. Ils seront soumis, notamment en ce qui touche la garantie d'intérêt et le partage des bénéfices entre l'État et la Compagnie, à toutes les dispositions relatives à ce réseau, telles qu'elles résultent de la convention des 29 juillet 1858 et 11 juin 1859, de celle du 1er mai 1863, ainsi que de la présente convention.

Art. 4. — Lesdits chemins seront régis par le cahier des charges annexé à la convention des 29 juillet 1858 et 11 juin 1859, sous la réserve des modifications stipulées par les articles 5 et 6 de la convention du 1er mai 1863.

Dans le cas prévu au dernier paragraphe de l'article 42 du cahier des charges précité, le maximum du tarif applicable au transport des blés, grains, riz, maïs, farines et légumes farineux, péage compris, sera abaissé à sept centimes (0 fr. 07) par tonne et par kilomètre sur toutes les lignes tant de l'ancien que du nouveau réseau.

Droits réservés au Cnam et à ses partenaires

Art. 5. — Le paragraphe 2 de l'article 7 de la convention du 1er mai 1863 et l'article 3 de la convention du 31 mai 1865, déterminant le maximum du capital garanti, seront remplacés par les dispositions suivantes :

Le maximum du capital garanti par l'État pour l'ensemble des lignes du nouveau réseau, tel qu'il est défini par l'article 6 de la convention des 29 juillet 1858 et 11 juin 1859, par l'article 4 de la convention du 1er mai 1863, par l'article 3 de la convention du 31 mai 1865 et par l'article 3 de la présente convention, est fixé à la somme de sept cent dix-neuf millions (719 000 000 fr.).

Néanmoins, ladite somme de sept cent dix-neuf millions de francs sera successivement augmentée, à la fin de chaque exercice, pour l'application de la garantie d'intérêt comme pour le partage des bénéfices, du montant des dépenses qui, dans une période de dix années, auront été faites conformément à des projets préalablement approuvés par décrets délibérés en Conseil d'État pour des travaux complémentaires, tels que l'agrandissement de gares, l'augmentation du matériel roulant, la pose de secondes voies ou de voies de garage sur les lignes tant de l'ancien que du nouveau réseau.

En conséquence de cette disposition, et par modification du paragraphe 5 de l'article 11 de la convention des 29 juillet 1858 et 11 juin 1859, les dépenses supplémentaires prévues au paragraphe précédent seront ajoutées successivement au compte de premier établissement du nouveau réseau pendant le délai de dix ans ci-dessus énoncé.

Ce délai courra du 1er janvier 1868 pour les lignes mises en exploitation avant cette époque.

En ce qui concerne les lignes terminées postérieurement au 1er janvier 1868, le délai courra à partir du 1er janvier qui suivra la mise en exploitation de chaque ligne.

Le montant total des dépenses supplémentaires prévues par le présent article ne pourra excéder le chiffre de cent vingt-quatre millions (124 000 000 fr.), de telle sorte que l'ensemble du capital garanti ne pourra, en aucun cas, excéder la somme totale de huit cent quarante-trois millions (843 000 000 fr.).

Toutefois, après l'expiration de ce délai de dix ans, la Compagnie pourra être autorisée, s'il y a lieu, par décrets délibérés en Conseil d'État, à prélever, avant tout partage des bénéfices, sur l'ensemble des produits nets de l'ancien et du nouveau réseau, l'intérêt et l'amortissement des dépenses faites, sur l'un ou l'autre de ces réseaux, pour l'établissement de travaux qui seraient reconnus être de premier établissement.

Art. 6. — Toute somme dépensée dans le cours d'une année, pour travaux complémentaires, sur une ligne livrée à l'exploitation avant le commencement de ladite année, ne participera à la garantie d'intérêt qu'à partir de l'exercice suivant. L'intérêt et l'amortissement afférents à l'exercice pendant lequel les dépenses auront été faites seront portés au compte de premier établissement.

La présente disposition sera appliquée au règlement définitif des comptes de la garantie d'intérêt à partir du 1er janvier 1865.

Art. 7. — L'article 8 de la convention du 1er mai 1863 et l'article 4 de la convention du 31 mai 1865 seront remplacés par les dispositions suivantes :

Droits réservés au Cnam et à ses partenaires

A partir du 1er janvier qui suivra l'achèvement complet de l'ensemble des lignes comprises soit dans l'ancien, soit dans le nouveau réseau, toute la portion des produits nets de l'ancien réseau qui excédera un revenu net moyen de trente-cinq mille neuf cents francs (35 900 fr.) par kilomètre sera appliquée, concurremment avec les produits du nouveau réseau, à couvrir l'intérêt et l'amortissement garantis par l'État.

Le chiffre ci-dessus énoncé de trente-cinq mille neuf cents francs sera successivement augmenté, pour chaque exercice, de douze francs (12 fr.) par chaque somme d'un million de francs dépensée suivant les conditions et dans les délais prévus par le paragraphe 3 de l'article 5 de la présente convention.

Dans les années comprises entre le 1er janvier 1865 et le 1er janvier qui suivra l'achèvement complet de l'ensemble des lignes du nouveau réseau, le revenu kilométrique, calculé conformément aux dispositions des paragraphes 2 et 3 du présent article, sera réduit de deux cents francs (200 fr.) par chaque longueur de cent kilomètres (100 km.) du nouveau réseau à laquelle la garantie d'intérêt ne serait pas encore appliquée, sans toutefois que la réduction totale puisse excéder deux mille francs (2 000 fr.).

Art. 8. — L'article 9 de la convention du 1er mai 1863 est modifié ainsi qu'il suit :

Lorsque l'ensemble des produits nets tant de l'ancien que du nouveau réseau excédera la somme nécessaire pour représenter à la fois, sur l'ancien réseau, le revenu net moyen calculé conformément aux dispositions de l'article précédent, et, sur le nouveau réseau, l'intérêt à six pour cent (6 %) du capital effectivement dépensé pour la construction des lignes dudit réseau, l'excédant sera partagé par moitié entre l'État et la Compagnie.

Art. 9. — La Compagnie s'engage à réduire de 13 kilomètres la distance soumise au tarif, pour les voyageurs ainsi que pour les marchandises en provenance des sections de chemins de fer de Dieppe ou d'Amiens à Étaimpuis et à destination des sections de Motteville au Havre ou à Fécamp, et réciproquement.

Dans aucun cas, les taxes à percevoir pour les localités intermédiaires entre Étaimpuis et Motteville ne seront supérieures à celles qui seront perçues pour les transports entre ces deux points.

Art. 10. — La présente convention ne sera passible que du droit fixe de 1 fr.

ANNEXE XXXVIII

COMPAGNIE DE L'OUEST

Convention du 9 janvier 1873 approuvée par décret du même jour.

Article 1er. — Le Ministre des travaux publics, au nom de l'État, concède à la Compagnie des chemins de fer de l'Ouest, qui l'accepte, un chemin de fer d'em-

Droits réservés au Cnam et à ses partenaires

branchement de la ligne de Rouen à Dieppe, près Étaimpuis, à la ligne de Rouen au Havre, près Motteville.

La Compagnie s'engage à exécuter dans le délai de trois ans, à partir du 1er janvier 1873, ledit embranchement, lequel sera régi par le cahier des charges applicable aux chemins de fer de l'Ouest.

Art. 2. — Les dépenses de construction du chemin de fer énoncé à l'article précédent seront imputées sur la somme que la Compagnie de l'Ouest est autorisée, en vertu de l'article 5 de la convention du 4 juillet 1868, à ajouter, chaque année, pour travaux complémentaires, au capital garanti par l'État, jusqu'à concurrence d'un chiffre maximum de cent vingt-quatre millions (124 000 000 fr.).

En conséquence de cette disposition, les dépenses complémentaires prévues au paragraphe précédent seront ajoutées, tant pour l'application de la garantie d'intérêt que pour le partage des bénéfices, au compte de premier établissement du nouveau réseau.

Art. 3. — La présente convention ne sera passible que du droit fixe de 1 fr.

ANNEXE XXXIX

COMPAGNIE DE L'OUEST

Convention du 31 décembre 1875, approuvée par une loi du même jour.

Article 1er. — Le Ministre des travaux publics, au nom de l'État, concède à la Compagnie des chemins de fer de l'Ouest, qui accepte, les chemins de fer ci-après :

1° De Harfleur à Montivilliers;

2° Raccordement, à Rouen, des lignes de Paris à Rouen et de Rouen à Amiens;

3° De Beuzeville à Lillebonne et Port-Jérôme, par Bolbec;

4° De Motteville à Saint-Valery-en-Caux;

5° Raccordement de la ligne de Paris à Rouen à celle de Paris à Argenteuil, près Colombes, d'une part, et à celle de Paris à Versailles (rive droite), vers Courbevoie, d'autre part;

6° Du pont de l'Alma aux Moulineaux;

7° De la gare d'Auteuil à la porte de Boulogne;

8° De la gare de Sillé-le-Guillaume, sur la ligne de Paris à Rennes, à la Hutte, par Fresnay;

9° De la Hutte à Mamers, sur la ligne de Mamers à Saint-Calais;

Droits réservés au Cnam et à ses partenaires

10° De Châteaubriant à Redon;
11° Des Moulineaux à Courbevoie;
12° De Plouaret à Lannion;
13° De Barentin à Duclair et Caudebec;
14° De Conflans, sur la ligne de Paris au Havre, à la ligne de Paris à Dieppe, par Pontoise, aux abords de la gare de cette dernière ville, avec gare fluviale à l'embouchure de l'Oise dans la Seine;
15° De Sottevast à Coutances;
16° De Motteville à Clères;
17° De Chemazé, sur la ligne de Sablé à Châteaubriant, à Craon.

Art. 2. — La Compagnie s'engage à exécuter les chemins de fer énoncés à l'article 1er ci-dessus dans le délai de six ans, à partir de l'approbation, par l'administration, des projets définitifs de chacun de ces chemins.

La Compagnie devra produire ces projets définitifs dans un délai de deux ans, à dater du 1er janvier qui suivra la loi approbative de la présente convention. Faute par elle d'avoir présenté ces projets dans le délai ci-dessus énoncé, le délai d'exécution de chaque ligne sera réduit d'un temps égal au retard apporté à la production desdits projets.

La Compagnie s'engage, en outre, à exécuter, dans le délai de trois mois, un embranchement partant d'un point du chemin de fer de Versailles (rive gauche), à déterminer aux abords de la gare de Versailles, et aboutissant à la rue de la Bibliothèque, près de l'entrée de la cour du palais, en vue de desservir les Assemblées législatives, ledit embranchement devant emprunter l'avenue de Sceaux et la place d'Armes et être établi sans clôture et sans que les rails forment saillie sur la voie publique.

Lesdits chemins de fer seront soumis au cahier des charges qui régit l'ensemble des concessions faites à la Compagnie de l'Ouest, et, en conséquence, leur concession expirera, comme celle de toutes les lignes régies par le même cahier des charges, le trente et un décembre mil neuf cent cinquante-six (31 décembre 1956).

Ils seront soumis, en outre, aux dispositions de l'article 11 et du premier paragraphe de l'article 12 de la loi du 23 mars 1874.

Dans tous les cas où l'administration le jugera utile, il pourra être accolé aux ponts établis par la Compagnie pour le service du chemin de fer une voie charretière ou une passerelle pour piétons.

L'excédant de dépense qui en résultera sera supporté par l'État, le département ou les communes intéressées, après évaluation contradictoire des ingénieurs de l'État et de ceux de la Compagnie. A défaut d'accord entre les ingénieurs de l'État et ceux de la Compagnie, l'excédant de dépense sera réglé par un décret rendu en Conseil d'État.

Les ouvrages d'art pourront n'être exécutés que pour une voie sur les chemins où cette disposition sera jugée compatible avec les besoins de la circulation, et sous les conditions auxquelles l'administration croira devoir subordonner cette autorisation.

Dans le cas où les transports de voyageurs et de marchandises en destination ou en provenance de la ligne de Pontoise à Dieppe, par Gisors, emprun-

Droits réservés au Cnam et à ses partenaires

teraient la ligne de Paris à Conflans et à Pontoise, les prix appliqués à ces transports ne pourront, dans aucun cas, être supérieurs à ceux qui auraient été perçus par la voie d'Argenteuil, à raison de la différence des parcours.

Art. 3. — Le Ministre des travaux publics, au nom de l'État, s'engage à payer à la Compagnie, à titre de subvention, pour l'exécution des lignes mentionnées ci-après, une somme de trente millions (30 000 000 fr.), savoir :

De Beuzeville à Port-Jérôme, par Bolbec. . . .	3 000 000 fr.
De Motteville à Saint-Valery.	4 000 000
De Châteaubriant à Redon.	6 000 000
De Plouaret à Lannion.	3 000 000
De Barentin à Duclair et Caudebec.	2 000 000
De Sottevast à Coutances.	12 000 000

Lesdites subventions seront payées en seize termes semestriels, échéant le 1er juin et le 1er décembre de chaque année, et dont le premier écherra le 1er juin 1877.

La Compagnie devra justifier, avant chaque payement, de l'emploi sur chacune des lignes auxquelles s'appliquent lesdites subventions, en achats de terrains ou en travaux et approvisionnements sur place, d'une somme double de celle qu'elle aura à recevoir. Le dernier versement ne sera fait qu'après l'ouverture de chaque ligne.

Le Gouvernement aura la faculté, à dater du 1er juin 1877, de convertir chacun de ces seize termes semestriels, au fur et à mesure de leur échéance, en annuités payables par termes semestriels, le 1er juin et le 1er décembre de chaque année, et dont le dernier écherra le 1er décembre mil neuf cent cinquante et un (1951).

Ces annuités, comprenant l'intérêt et l'amortissement de chaque terme, seront calculées, lors de l'échéance de chacun de ces termes, à un taux fixé provisoirement à cinq francs soixante-quinze centimes pour cent francs (5 fr. 75 %).

Le taux définitif sera arrêté, après le paiement intégral des subventions, d'après le prix moyen des négociations de l'ensemble des obligations émises par la Compagnie du 1er juin 1877 au 1er décembre 1884. Ce prix moyen sera arrêté, déduction faite de l'intérêt couru au jour de la vente des titres, ainsi que de tous droits à la charge de la Compagnie, dont ces titres sont ou seront frappés, et de tous autres frais accessoires dont la Compagnie justifiera.

Le taux définitif ci-dessus mentionné sera arrêté dans les formes prescrites par le décret du 6 mai 1863, portant règlement des justifications à faire par la Compagnie pour l'application de la garantie d'intérêt et du partage des bénéfices.

Il sera tenu compte respectivement à la Compagnie et à l'État, avec intérêts simples à cinq pour cent (5 %), des insuffisances ou des excédants que présenteraient, sur le règlement définitif des annuités, les payements calculés au taux provisoire de cinq francs soixante-quinze centimes pour cent.

Si, à la date du 1er juin 1881 ou à une date antérieure, le Gouvernement, après avoir opté pour le payement par annuités, croit devoir renoncer à ce mode de libération, la portion de la subvention restant due à la Compagnie

Droits réservés au Cnam et à ses partenaires

sera soldée en termes égaux, payables le 1er juin et le 1er décembre de chaque année, et dont le dernier écherra le 1er décembre 1884. Pour établir le chiffre du capital restant à solder à titre de subvention, les annuités précédemment payées seront imputées sur le montant des termes auxquels la Compagnie aurait eu droit en vertu du paragraphe 2 du présent article, en tenant compte des intérêts à cinq pour cent (5 %), à partir de l'échéance de chaque terme.

Art. 4. — La Compagnie est autorisée à recevoir des départements, des communes et des particuliers, en sus des subventions de l'État, les subventions en nature ou en argent qui lui seraient consenties pour l'exécution des lignes concédées par la présente convention.

Les terrains domaniaux occupés par la gare des Matelots, à Versailles, resteront annexés gratuitement au chemin de fer de Paris à Rennes.

Art. 5. — Les lignes concédées par la présente convention feront partie du nouveau réseau.

En conséquence, lesdites lignes seront soumises, en ce qui touche la garantie d'intérêt et le partage des bénéfices, aux dispositions qui régissent le nouveau réseau en vertu tant des conventions antérieures que de la présente convention.

Art. 6. — Le paragraphe 2 de l'article 5 de la convention du 4 juillet 1868 est modifié ainsi qu'il suit :

Le maximum du capital garanti par l'État pour l'ensemble des lignes comprises dans le nouveau réseau, fixé à la somme de sept cent dix-neuf millions par le paragraphe 2 de l'article 5 de la convention en date du 4 juillet 1868, sera augmenté de soixante-quinze millions (75 000 000 fr.) et porté à sept cent quatre-vingt-quatorze millions (794 000 000 fr.), non compris les dépenses complémentaires prévues par l'article 5 de la convention du 4 juillet 1868 et fixées au chiffre maximum de cent vingt-quatre millions.

Les dépenses qui doivent être autorisées par décrets délibérés en Conseil d'État pour travaux complémentaires de premier établissement, tels que : agrandissement de gares, augmentation du matériel roulant, pose de secondes voies ou de voies de garage sur les lignes tant de l'ancien que du nouveau réseau, seront imputées sur ladite somme de cent vingt-quatre millions, laquelle fait l'objet d'un compte distinct, sans que cette imputation soit subordonnée à l'épuisement du capital de sept cent dix-neuf millions garanti en vertu de la convention du 4 juillet 1868, lequel demeure affecté aux dépenses de premier établissement des lignes du nouveau réseau, ainsi que des gares mixtes.

Art. 7. — Les lignes de :

Sablé à Châteaubriant,

Laval à Angers,

Saint-Lô à la ligne de Rennes à Brest,

concédées en vertu de la convention du 4 juillet 1868, seront partagées en sections formant chacune une ligne distincte, de la manière suivante :

Sablé à Château-Gontier,

Château-Gontier à Châteaubriant, par Segré,

Laval à Château-Gontier,

Droits réservés au Cnam et à ses partenaires

Château-Gontier à Angers,
Saint-Lô à Coutances,
Coutances à Avranches,
Avranches à Dol,
Dol à Lamballe.

En conséquence, la garantie d'intérêt sera appliquée aux dépenses d'établissement de ces lignes, à partir du 1er janvier qui suivra la mise en exploitation de chacune d'elles.

Art. 8. — Le compte de premier établissement des lignes de l'ancien et du nouveau réseau sera arrêté provisoirement, tant pour l'application de la garantie d'intérêt que pour l'exercice du droit de partage des bénéfices, avant le 1er janvier qui suivra leur mise en exploitation.

Ce compte sera arrêté définitivement après un délai de dix ans, lequel courra à partir du 1er janvier 1878 pour les lignes mises en exploitation avant cette époque, et pour les lignes terminées postérieurement au 1er janvier 1878, à partir du 1er janvier qui suivra la mise en exploitation de chaque ligne.

En aucun cas, le capital garanti ne pourra excéder la somme déterminée à l'article 6 de la présente convention. Toutefois, après l'expiration de ce délai de dix ans, la Compagnie pourra être autorisée, s'il y a lieu, par décrets délibérés en Conseil d'État, à prélever, avant tout partage des bénéfices, sur l'ensemble des produits nets de l'ancien et du nouveau réseau, l'intérêt et l'amortissement des dépenses faites, sur l'un ou l'autre de ces réseaux, pour l'exécution de travaux qui seraient reconnus être de premier établissement.

Art. 9. — A dater du 1er janvier qui suivra la mise en exploitation de l'ensemble des lignes nouvelles concédées en vertu de la présente convention, le revenu net réservé à l'ancien réseau, lequel est fixé par la convention du 4 juillet 1868 à trente-deux millions trois cent dix mille francs (32 310 000 fr.), à raison de trente-cinq mille neuf cents francs par kilomètre, pour neuf cents kilomètres, sera augmenté de la différence entre l'intérêt et l'amortissement effectifs des obligations émises par la Compagnie et l'intérêt et l'amortissement garantis par l'État, savoir :

1° Pour le capital de premier établissement des lignes annexées au nouveau réseau en vertu de la présente convention, sans que ce capital puisse excéder la somme de soixante-quinze millions (75 000 000 fr.);

2° Pour les dépenses complémentaires restant à imputer sur le capital de cent vingt-quatre millions fixé par l'article 5 de la convention du 4 juillet 1868;

Le tout, conformément aux dispositions des paragraphes 5, 6 et 7 de l'article 3 de la présente convention.

Jusqu'à l'époque déterminée par le premier paragraphe du présent article, les dispositions de l'article 7 de la convention du 4 juillet 1868 continueront à recevoir leur application.

Jusqu'à la même époque, les intérêts et l'amortissement des obligations émises pour l'exécution des lignes concédées par la présente convention seront payés au moyen des produits des sections de ces lignes qui seront mises successivement en exploitation. En cas d'insuffisance, ces intérêts et amortissement seront portés au compte de premier établissement.

Droits réservés au Cnam et à ses partenaires

Art. 10. — L'article 8 de la convention du 4 juillet 1868 est remplacé par la disposition suivante :

Lorsque l'ensemble des produits nets tant de l'ancien que du nouveau réseau excédera la somme nécessaire pour représenter à la fois, sur l'ancien réseau, le revenu net moyen, calculé conformément aux dispositions de l'article 9 de la présente convention, et, sur le nouveau réseau : d'une part, l'intérêt à six pour cent (6 °/₀) du capital effectivement dépensé pour la construction des lignes dudit réseau concédées en vertu des conventions antérieures à la convention actuelle, y compris les dépenses complémentaires desdites lignes, et, d'autre part, l'intérêt à six et demi pour cent (6 fr. 50 °/₀) sur le capital de premier établissement des lignes annexées audit réseau par la présente convention et les dépenses complémentaires de ces lignes, l'excédant sera partagé par moitié entre l'État et la Compagnie.

Art. 11. — Sont compris dans les comptes annuels de l'exploitation :

Le fonds fixe d'amortissement des actions (deux cent soixante-dix-sept mille francs); les travaux de grosse réparation ou de réfection des lignes, les travaux accessoires à exécuter successivement dans les gares ou sur les quais des ports, et dont l'imputation sur ces comptes aura été autorisée par le Ministre des travaux publics; les dépenses et les recettes des correspondances par voie de terre ou voie maritime autorisées par le ministre des travaux publics et les correspondances par voie de fer faisant suite aux lignes de la Compagnie et approuvées par décrets délibérés en Conseil d'État.

Les dépenses faites ou restant à faire pour la réparation des dommages causés en 1870 et en 1871 par la guerre et par l'insurrection seront imputées au compte des cent vingt-quatre millions, déduction faite des sommes reçues ou à recevoir par la Compagnie à titre d'indemnité.

Art. 12.— Dans le cas où l'une des compagnies d'Orléans, de l'Est, du Nord, de Paris-Lyon-Méditerranée ou du Midi appliquerait aux voitures des trois classes, sur l'ensemble de son réseau, un système de chauffage agréé par M. le Ministre des travaux publics, la compagnie de l'Ouest s'engage, si elle en est requise par le Ministre, à mettre en pratique sur son réseau, pour tous les trains dont le trajet excédera une durée de deux heures, soit ce même système de chauffage, soit tout autre système jugé préférable et agréé par le Ministre. La mise en pratique de ce système aura lieu suivant les délais qui seront prescrits par le Ministre.

La Compagnie s'engage, en outre, dès à présent, à chauffer désormais les compartiments des dames seules dans les trois classes.

Droits réservés au Cnam et à ses partenaires

SÉRIE III (SUITE)

IV. — COMPAGNIE D'ORLÉANS

ANNEXE XL

COMPAGNIE D'ORLÉANS

Convention du 11 avril 1857 approuvée par décret du 19 juin 1857.

Article 1er. — Sont et demeurent approuvés, en ce qui concerne la Compagnie du chemin de fer de Paris à Orléans :

1° Le traité passé, le 11 avril 1857, entre la Compagnie d'Orléans, d'une part; les Compagnies de Paris à Lyon et de Lyon à la Méditerranée, d'autre part; et la Compagnie du chemin de fer Grand-Central, encore d'autre part; ledit traité portant cession, par cette dernière Compagnie, aux trois premières suivant des proportions déterminées, des lignes formant le réseau actuel du chemin de fer Grand-Central, tel qu'il est constitué par les lois et décrets en date des 21 avril 1853, 7 avril et 2 mai 1855;

2° Le traité passé, le 11 avril 1857, entre la Compagnie d'Orléans, d'une part, et les compagnies de Paris à Lyon et de Lyon à la Méditerranée, d'autre part; ledit traité portant rétrocession à ces deux dernières Compagnies, moyennant des conditions déterminées, du tiers appartenant à la Compagnie d'Orléans dans la concession du chemin de fer de Paris à Lyon par le Bourbonnais.

En conséquence, sont incorporées à la concession de la Compagnie du chemin de fer de Paris à Orléans, les lignes ci-après désignées :

1° De Montluçon à Moulins;

Droits réservés au Cnam et à ses partenaires

2° De Limoges à Agen ;
3° De Coutras à Périgueux ;
4° De Montauban à la rivière du Lot, avec embranchement sur Marcillac et Rodez ;
5° D'Arvant (près Lempdes) à la rivière du Lot ;
6° De Périgueux à la ligne de Clermont-Ferrand à Mautauban, près la Capelle.

La part attribuée à la Compagnie d'Orléans, pour la construction desdites lignes dans la subvention de soixante-dix-huit millions de francs allouée à la Compagnie du Grand-Central par les articles 6 et 7 de la convention annexée à la loi du 2 mai 1855, est fixée à soixante-douze millions de francs (72 000 000 fr.).

La Compagnie d'Orléans est, en outre, subrogée aux droits et obligations résultant des articles 8 et 9 de ladite convention, en ce qui concerne les embranchements sur Cahors, sur Villeneuve-d'Agen, sur Bergerac et sur Tulle.

Le tiers appartenant à la Compagnie d'Orléans dans la concession du chemin de fer de Paris à Lyon par le Bourbonnais est rétrocédé aux Compagnies réunies de Paris à Lyon et de Lyon à la Méditerranée, le tout conformément aux clauses et conditions fixées par les traités susénoncés.

Une copie certifiée desdits traités restera annexée à la présente convention.

Art. 2. — Est et demeure approuvé le traité passé, le 18 juin 1855, entre la Compagnie du chemin de fer de Paris à Orsay et la Compagnie du chemin de fer d'Orléans, et portant cession, au profit de cette dernière Compagnie, de la concession des chemins de fer de Paris à Sceaux et de Bourg-la-Reine à Orsay.

Les garanties d'intérêt accordées, d'une part, à la Compagnie d'Orléans, à raison de son réseau, tel qu'il est constitué par les décrets des 27 mars 1852, 17 août 1853 et 20 juin 1855, et, d'autre part, à la Compagnie d'Orsay, seront confondues, et, en conséquence, ces garanties ne produiront effet qu'autant que l'ensemble des produits nets desdits chemins serait inférieur à l'ensemble des sommes garanties annuellement à ces deux Compagnies.

Une copie certifiée du traité énoncé au présent article restera annexée à la présente convention.

Art. 3. — Les délais fixés par l'article 1er du cahier des charges annexé au décret du 21 avril 1853 pour l'achèvement des lignes de Coutras à Périgueux et de Montauban à la rivière du Lot, et par l'article 5 de la convention annexée au décret du 7 avril 1855, pour l'achèvement des sections de Limoges à Agen, du Lot à Périgueux et de l'embranchement sur Rodez, sont prorogés pour la première de ces lignes, jusqu'au 1er août 1857, pour la seconde jusqu'au 1er octobre 1858, et pour les trois dernières jusqu'au 1er juillet 1860.

L'importation des rails qui a été faite par application du décret du 27 février 1856 ne donnera lieu aux répétitions qui pourraient être exercées par le Trésor que dans le cas d'inexécution dans les délais ci-dessus fixés.

Les délais fixés par l'article 5 de la convention annexée au décret du 7 avril 1855 pour l'exécution des autres lignes mentionnées audit article sont maintenus.

Droits réservés au Cnam et à ses partenaires

Le délai dans lequel doit être régularisée, en ce qui concerne l'État, la concession des embranchements mentionnés à l'article 8 de ladite convention courra à partir du décret qui ratifiera la présente convention.

Art. 4. — La subvention attribuée au réseau du Grand-Central, aussi bien que toutes les sommes dues par l'État à la Compagnie d'Orléans pour les chemins compris dans son réseau actuel, soit à titre de subvention, soit à titre de marché à forfait, seront, à mesure des échéances fixées par les cahiers des charges ou par les conventions relatives auxdits chemins, converties en obligations négociables de l'État, de cinq cents francs (500 fr.) chacune.

Ces obligations porteront intérêt à cinq pour cent (5 %), et seront remboursables en trente ans (30 ans), par voie de tirage au sort.

Art. 5. — Les obligations que la Compagnie pourrait avoir à émettre pour l'exécution des travaux mis à sa charge par la présente convention ne pourront être émises qu'en vertu d'une autorisation du Ministre de l'agriculture, du commerce et des travaux publics, qui déterminera l'époque, le mode et la forme de ces émissions, et fixera les époques et les quotités de versements jusqu'à complète réalisation.

Art. 6. — Le capital auquel s'appliquera la garantie d'intérêt stipulée à l'article 11 de la convention des 2 février et 6 avril 1855, à raison des sections du chemin de fer Grand-Central rétrocédées à la Compagnie d'Orléans, ne pourra, en aucun cas, excéder cent soixante-dix-sept millions de francs (177 000 000 fr.).

La clause du partage des bénéfices au delà de huit pour cent (8 %), stipulée au profit de l'État par l'article 13 de la même convention, sera appliquée à l'ensemble des sections du Grand-Central rétrocédées à la Compagnie d'Orléans.

Art. 7. — Un règlement d'administration publique déterminera, en ce qui concerne la garantie d'intérêt accordée d'une part à la Compagnie d'Orléans, et de l'autre à la Compagnie du Grand-Central, les formes suivant lesquelles la Compagnie sera tenue de justifier vis-à-vis de l'État, et sous le contrôle de l'administration supérieure : 1° des frais de construction ; 2° des frais annuels d'entretien et d'exploitation ; 3° des recettes.

Ne seront pas comptés dans les frais annuels les intérêts et l'amortissement des emprunts que la Compagnie pourrait contracter pour l'achèvement des travaux, en cas d'insuffisance du capital garanti par l'État.

Le même règlement d'administration publique déterminera les dispositions destinées à régler l'exercice du droit de partage des bénéfices au delà de huit pour cent du capital effectivement dépensé par la Compagnie sur les lignes soumises à ce partage.

Le compte de premier établissement sera arrêté, pour ces dernières lignes, cinq ans après les époques respectivement fixées pour l'achèvement de chacune des lignes.

Toutefois, après l'expiration de ce délai de cinq ans, la Compagnie pourra être autorisée, s'il y a lieu, par décret délibéré en Conseil d'État, à ajouter auxdits comptes les dépenses qui seraient faites pour l'exécution des travaux qui seraient reconnus être de premier établissement.

Droits réservés au Cnam et à ses partenaires

Dans tous les cas, et lors même que ces dépenses s'appliqueraient à des lignes soumises à la clause du partage au delà de huit pour cent, la Compagnie n'aura droit qu'au prélèvement sur les produits nets des intérêts et de l'amortissement desdites dépenses.

Art. 8. — Le Ministre de l'agriculture, du commerce et des travaux publics, au nom de l'État, concède à la Compagnie d'Orléans, qui les accepte sans subvention ni garantie d'intérêt, les chemins de fer ci-après désignés :

1° De Paris à Tours, par ou près Châteaudun et Vendôme ;

2° De Nantes à Napoléon-Vendée ;

3° De Bourges à Montluçon ;

4° De Toulouse à un point qui sera ultérieurement déterminé, du chemin de fer de Montauban à la rivière du Lot, ladite ligne desservant, soit directement, soit par un embranchement, la ville d'Albi.

La Compagnie s'engage à exécuter les chemins ci-dessus dénommés à ses frais, risques et périls, et dans un délai de huit années, à partir du décret qui ratifiera la présente convention.

Art. 9. — Le Ministre de l'agriculture, du commerce et des travaux publics, au nom de l'État, s'engage à concéder, sans subvention ni garantie d'intérêt, à la Compagnie d'Orléans, dans le cas où l'utilité publique en serait reconnue après l'accomplissement des formalités prescrites par l'article 3 de la loi du 3 mai 1841, les chemins de fer ci-après désignés :

1° De Tours à Vierzon ;

2° D'Orléans, vers un point du chemin de fer du Bourbonnais à déterminer, de Montargis à Briare ;

3° De Montluçon à Limoges, passant par ou près Guéret, et se raccordant, avec la ligne de Châteauroux à Limoges, en un point à déterminer au sud de la Souterraine ;

4° De Poitiers à Limoges, ledit chemin se reliant à la ligne de Châteauroux à Limoges, à ou près le point de raccordement de cette dernière ligne avec le chemin de Montluçon à Limoges, par Guéret, énoncé ci-dessus ;

5° D'Angers à Niort ;

6° De Limoges à Brives, le tracé de ladite ligne devant être coordonné avec celui de la ligne de Limoges à Périgueux.

La Compagnie s'engage à exécuter les chemins susmentionnés à ses frais, risques et périls, et dans un délai de huit ans, à partir du décret qui en rendra la concession définitive.

Les engagements ci-dessus énoncés seront considérés comme nuls et non avenus : 1° en ce qui concerne ceux desdits chemins pour lesquels, dans un délai de quatre ans à partir de la ratification des présentes, l'exécution de ces engagements n'aurait pas été réclamée, soit par le Gouvernement, soit par la Compagnie ; 2° en ce qui concerne les lignes pour lesquelles l'accomplissement de ces engagements aurait été réclamé, mais dont l'utilité publique n'aurait pas été déclarée dans un délai de huit ans, à partir de ladite époque.

La Compagnie s'engage, en outre, à contribuer, jusqu'à concurrence de la moitié de la dépense, à l'exécution des travaux de raccordement, à Bordeaux, du chemin de fer de Paris à Bordeaux avec le chemin de fer du Midi.

Droits réservés au Cnam et à ses partenaires

Art. 10. — Les lignes concédées ou rétrocédées à la Compagnie d'Orléans, en vertu de la présente convention, ainsi que toutes celles qui forment le réseau actuel de ladite Compagnie, seront régies par le cahier des charges ci-annexé. Toutefois, le titre IV de ce cahier des charges ne sera applicable qu'à partir du 1er janvier 1858.

Conformément à l'article 5 de la convention du 14 juin 1855, l'administration des postes continuera à payer pour son service, à la Compagnie, une somme annuelle de trois cent soixante-quinze mille francs jusqu'au quinze juin mil huit cent soixante-cinq, et maintiendra sa renonciation, en faveur de la Compagnie, à toute répétition qu'elle aurait à exercer en vertu des lois, décrets, conventions et cahiers des charges antérieurs, et du décret rendu en Conseil d'État le 16 juin 1853.

Art. 11. — L'ajournement de la mise en exploitation de la ligne du Mans à Angers sera levé après que les conditions de la levée de cet ajournement auront été réglées, d'accord entre les Compagnies d'Orléans et de l'Ouest, avec l'approbation de l'administration.

Art. 12. — La Compagnie du chemin de fer d'Orléans s'engage à verser au Trésor une somme de huit millions de francs (8 000 000 fr.), applicable à l'exécution du réseau des chemins de fer des Pyrénées, et autres travaux d'utilité publique.

Cette somme sera payée par portions égales, en huit années, à dater du 15 janvier 1858.

Art. 13. — Les forges, mines et ateliers d'Aubin, affectés temporairement à l'usage exclusif du chemin de fer pour la fabrication des produits nécessaires à la construction des lignes, ne sont pas considérés comme une dépendance du chemin de fer d'Orléans.

En conséquence, la Compagnie en disposera ainsi qu'elle avisera, par vente ou par location, soit partielle, soit totale, ou de toute autre manière, en se conformant aux lois et décrets relatifs aux mines.

Art. 14. — Pendant la construction et jusqu'après l'achèvement respectif de chacune des lignes concédées en vertu de la présente convention, les intérêts et l'amortissement des obligations émises ainsi que des titres nouveaux à émettre, soit pour le rachat, soit pour l'exécution des lignes susmentionnées, seront payés au moyen des produits des sections de ces lignes qui sont déjà exploitées et de celles qui seront mises successivement en exploitation.

En cas d'insuffisance, ces intérêts et amortissement seront portés au compte de premier établissement.

La même disposition s'appliquera aux sections du Grand-Central rétrocédées à la Compagnie d'Orléans pendant un délai qui pourra excéder de deux années le terme fixé pour l'entier achèvement de l'ensemble desdites sections, si la Compagnie le juge convenable.

Art. 15. — La durée de la concession, pour l'ensemble du réseau formé par les lignes précédemment concédées à la Compagnie de Paris à Orléans et par les lignes rétrocédées ou concédées à titre, soit définitif, soit éventuel, en vertu de la présente convention, sera de quatre-vingt-dix-neuf ans, à dater du

Droits réservés au Cnam et à ses partenaires

1er janvier 1858; en conséquence, ladite concession prendra fin le trente et un décembre mil neuf cent cinquante-six (31 décembre 1956).

Art. 16. — La faculté de rachat, stipulée au profit de l'État, ne pourra être exercée que sur l'ensemble des lignes rétrocédées ou concédées, soit en vertu de la présente convention, soit en vertu d'actes antérieurs, et après un délai de quinze ans, à partir de l'origine de la concession, telle qu'elle est fixée par l'article précédent.

Art. 17. — Sont maintenus:

1° Sous la réserve des modifications résultant du deuxième paragraphe de l'article 2 ci-dessus, la garantie pendant cinquante années, à partir du 1er janvier 1852, d'un intérêt de six millions de francs (6 000 000 fr.) sur un capital maximum de cent cinquante millions de francs (150 000 000 fr.), telle qu'elle est stipulée en faveur de la Compagnie d'Orléans par l'article 12 de la convention annexée au décret du 27 mars 1852, et la garantie, pendant cinquante années, à partir du 10 juin 1853, d'un intérêt de cent vingt-six mille francs (126 000 fr.) sur un capital maximum de quatre millions deux cent mille francs (4 200 000 fr.), telle qu'elle est stipulée en faveur de la Compagnie de Paris à Orsay, par l'article 4 du cahier des charges annexé à la loi du 10 juin 1853.

2° La subvention de vingt-cinq millions de francs (25 000 000 fr.), accordée en exécution de la loi du 2 mai 1855 à la Compagnie d'Orléans par l'article 4 de la convention annexée au décret du 20 juin de la même année, pour l'exécution du chemin de fer de Nantes à Châteaulin, avec embranchement sur Napoléonville, sauf la modification résultant de l'article 4 ci-dessus.

3° Le marché à forfait passé entre l'État et ladite Compagnie, par l'article 6 de la même convention, pour l'exécution des travaux de l'embranchement de Saint-Germain-des-Fossés à Roanne, sauf, en ce qui concerne le mode de payement, la modification déjà rappelée au paragraphe qui précède.

4° Le partage des bénéfices au delà de huit pour cent (8 %) sur le chemin de fer de Paris à Orsay, ledit partage stipulé par l'article 59 du cahier des charges annexé à la loi du 10 juin 1853.

Lorsque l'État aura, à titre de garant, payé tout ou partie d'une annuité d'intérêts, il en sera remboursé, avec les intérêts à quatre pour cent par an, sur les bénéfices nets de l'entreprise excédant les intérêts garantis, dans quelque année qu'ils se produisent et avant tout prélèvement de dividendes au profit de la Compagnie.

La clause énoncée au paragraphe précédent s'appliquera séparément et d'une manière distincte, d'une part, à l'ensemble des lignes mentionnées à l'article 2 ci-dessus, et, d'autre part, à l'ensemble des sections du Grand-Central rétrocédées à la Compagnie d'Orléans.

Si, à l'expiration de la concession, l'État est créancier de la Compagnie, le montant de sa créance sera compensé, jusqu'à due concurrence, avec la somme due à la Compagnie pour la reprise du matériel, s'il y a lieu, aux termes de l'article 36 du cahier des charges ci-annexé.

Art. 18. — Sont abrogés, dans toutes les dispositions dont le maintien ne résulte pas de la présente convention, tous décrets, conventions et cahiers des

Droits réservés au Cnam et à ses partenaires

charges relatifs aux lignes de chemins de fer formant la concession de la Compagnie d'Orléans, telle qu'elle est constituée par ladite convention et par le cahier des charges y annexé.

Art. 19. — La présente convention, les traités susénoncés intervenus entre la Compagnie d'Orléans et celles du Grand-Central, de Paris à Lyon, de Lyon à la Méditerranée et d'Orsay, ne seront passibles que du droit fixe d'un franc.

ANNEXE XLI

COMPAGNIE D'ORLÉANS

Convention des 10 juillet 1858 et 11 juin 1859 approuvée par décret du 11 juin 1859.

Article 1er. — La convention passée le 11 avril 1857, entre le Ministre de l'agriculture, du commerce et des travaux publics, et la Compagnie du chemin de fer d'Orléans, ladite convention approuvée par le décret du 19 juin 1857 et par la loi du même jour, est modifiée conformément aux dispositions suivantes.

Art. 2. — La concession de la Compagnie d'Orléans sera considérée, au point de vue de l'application des clauses stipulées par la présente convention, comme partagée en deux réseaux distincts, savoir :

1° L'ancien réseau comprenant les lignes énoncées ci-après :

De Paris à Orléans;

D'Orléans à Tours et Bordeaux, avec embranchement sur la Rochelle et Rochefort, et raccordement avec le chemin de fer du Midi à Bordeaux;

De Tours à Nantes et Saint-Nazaire;

D'Orléans à Vierzon;

De Vierzon au Bec-d'Allier;

De Vierzon à Limoges, par Chateauroux;

De Tours au Mans;

De Nantes à Châteaulin, avec embranchement sur Napoléonville;

Le chemin de fer de ceinture de Paris, pour la part afférente à la Compagnie d'Orléans.

2° Le nouveau réseau, comprenant les lignes énoncées ci-après :

Lignes rétrocédées ou concédées à titre définitif.

De Montluçon à Moulins;

De Limoges à Agen;

De Coutras à Périgueux;

Droits réservés au Cnam et à ses partenaires

De Montauban à la rivière du Lot, avec embranchement sur Marcillac et Rodez;
D'Arvant, près Lempdes, à la rivière du Lot;
De Périgueux à la ligne de Clermont-Ferrand à Mautauban, près la Capelle;
De Paris à Sceaux et Orsay;
De Paris à Tours, par ou près Châteaudun et Vendôme;
De Nantes à Napoléon-Vendée;
De Bourges à Montluçon;
De Toulouse à la ligne de Montauban au Lot.

Lignes rétrocédées ou concédées à titre éventuel.

De Tours à Vierzon;
D'Orléans au chemin de fer du Bourbonnais;
De Montluçon à Limoges;
De Poitiers à Limoges;
D'Angers à Niort;
De Limoges à Brives;
Embranchements sur Cahors, Villeneuve-d'Agen, Bergerac et Tulle.

Art. 3. — Le Ministre de l'agriculture, du commerce et des travaux publics s'engage, au nom de l'État, à garantir à la Compagnie pendant cinquante années (50 ans), à partir du premier janvier mil huit cent soixant-cinq (1er janvier 1865), l'intérêt à quatre pour cent (4 %) et l'amortissement calculé au même taux, pour un terme de cinquante ans, du capital affecté au rachat ou à la construction des lignes composant le nouveau réseau de la Compagnie, tel qu'il est défini à l'article précédent.

Le capital garanti ne pourra excéder, pour l'ensemble des lignes rétrocédées ou concédées à titre définitif, la somme totale de six cent un millions de francs (601 000 000 fr.).

Le capital garanti pour les lignes rétrocédées ou concédées à titre éventuel ne pourra excéder respectivement les sommes ci-après :

Ligne de Tours à Vierzon, trente millions cinq cent mille francs.	30 500 000 fr.
D'Orléans au chemin du Bourbonnais, dix-neuf millions cinq cent mille francs.	19 500 000
De Montluçon à Limoges, trente-huit millions.	38 000 000
De Poitiers à Limoges, trente-neuf millions.	39 000 000
D'Angers à Niort, quarante-trois millions.	43 000 000
De Limoges à Brives, trente millions.	30 000 000
Embranchements :	
Sur Cahors, cinq millions cinq cent mille francs.	5 500 000
Sur Villeneuve-d'Agen, un million deux cent mille francs.	1 200 000
Sur Tulle, trois millions huit cent mille francs.	3 800 000
Sur Bergerac, trois millions cinq cent mille francs. . . .	3 500 000

Celles des lignes du nouveau réseau qui ne seront pas terminées avant le premier janvier mil huit cent soixante-cinq (1er janvier 1865) ne participeront

Droits réservés au Cnam et à ses partenaires

à la garantie d'intérêt qu'à partir du 1er janvier qui suivra leur mise en exploitation.

Jusqu'à l'époque où commencera, pour les lignes du nouveau réseau, l'application de la garantie d'intérêt stipulée par le présent article, les intérêts et l'amortissement des titres émis pour leur rachat ou leur construction seront payés au moyen des produits des sections de ces lignes qui seront successivement mises en exploitation. En cas d'insuffisance, ces intérêts et amortissement seront portés au compte de premier établissement.

Art. 4. — La garantie d'intérêt stipulée par l'article précédent s'appliquera ainsi qu'il suit :

Il sera établi annuellement deux comptes distincts des produits nets, y compris les produits accessoires de toute nature,

1° De l'ancien réseau; 2° du nouveau réseau,

Tels qu'ils sont définis à l'article 2 ci-dessus.

A partir du 1er janvier qui suivra l'achèvement complet de l'ensemble des lignes comprises, soit dans l'ancien, soit dans le nouveau réseau, à titre, soit définitif, soit éventuel, toute la portion des produits nets de l'ancien réseau qui excédera un revenu moyen de vingt-sept mille quatre cents francs (27 400 fr.) par kilomètre sera appliquée, concurremment avec les produits nets du nouveau réseau, à couvrir l'intérêt et l'amortissement garantis par l'État.

Dans les années comprises entre le 1er janvier 1865 et l'époque de l'achèvement complet de l'ensemble des lignes concédées, le chiffre de vingt-sept mille quatre cents francs (27 400 fr.) ci-dessus fixé sera réduit de deux cents francs (200 fr.) par chaque longueur de cent kilomètres (100 km.) du nouveau réseau non livrés à l'exploitation, sans toutefois que la réduction puisse excéder deux mille quatre cents francs (2 400 fr.).

Les lignes de l'ancien réseau qui ne seraient pas terminées avant le 1er janvier 1865 ne figureront dans le compte des produits nets de ce réseau qu'à partir du 1er janvier qui suivra leur mise en exploitation.

En conséquence des dispositions du présent article, la garantie de l'État ne s'appliquera que dans le cas où les produits nets du nouveau réseau, accrus de l'excédant des produits de l'ancien réseau, ne couvriraient pas l'intérêt et l'amortissement à quatre pour cent (4 %) du capital garanti par l'État.

Art. 5. — Lorsque l'État aura, à titre de garant, payé tout ou partie d'une annuité garantie, il en sera remboursé avec les intérêts à quatre pour cent (4 %) par an sur les produits nets des lignes auxquelles est accordée la garantie de l'État, dès que ces produits nets, accrus de l'excédant des produits de l'ancien réseau, conformément à l'article 4 ci-dessus, dépasseront l'intérêt et l'amortissement garantis, et dans quelque année que cet excédant se produise.

A l'expiration de la concession, ou dans le cas d'application de la clause de rachat stipulée par l'article 37 du cahier des charges, si l'État est créancier de la Compagnie, le montant de sa créance sera compensé, jusqu'à due concurrence, avec la somme due à la Compagnie pour la reprise, s'il y a lieu, aux termes de l'article 36 dudit cahier des charges, du matériel tant de l'ancien que du nouveau réseau.

Droits réservés au Cnam et à ses partenaires

Art. 6. — La clause du partage des bénéfices au delà de huit pour cent, stipulée au profit de l'État par l'article 6 de la convention du 11 avril 1857, est modifiée ainsi qu'il suit :

Lorsque l'ensemble des produits nets, tant de l'ancien que du nouveau réseau, excédera la somme nécessaire pour représenter à la fois un revenu net moyen de trente-deux mille francs (32 000 fr.) par kilomètre sur l'ancien réseau et un intérêt de six pour cent (6 %) du capital effectivement dépensé pour le rachat ou la construction des lignes comprises dans le nouveau réseau, l'excédant sera partagé par moitié entre l'État et la Compagnie.

Ce partage s'exercera à partir du premier janvier mil huit cent soixante et douze (1er janvier 1872).

Les lignes qui ne seraient pas achevées avant ladite époque seront comprises dans le compte général du partage, à partir du 1er janvier qui suivra leur mise en exploitation.

Art. 7. — Un règlement d'administration publique déterminera, en ce qui concerne la garantie d'intérêt accordée par l'article 3 de la présente convention, les formes suivant lesquelles la Compagnie sera tenue de justifier, vis-à-vis de l'État et sous le contrôle de l'administration supérieure,

1° Des frais de construction ;

2° Des frais annuels d'entretien et d'exploitation ;

3° Des recettes.

Ne seront pas compris dans les frais annuels l'intérêt et l'amortissement des emprunts que la Compagnie pourrait contracter pour l'achèvement des travaux, en cas d'insuffisance du capital garanti par l'État.

Seront compris, dans ces frais annuels, le prélèvement à opérer pour la réserve, conformément à l'article 51 des statuts de la Compagnie, et la somme attribuée annuellement aux employés de la Compagnie, conformément à l'article 52 desdits statuts.

Le même règlement d'administration publique déterminera les dispositions destinées à régler l'exercice du droit de partage des bénéfices stipulés à l'article précédent.

Le compte de premier établissement des lignes énoncées à l'article 2 ci-dessus sera arrêté provisoirement, tant pour l'application de la garantie que pour l'exercice du droit de partage des bénéfices, avant le 1er janvier qui suivra leur mise en exploitation, et arrêté définitivement cinq ans après ladite époque.

En aucun cas, le capital garanti ne pourra excéder les sommes déterminées à l'article 3 précité.

Toutefois, après l'expiration de ce délai de cinq ans, la Compagnie pourra être autorisée, s'il y a lieu, par décrets délibérés en Conseil d'État, à ajouter auxdits comptes, pour l'exercice du droit de partage des bénéfices, les dépenses faites pour l'exécution de travaux qui seraient reconnus être de premier établissement.

Dans tous les cas, la Compagnie n'aura droit qu'au prélèvement, sur les produits nets, des intérêts et de l'amortissement desdites dépenses.

Art. 8. — L'ajournement de la mise en exploitation de la ligne du Mans à

Droits réservés au Cnam et à ses partenaires

Angers, stipulé par l'article 7 de la convention du 16 août 1853, est et demeure levé.

Art. 9. — Sont abrogées les dispositions suivantes de la convention du 11 avril 1857 :

1° L'article 6, sous la réserve des droits des tiers ;

2° Les articles 7 et 14 ;

3° Celles des dispositions des articles 8 et 9, desquelles il résulte que la Compagnie accepte, sans garantie d'intérêt, les concessions faites à titre, soit définitif, soit éventuel, par lesdits articles ;

4° Le paragraphe premier, sous la réserve des droits des tiers, et les paragraphes 4, 5 et 6 de l'article 17.

Art. 10. — A partir du premier janvier mil huit cent soixante-douze (1872), la somme de cent vingt francs (120 fr.) par chaque kilomètre de chemin de fer exploité que la Compagnie est tenue de verser, chaque année, à la caisse centrale du Trésor public, en vertu de l'article 67 du cahier des charges, pour pourvoir aux frais de contrôle de l'exploitation, pourra être élevée par décret impérial délibéré en Conseil d'État, la Compagnie préalablement entendue, à un chiffre qui, dans aucun cas, ne pourra excéder cent cinquante francs (150 fr.).

Art. 11. — La présente convention ne sera passible que du droit fixe d'un franc.

ANNEXE XLII

COMPAGNIE D'ORLÉANS

Convention du 11 juin 1863 approuvée par décret du 6 juillet 1863.

Article 1er. — Le Ministre de l'agriculture, du commerce et des travaux publics, au nom de l'État, concède à la Compagnie d'Orléans, qui l'accepte, les chemins de fer désignés ci-après :

De Cahors à la ligne de Périgueux à Agen ;

De Villeneuve-d'Agen à la même ligne ;

De Tulle à Brives ;

D'Orsay à Limours ;

D'Aubusson à la ligne de Montluçon à Limoges ;

De Châteaulin à Landerneau ;

De Commentry à Gannat.

La Compagnie s'engage à exécuter lesdits chemins dans un délai de huit ans, à partir du décret qui approuvera la présente convention.

Droits réservés au Cnam et à ses partenaires

Art. 2. — Le Ministre de l'agriculture, du commerce et des travaux publics s'engage, au nom de l'État, à payer à la Compagnie, à titre de subvention, pour l'exécution des chemins mentionnés ci-dessus, une somme de quarante-six millions de francs (46 000 000 fr.), savoir :

De Cahors à la ligne de Périgueux à Agen.	11 400 000 fr.
De Villeneuve-d'Agen à la même ligne.	1 600 000
De Tulle à Brives.	5 000 000
De Châteaulin à Landerneau.	17 000 000
De Commentry à Gannat.	11 000 000

De cette dernière somme sera déduit le montant des travaux faits par l'État sur le chemin de Commentry à Gannat antérieurement au décret qui approuvera les présentes.

Les subventions ci-dessus énoncées seront versées en seize payements semestriels égaux échéant le 1er avril et le 1er octobre de chaque année, et dont le premier sera effectué le 1er octobre 1864.

La Compagnie devra justifier, avant chaque payement, de l'emploi sur chacune des lignes auxquelles s'appliquent lesdites subventions, en achats de terrains ou en travaux et approvisionnements sur place, savoir : pour les huit premiers payements, d'une somme double du montant du terme qu'elle aura à recevoir, et pour les huit derniers, d'une somme au moins égale au montant de ce terme. Le dernier versement ne sera fait qu'après l'ouverture de chaque ligne.

Le Gouvernement aura la faculté, à la date du 1er octobre 1864 et avant le payement du premier terme, de convertir l'ensemble desdites subventions en quatre-vingt-douze annuités, représentant l'intérêt et l'amortissement desdites subventions, calculés au taux de quatre et demi (4 1/2) pour cent et payables en deux termes égaux, le 1er avril et le 1er octobre de chaque année, le premier de ces termes échéant le 1er octobre 1864.

Toutefois, si, au 1er octobre 1868 ou à une époque antérieure, le Gouvernement, après avoir opté pour le payement par annuités, croit devoir renoncer à ce mode de libération, la portion de la subvention restant due à la Compagnie sera soldée en termes égaux, payables le 1er avril et le 1er octobre de chaque année, et dont le dernier écherra le 1er avril 1872.

Pour établir le chiffre du capital restant à solder à titre de subvention, les annuités précédemment payées seront imputées sur le montant des termes auxquels la Compagnie aurait eu droit, en vertu du paragraphe 3 du présent article, en tenant compte des intérêts à quatre et demi pour cent (4 1/2 %) à partir de l'échéance de chaque terme.

Art. 3. — Le Ministre de l'agriculture, du commerce et des travaux publics, au nom de l'État, s'engage à concéder à la Compagnie d'Orléans, dans le cas où l'utilité publique en serait reconnue, après l'accomplissement des formalités prescrites par la loi du 3 mai 1841, les chemins de fer ci-après :

De Pithiviers à la ligne de Corbeil à Montargis;

De Pithiviers à la ligne de Paris à Orléans, près de cette dernière ville;

De la Flèche à la ligne de Tours au Mans.

La concession de cette dernière ligne ne pourra être rendue définitive que

Droits réservés au Cnam et à ses partenaires

lorsque le département de la Sarthe aura pris l'engagement régulier d'en exécuter les travaux dans les conditions des lois des 11 juin 1842 et 19 juillet 1845, à l'exception des bâtiments des stations.

La Compagnie s'engage à exécuter les chemins énoncés au présent article dans un délai de huit années, à dater du décret de concession définitive à intervenir et moyennant une subvention de quinze cent mille francs (1 500 000 fr.), applicable au chemin de Pithiviers à la ligne de Corbeil à Montargis.

Cette subvention sera payée dans les formes et suivant les conditions énoncées à l'article 2 ci-dessus, à partir du 1er avril qui suivra la concession définitive. Le nombre des annuités, s'il y a lieu, sera égal au nombre d'années restant à courir, à partir de cette dernière date, jusqu'à l'expiration de la concession de la Compagnie.

Les engagements ci-dessus énoncés seront considérés comme nuls et non avenus, dans le cas où leur exécution n'aurait pas été réclamée, soit par le Gouvernement, soit par la Compagnie, dans un délai de quatre années, à partir de la ratification des présentes, et dans le cas où, l'accomplissement de ces engagements ayant été reclamé, l'utilité publique n'aurait pas été déclarée dans un délai de huit ans, à partir de ladite époque.

Art. 4. — Les chemins de fer énoncés aux articles 1 et 3 ci-dessus seront compris, savoir :

Le chemin de Châteaulin à Landerneau dans l'ancien réseau ;

Et les autres chemins dans le nouveau réseau.

Le chemin de Brétigny à Tours, qui, en vertu de la convention des 10 juillet 1858 et 11 juin 1859, est compris dans le nouveau réseau, fera désormais partie de l'ancien.

Les diverses lignes mentionnées au présent article seront soumises respectivement à toutes les dispositions de ladite convention relatives à chacun de ces réseaux, notamment en ce qui touche la garantie d'intérêt et le partage des bénéfices entre l'État et la Compagnie, sous la réserve toutefois que, pour l'exercice du partage des bénéfices, le produit kilométrique de trente-deux mille francs (32 000 fr.), attribué aux lignes de l'ancien réseau par l'article 6 de la convention précitée, sera réduit à trente mille sept cent francs (30 700 fr.).

Art. 5. — Les chemins concédés en vertu de la présente convention seront régis par le cahier des charges annexé à la convention du 11 avril 1857.

Toutefois, pour le chemin de Châteaulin à Landerneau, le maximum de l'inclinaison des pentes et rampes est fixé à douze millimètres par mètre.

Pour les chemins qui sont compris dans le nouveau réseau, les terrassements et les ouvrages d'art pourront n'être exécutés que pour une voie, le rayon des courbes pourra être réduit à trois cents mètres, et le maximum de l'inclinaison des pentes et rampes sera fixé à quinze millimètres par mètre, le tout sans préjudice de la faculté accordée à la Compagnie par l'article 8 du cahier des charges de proposer des modifications aux présentes dispositions. Les terrains devront être acquis pour deux voies, excepté sur les embranchements d'Aubusson et d'Orsay à Limours, où ils pourront être acquis pour une seule voie. Sur l'embranchement d'Orsay à Limours, la largeur de la voie pourra être portée à un mètre quatre-vingts centimètres.

Droits réservés au Cnam et à ses partenaires

Sur les lignes de Poitiers à Limoges, de Limoges à Brives, de Vierzon à Tours, d'Orléans à la ligne du Bourbonnais et de Cholet à Niort, précédemment concédées, les terrassements et les ouvrages d'art pourront n'être exécutés que pour une seule voie, le terrains devant être, dans tous les cas, acquis par deux voies.

La maximum des pentes et rampes pourra être porté par la Compagnie à vingt millimètres par mètre sur la section de Maurs à Aurillac, ainsi que sur la ligne de Limoges à Brives, et à trente millimètres par mètre sur la section d'Aurillac à Murat. Le rayon minimum des courbes sur lesdites sections pourra être réduit à trois cents mètres.

On supprimera le deuxième paragraphe de l'article 9 du cahier des charges, relatif à l'établissement des gares d'évitement sur un développement égal au quart de la longueur des sections du Grand-Central, qui doivent être établies à une voie; l'établissement desdites gares d'évitement restera soumis aux dispositions générales de l'article 9 susénoncé.

La modification ci-après sera appliquée sur toutes les lignes, tant de l'ancien que du nouveau réseau de la Compagnie.

La troisième classe de marchandises mentionnée à l'article 42 du cahier des charges sera définie ainsi qu'il suit :

	PRIX		
	de péage.	de transport.	TOTAL.
	fr. c.	fr. c.	fr. c.
3e CLASSE. — Pierres de taille et produits de carrières, minerais autres que ceux de fer, fonte brute, sel, moellons, meulières, argiles, briques, ardoises.....	0 06	0 04	0 10

Il sera établi une quatrième classe de marchandises dans les conditions suivantes :

		PRIX		
		de péage.	de transport.	TOTAL.
		fr. c.	fr. c.	fr. c.
4e CLASSE. — Houilles, marnes, 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.....	Pour les parcours de 0 à 100 kilomètres, sans que la taxe puisse être supérieure à 5 fr.....	0 045	0 035	0 08
	Pour les parcours de 101 à 300 kilomètres, sans que la taxe puisse être supérieure à 12 fr.....	0 03	0 02	0 05
	Pour les parcours de plus de 300 kilomètres.....	0 025	0 015	0 04

Art. 6. — Les paragraphes 2 et 3 de l'article 3 de la convention précitée des 10 juillet 1858 et 11 juin 1859, énonçant le maximum du capital garanti, tant pour les concessions définitives que pour les concessions éventuelles, sont remplacés par la disposition suivante :

Le capital garanti ne pourra excéder, pour l'ensemble des lignes concédées,

Droits réservés au Cnam et à ses partenaires

à titre soit définitif, soit éventuel, la somme de sept cent soixante-six millions (766 000 000 fr.).

Dans le cas où les concessions éventuelles ne seraient pas rendues définitives, la somme ci-dessus énoncée de sept cent soixante-six millions de francs sera diminuée des sommes ci-après :

1° Pour les lignes mentionnées à l'article 3 de la convention du 11 juin 1859, du montant des sommes respectivement énoncées audit article;

2° Pour les lignes concédées par la présente convention, savoir :

De Pithiviers à la ligne de Corbeil à Montargis.	2 500 000 fr.
De Pithiviers à la ligne de Paris à Orléans	10 000 000
De la Flèche à la ligne de Tours au Mans.	3 500 000

Art. 7. — Le revenu net moyen de vingt-sept mille quatre cents francs (27 400 fr.) par kilomètre réservé à l'ancien réseau, en vertu de l'article 4 de la convention de 1859, sera fixé à vingt-six mille trois cents francs (26 300 fr.) par kilomètre à partir du 1er janvier qui suivra la mise en exploitation des lignes de Châteaulin à Landerneau et de Brétigny à Tours. Jusqu'à cette époque, les intérêts et l'amortissement des titres émis pour la construction de ces deux lignes seront payés au moyen des produits des sections desdites lignes qui seront successivement mises en exploitation ; en cas d'insuffisance, ces intérêts et amortissement seront portés au compte de premier établissement.

Jusqu'à la même époque, le revenu réservé à l'ancien réseau sera fixé annuellement d'après les bases déterminées par ladite couvention, sans tenir compte des modifications apportées soit à l'ancien, soit au nouveau réseau par la présente convention.

Art. 8. — Le Gouvernement aura la faculté de convertir, à partir du 1er octobre 1863, les termes restant dus par l'État sur les subventions attribuées, d'une part, au réseau Grand-Central, de l'autre, aux chemins de fer de Bretagne (sud), lesdits termes s'élevant ensemble à vingt-six millions quatre cent seize mille six cent soixante-sept francs (26 416 667 fr.), en quatre-vingt-treize annuités, représentant l'intérêt et l'amortissement desdites subventions, calculés au taux de cinq pour cent (5 %) et payables le 1er avril et le 1er octobre de chaque année, le premier terme échéant le 1er octobre 1863.

Toutefois, le Gouvernement se réserve la faculté de renoncer à ce mode de payement, en se conformant aux dispositions des deux derniers paragraphes de l'article 2 ci-dessus. Dans ce cas, l'intérêt sera calculé au taux de cinq pour cent (5 %).

Art. 9. — La présente convention ne sera passible que du droit fixe d'un franc.

Droits réservés au Cnam et à ses partenaires

ANNEXE XLIII

COMPAGNIE D'ORLÉANS

Convention du 26 juillet 1868 approuvée par décret du même jour.

Article 1er. — Le Ministre de l'agriculture, du commerce et des travaux publics, au nom de l'État, concède à la Compagnie d'Orléans, qui accepte, les chemins de fer ci-après :

De Châteaubriant à Nantes ;

De Romorantin à la ligne de Tours à Vierzon.

La Compagnie s'engage à exécuter lesdits chemins dans un délai de huit ans, à partir du 1er janvier 1870.

Art. 2. — Le Ministre de l'agriculture, du commerce et des travaux publics, au nom de l'État, s'engage à payer à la Compagnie, à titre de subvention, pour l'exécution des chemins mentionnés à l'article précédent, une somme de neuf millions huit cent mille francs (9 800 000 fr.), savoir :

De Châteaubriant à Nantes, huit millions sept cent mille francs, ci. . . . . 8 700 000 fr.

De Romorantin à la ligne de Tours à Vierzon, un million cent mille francs, ci. 1 100 000

La subvention ci-dessus énoncée sera versée en seize payements semestriels égaux, échéant le 1er avril et le 1er octobre de chaque année, et dont le premier sera effectué le 1er avril 1870.

La Compagnie devra justifier, avant chaque payement, de l'emploi sur la ligne à laquelle s'applique ladite subvention, en achats de terrains ou en travaux et approvisionnements sur place, savoir : pour les huit premiers termes, d'une somme double du montant du terme qu'elle aura à recevoir, et, pour les huit autres, d'une somme au moins égale au montant de ce terme. Le dernier versement ne sera fait qu'après l'ouverture de la ligne.

Le Gouvernement aura la faculté, à la date du 1er avril 1870 et avant le payement du premier terme, de convertir ladite subvention en quatre-vingt-sept annuités (87), représentant l'intérêt et l'amortissement de ladite subvention calculés au taux de quatre et demi pour cent (4 1/2 %), et payables en deux termes égaux, le 1er avril et le 1er octobre de chaque année, et dont le premier terme écherra le 1er avril 1870.

Toutefois, si, au 1er avril 1874 ou à une époque antérieure, le Gouvernement, après avoir opté pour le payement par annuités, croit devoir renoncer à ce mode de libération, la portion de la subvention restant due à la Compagnie sera soldée en termes égaux, payables le 1er avril et le 1er octobre de chaque année, et dont le dernier écherra le 1er octobre 1877.

En ce qui concerne les subventions allouées à la Compagnie par la conven-

Droits réservés au Cnam et à ses partenaires

tion du 11 juin 1863, si, au 1er avril 1872 ou à une époque antérieure, le Gouvernement, après avoir opté pour le payement par annuités, croit devoir renoncer à ce mode de libération, la portion de la subvention restant due à la Compagnie sera soldée en termes égaux, payables le 1er avril et le 1er octobre de chaque année, et dont le dernier écherra le 1er octobre 1875.

Pour établir le chiffre du capital restant à solder à titre de subvention, les annuités précédemment payées seront imputées sur le montant des termes auxquels la Compagnie aurait eu droit, en vertu du paragraphe 2 du présent article, en tenant compte des intérêts à quatre et demi pour cent (4 1/2 %) à partir de l'échéance de chaque terme.

Le Gouvernement aura, en outre, la faculté de substituer au payement de la subvention ci-dessus déterminée la livraison par l'État des terrains, terrassements et ouvrages d'art des chemins concédés en vertu du précédent article, et de leurs stations, ainsi que les maisons de gardes des passages à niveau.

La Compagnie s'engage, dans ce cas, à prendre à sa charge toutes les autres dépenses relatives à l'établissement et à l'exploitation des chemins précités, y compris la construction des bâtiments des stations, le tout conformément aux dispositions stipulées par le cahier des charges supplémentaire annexé à la présente convention.

L'option qui sera faite par le Gouvernement devra être notifiée à la Compagnie avant l'époque ci-dessus fixée pour le payement du premier terme de la subvention.

Art. 3. — Le Ministre de l'agriculture, du commerce et des travaux publics, au nom de l'État, s'engage à rétrocéder à la Compagnie d'Orléans, dans le cas où la concession actuelle en serait reprise par le Gouvernement, les chemins de fer :

De Libourne à Bergerac;

De Saint-Éloi à la ligne de Commentry à Gannat ;

Ladite rétrocession comprenant les terrains acquis, les ouvrages exécutés, le matériel fixe et roulant et les matériaux approvisionnés par les anciennes Compagnies.

Il s'engage, en outre, en exécution de la clause des conventions du 11 avril 1857 et des 10 juillet 1858 et 11 juin 1859, stipulant la concession à titre éventuel d'un embranchement sur Bergerac, à concéder à ladite Compagnie, dans le cas où l'utilité publique en serait reconnue, après l'accomplissement des formalités prescrites par la loi du 3 mai 1841, et dans le cas, en outre, où la rétrocession du chemin de fer de Libourne à Bergerac, prévue par le paragraphe précédent, serait réalisée, un chemin de fer :

De Bergerac à la ligne de Périgueux à Agen, près le Buisson-de-Cabans.

La Compagnie d'Orléans s'engage à terminer ou à construire les chemins énoncés au présent article, savoir :

Le chemin de Libourne à Bergerac, dans le délai déterminé à l'article 4 ci-après ;

Le chemin de Saint-Éloi à la ligne de Commentry à Gannat, dans un délai de deux ans, à partir du décret qui prononcera la rétrocession dudit chemin à la Compagnie ;

Droits réservés au Cnam et à ses partenaires

Le chemin de Bergerac à la ligne de Périgueux à Agen, dans un délai de huit ans, à dater du 1er janvier qui suivra le décret de concession définitive dudit chemin.

Les engagements ci-dessus énoncés seront considérés comme nuls et non avenus dans le cas où leur exécution n'aurait pas été réclamée, soit par le Gouvernement, soit par la Compagnie, dans un délai de quatre années, à partir de la ratification des présentes, et dans le cas où, l'accomplissement de ces engagements ayant été réclamé, la rétrocession ou la concession des lignes énoncées au présent article n'aurait pas été rendue définitive dans un délai de huit ans, à partir de ladite époque.

Art. 4. — Le Ministre de l'agriculture, du commerce et des travaux publics, au nom de l'État, s'engage, dans le cas où la rétrocession du chemin de fer de Libourne à Bergerac, prévue par l'article précédent, serait réalisée, à livrer à la Compagnie les terrains, terrassements et ouvrages d'art dudit chemin et de ses stations, ainsi que les maisons de gardes des passages à niveau.

La Compagnie s'engage, de son côté, à prendre à sa charge toutes les autres dépenses relatives à l'établissement et à l'exploitation du chemin précité, y compris la construction des bâtiments des stations, et à reprendre au prix de un million deux cent treize mille huit cent trente francs (1 213 830 fr.) tous les approvisionnements faits pour le matériel fixe ou roulant, conformément aux états compris dans les rapports de l'ingénieur en chef du contrôle, en date du 28 mars 1867 ;

Le tout dans les délais et conformément aux dispositions stipulées par le cahier des charges supplémentaire annexé à la présente convention.

Le Ministre de l'agriculture, du commerce et des travaux publics, au nom de l'État, s'engage, en outre, à payer à la Compagnie, à titre de subvention, pour l'exécution du chemin de fer de Bergerac à la ligne de Périgueux à Agen, dans le cas où la concession dudit chemin serait rendue définitive, une somme de huit millions sept cent mille francs (8 700 000 fr.).

Ladite subvention sera payée dans les formes et suivant les conditions énoncées à l'article 2 ci-dessus, à partir du 1er avril qui suivra la concession définitive du chemin susénoncé.

Le nombre des annuités, s'il y a lieu, sera égal au nombre d'années restant à courir, à partir de cette dernière date, jusqu'à l'année 1956 inclusivement.

La Compagnie s'engage à payer, pour le compte de l'État, les sommes qui pourront être dues à raison de la reprise de la concession actuelle des chemins de Libourne à Bergerac et de Saint-Éloi à la ligne de Commentry à Gannat.

Les conditions des rachats seront réglées par arbitrage et homologuées par décrets rendus en Conseil d'État.

Lesdites sommes seront remboursées par l'État à la Compagnie suivant les conditions énoncées à l'article 2 ci-dessus, à partir du 1er avril qui suivra la rétrocession définitive de chacun des chemins énoncés au paragraphe précédent, sauf déduction de la somme de un million deux cent treize mille huit cent trente francs ci-dessus fixée pour la valeur des approvisionnements repris par la Compagnie.

Droits réservés au Cnam et à ses partenaires

La Compagnie devra justifier, avant le payement de chaque terme, du versement fait par elle d'une somme au moins égale au montant dudit terme.

La Compagnie s'engage à contribuer, jusqu'à concurrence d'une somme de deux cent mille francs (200 000 fr.), aux travaux du chemin de fer de la Flèche à la ligne de Tours au Mans, que la convention du 11 juin 1863 a laissés à la charge du département de la Sarthe.

Art 5. — Les chemins de fer concédés à titre soit définitif, soit éventuel, par les articles 1er et 3 ci-dessus, seront compris dans le nouveau réseau de la Compagnie d'Orléans. Ils seront soumis, en conséquence, à toutes les dispositions relatives audit réseau, telles qu'elles résultent de la convention des 10 juillet 1858 et 11 juin 1859, de celle du 11 juin 1863, ainsi que de la présente convention, et notamment, en ce qui touche le partage des bénéfices entre l'État et la Compagnie, aux dispositions de l'article 6 de la convention des 10 juillet 1858 et 11 juin 1859, modifiées par le dernier paragraphe de l'article 4 de la convention du 11 juin 1863, sous la réserve, toutefois, que, pour l'exercice du partage des bénéfices, le produit kilométrique de trente mille sept cents francs (30 700 fr.), attribué aux lignes de l'ancien réseau par l'article 4 précité de la convention du 11 juin 1863, sera réduit à trente mille francs (30 000 fr.).

Art. 6. — Lesdits chemins seront régis par le cahier des charges annexé à la convention du 11 avril 1857, sous la réserve des modifications stipulées par le paragraphe 3 et les paragraphes 7 et suivants de l'article 5 de la convention du 11 juin 1863.

Art. 7. — Les conséquences financières de la cession faite à la Compagnie de Paris à Lyon et à la Méditerranée par la Compagnie de Paris à Orléans, en vertu du traité du 11 avril 1857, de la part afférente à cette dernière Compagnie dans la concession du chemin de fer du Bourbonnais, sont réglées ainsi qu'il suit :

Les annuités payées par la Compagnie de Paris à Lyon et à la Méditerranée, en vertu du traité précité, à partir de l'exercice 1857, jusques et y compris l'exercice 1867, demeurent comprises, pour chaque exercice, dans le compte des produits nets de l'ancien réseau de la Compagnie d'Orléans.

A partir du 1er janvier 1868, le capital de vingt-trois millions (23 000 000 fr.), représenté par l'annuité de un million cent cinquante mille francs (1 150 000 fr.) attribuée définitivement à ladite Compagnie, aux termes de la sentence arbitrale du 20 mars 1867, sera affecté aux dépenses de l'ancien réseau, et le compte de premier établissement de ce réseau sera diminué de la même somme de vingt-trois millions (23 000 000 fr.). En conséquence, l'annuité susénoncée de un million cent cinquante mille francs cessera, à partir de l'exercice 1868, d'être portée en recettes dans le compte annuel de l'exploitation.

Art. 8. — Les paragraphes 2 et 3 de l'article 3 de la convention des 10 juillet 1858 et 11 juin 1859 et l'article 6 de la convention du 11 juin 1863, énonçant le maximum du capital garanti, seront remplacés par la disposition suivante :

Le maximum du capital garanti par l'État, pour l'ensemble des lignes concédées à titre soit définitif, soit éventuel, et comprises dans le nouveau réseau,

Droits réservés au Cnam et à ses partenaires

tel qu'il est défini par l'article 2 de la convention des 10 juillet 1858 et 11 juin 1859, par l'article 4 de la convention du 11 juin 1863 et par l'article 5 de la présente convention, est fixé à la somme de huit cent trente-deux millions (832 000 000 fr.).

Néanmoins, ladite somme de huit cent trente-deux millions de francs sera successivement augmentée à la fin de chaque exercice, pour l'application de la garantie d'intérêt comme pour le partage des bénéfices, du montant des dépenses qui, dans une période de dix années, déterminée conformément à l'article 9 ci-après, auront été faites, sur des projets préalablement approuvés par décrets délibérés en Conseil d'État, pour des travaux complémentaires, tels que l'agrandissement des gares, l'augmentation du matériel roulant, la pose de secondes voies ou de voies de garage sur les lignes du nouveau réseau.

Le montant total des dépenses supplémentaires prévues par le présent article ne pourra excéder la somme de vingt-deux millions (22 000 000 fr.), de telle sorte que l'ensemble du capital garanti ne pourra, en aucun cas, excéder la somme totale de huit cent cinquante-quatre millions (854 000 000 fr.)

Dans le cas où les concessions éventuelles stipulées, soit par la présente convention, soit par les conventions antérieures, ne seraient pas rendues définitives, la somme ci-dessus énoncée de huit cent trente-deux millions de francs sera diminuée respectivement des sommes ci-après, savoir :

De Libourne à Bergerac, huit millions, ci.	8 000 000 fr.
De Saint-Éloi à la ligne de Commentry à Gannat, un million, ci.	1 000 000
De Bergerac à la ligne de Périgueux à Agen, quatre millions trois cent mille francs, ci.	4 300 000

Art. 9. — Les paragraphes 5, 6, 7 et 8 de l'article 7 de la convention des 10 juillet 1858 et 11 juin 1859 seront remplacés par les dispositions suivantes :

Le compte de premier établissement des lignes du nouveau réseau sera arrêté provisoirement, tant pour l'application de la garantie d'intérêt que pour l'exercice du droit de partage des bénéfices, avant le 1er janvier qui suivra leur mise en exploitation.

Il sera arrêté définitivement après un délai de dix ans, lequel courra à partir du 1er janvier 1868 pour les lignes mises en exploitation avant cette époque, et, pour les lignes terminées postérieurement au 1er janvier 1868, à partir du 1er janvier qui suivra la mise en exploitation de chaque ligne.

En aucun cas, le capital garanti ne pourra excéder la somme totale de huit cent cinquantre-quatre millions de francs déterminée à l'article 8 ci-dessus.

Toutefois, après l'expiration de ce délai de dix ans, la Compagnie pourra être autorisée, s'il y a lieu, par décrets délibérés en Conseil d'État, à prélever, avant tout partage des bénéfices, sur l'ensemble des produits nets de l'ancien et du nouveau réseau, l'intérêt et l'amortissement des dépenses faites sur l'un ou l'autre de ces réseaux pour l'exécution de travaux qui seraient reconnus être de premier établissement.

Art. 10. Toute somme dépensée dans le cours d'une année pour travaux complémentaires, sur une ligne du nouveau réseau livrée à l'exploitation avant

Droits réservés au Cnam et à ses partenaires

le commencement de ladite année, ne participera à la garantie d'intérêt qu'à partir de l'exercice suivant.

L'intérêt et l'amortissement afférents à l'exercice pendant lequel les dépenses auront été faites seront portés au compte de premier établissement.

La présente disposition sera appliquée au règlement définitif des comptes de la garantie d'intérêt à partir du 1er janvier 1865.

Art. 11.— Les paragraphes 3 et 4 de l'article 4 de la convention des 10 juillet 1858 et 11 juin 1859 et l'article 7 de la convention du 11 juin 1863 seront remplacés, à dater du 1er janvier 1868, par la disposition suivante :

Toute la portion des produits nets de l'ancien réseau qui excédera un revenu moyen de vingt-six mille francs (26 000 fr.) par kilomètre sera appliquée, concurremment avec les produits nets du nouveau réseau, à couvrir l'intérêt et l'amortissement garantis par l'État ; ledit chiffre de vingt-six mille francs étant déterminé conformément aux dispositions de l'article 7 ci-dessus, après déduction de l'intérêt et de l'amortissement de la somme de vingt-trois millions de francs mentionnée audit article.

Le chiffre ci-dessus énoncé de vingt-six mille francs sera successivement augmenté, pour chaque exercice, de six francs (6 fr.) par chaque somme de un million de francs (1 000 000 fr.) dépensée suivant les conditions et dans les délais prévus par l'article 8 de la présente convention.

Dans les années comprises entre l'époque fixée au paragraphe 1er du présent article et le 1er janvier qui suivra l'achèvement complet de l'ensemble des lignes du nouveau réseau concédées à titre soit définitif, soit éventuel, le chiffre de vingt-six mille francs ci-dessus énoncé sera réduit de deux cents francs par chaque longueur de 100 kilomètres (100 kil.) du nouveau réseau non livrée à l'exploitation, sans toutefois que la réduction puisse excéder deux mille quatre cents francs.

Art. 12. — La présente convention ne sera passible que du droit fixe d'un franc.

CAHIER DES CHARGES SUPPLÉMENTAIRE.

A. — L'État livrera à la Compagnie les terrains, terrassements et ouvrages d'art du chemin de fer de Libourne à Bergerac et des stations dudit chemin, ainsi que les maisons de gardes des passages à niveau.

Les projets relatifs à l'emplacement et à l'étendue des stations seront communiqués à la Compagnie avant d'être définitivement arrêtés par le Ministre.

B. — La Compagnie sera tenue de prendre livraison des terrassements et des ouvrages d'art à mesure qu'ils seront achevés entre deux stations principales, par sections contiguës, à partir de Libourne, et sur la notification qui lui sera faite de leur achèvement. Il sera dressé procès-verbal de cette livraison, et la Compagnie devra commencer immédiatement les travaux à sa charge.

Un an après la date du procès-verbal, il sera procédé à une reconnaissance définitive des travaux qui auront été livrés en vertu du paragraphe précédent, et cette reconnaissance sera constatée par un nouveau procès-verbal contradictoire, qui aura pour effet d'affranchir l'État de toute garantie pour les

Droits réservés au Cnam et à ses partenaires

terrassements. Cette garantie, d'ailleurs, ne s'appliquera, à aucune époque, aux tassements qui pourraient se produire dans la plate-forme du chemin.

La garantie pour les ouvrages d'art et les maisons de gardes ne cessera qu'un an après le procès-verbal de reconnaissance définitive.

En aucun cas, la responsabilité de l'État, telle qu'elle est réglée par le présent article et pour les diverses natures d'ouvrages, ne pourra s'étendre au delà de la garantie matérielle des travaux.

C. — A dater de l'entrée en possession définie au paragraphe 1er de l'article précédent, la Compagnie restera seule chargée de l'entretien des parties du chemin dont elle aura pris livraison, sans préjudice de la garantie stipulée audit article.

D. — Immédiatement après la prise de possession définitive par la Compagnie de tout ou partie des travaux à la charge de l'État, il sera dressé, contradictoirement entre l'administration et ladite Compagnie, un état des lieux.

Cet état comprendra :

1° La description de tous les travaux qui serviront d'emplacement au chemin de fer et à ses dépendances ;

2° L'état des travaux d'art et de terrassement, comprenant les ponts, ponceaux, aqueducs, maisons de gardes et tous autres ouvrages construits en vertu des projets approuvés par l'administration supérieure.

E. — La Compagnie exécutera à ses frais les travaux de toute nature relatifs à l'établissement des gares, stations et ateliers, sauf, toutefois, les terrassements et les ouvrages d'art qui lui seront livrés par l'État, ainsi qu'il est dit ci-dessus.

Elle fournira et posera à ses frais le ballast, la voie de fer et tous ses accessoires. Elle fournira les machines locomotives, les voitures de voyageurs, les wagons de marchandises, les grues et engins nécessaires pour le mouvement des marchandises, les pompes et réservoirs d'eau pour l'alimentation des machines, l'outillage des ateliers de réparation et, en général, tout le matériel de transport, de chargement et de déchargement nécessaire à l'exploitation.

Elle établira à ses frais les clôtures nécessaires pour séparer le chemin de fer des propriétés riveraines et pour assurer la sûreté de la circulation.

Ne sont pas comprises dans les clôtures mises à la charge de la Compagnie les barrières des passages à niveau, lesquelles seront exécutées par l'État et à ses frais.

A l'égard du ballast, il pourra, du consentement mutuel de l'État et de la Compagnie, être fourni et posé par l'administration, et dans ce cas, la Compagnie tiendra compte à l'État de la différence entre la dépense réelle faite par lui et celle que lui aurait imposée le simple établissement des terrassements sans le ballast.

F. — La Compagnie sera tenue de commencer l'exploitation, sur les sections qui lui auront été livrées par l'État, à l'expiration du délai d'un an mentionné au premier paragraphe de l'article B ci-dessus.

Droits réservés au Cnam et à ses partenaires

ANNEXE XLIV

COMPAGNIE D'ORLÉANS

Décret du 2 janvier 1869.

(Chemin de Libourne à Bergerac.)

Article 1er. — Sont homologuées les conditions du rachat par l'État de la concession du chemin de fer de Libourne à Bergerac, telles qu'elles ont été fixées par la sentence arbitrale ci-dessus mentionnée.

Art. 2. — La concession du chemin de fer de Libourne à Bergerac, reprise par l'État, est par lui définitivement rétrocédée à la Compagnie du chemin de fer de Paris à Orléans, et ce chemin est incorporé au nouveau réseau de la Compagnie.

Art. 3. — La somme de quatre millions huit cent mille francs (4 800 000 fr.) sera avancée par la Compagnie du chemin de fer de Paris à Orléans et remboursée par l'État suivant les conditions énoncées aux articles 2 et 4 de la convention du 26 juillet 1868, sauf déduction de la somme de un million deux cent treize mille huit cent trente francs (1 213 830 fr.), à laquelle a été fixée la valeur des approvisionnements repris par ladite Compagnie.

Art. 4. — La sentence arbitrale du 4 décembre 1868 ainsi que les actes à passer pour l'exécution de cette sentence ne seront passibles que du droit fixe de un franc.

Art. 5. — Notre Ministre secrétaire d'État au département de l'agriculture, du commerce et des travaux publics est chargé de l'exécution du présent décret, qui sera inséré au Bulletin des lois.

ANNEXE XLV

COMPAGNIE D'ORLÉANS

Extrait de la loi du 23 mars 1874 relative à la déclaration d'utilité publique et à la concession de divers chemins de fer.

Article 1er. — Est déclaré d'utilité publique l'établissement du chemin de fer de Bergerac à la ligne de Périgueux à Agen, près le Buisson-de-Cabans,

Droits réservés au Cnam et à ses partenaires

suivant un tracé passant par ou près de Mouleydier, Lalinde, la presqu'île de Trémolat et celle d'Alès.

En conséquence, la concession de ce chemin, faite à titre éventuel à la Compagnie d'Orléans par la convention du 26 juillet 1868, est déclarée définitive dans les conditions prévues par ladite convention, sous la réserve que le premier des termes semestriels à payer à la Compagnie à titre de subvention sera payable le 1er avril 1877.

Art. 11. — Si des Compagnies de chemins de fer déjà existantes ou à créer, et concessionnaires de lignes venant s'embrancher sur les lignes concédées par la présente loi, empruntent des parties de ces lignes, ces Compagnies ne payeront le prix du péage que pour le nombre de kilomètres réellement parcourus, un kilomètre entamé étant d'ailleurs considéré comme parcouru.

Dans le cas où le service de ces mêmes chemins de fer devrait être établi dans les gares appartenant aux Compagnies rendues concessionnaires ou adjudicataires par la présente loi, la redevance à payer à ces Compagnies sera réglée, d'un commun accord, entre les deux Compagnies intéressées, et, en cas de dissentiment, par voie d'arbitrage.

En cas de désaccord sur le principe ou l'exercice de l'usage commun desdites gares, il sera statué par le Ministre, les deux Compagnies entendues.

Art. 12. — En ce qui concerne les Compagnies déjà existantes, si le Gouvernement exerce le droit qui lui est réservé par l'article 37 du cahier des charges de racheter la concession entière, la Compagnie pourra demander que les lignes dont la concession remonte à moins de quinze ans soient évaluées, non d'après leur produits nets, mais d'après leur prix réel de premier établissement.

Droits réservés au Cnam et à ses partenaires

SÉRIE III (SUITE)

V. — COMPAGNIE DE PARIS-LYON-MÉDITERRANÉE

(NON COMPRIS LE CHEMIN DU RHONE AU MONT-CENIS)

ANNEXE XLVI

COMPAGNIE DE PARIS-LYON-MÉDITERRANÉE

Convention du 11 avril 1857 approuvée par décret du 19 juin 1857.

Article 1er. — Est et demeure approuvé le traité passé entre les deux Compagnies de Paris à Lyon et de Lyon à la Méditerranée, à la date du 11 avril 1857;

Et ayant pour objet la réunion de ces deux Compagnies en une Compagnie unique sous les clauses et conditions énoncées audit traité.

En conséquence, les chemins de fer compris dans les concessions respectives de ces deux Compagnies sont réunis en une seule et même concession.

Une copie certifiée dudit traité restera annexée aux présentes.

Art. 2. — Sont et demeurent approuvés en ce qui concerne les Compagnies de Paris à Lyon et de Lyon à la Méditerranée :

1° Le traité passé, le 11 avril 1857, entre lesdites Compagnies d'une part, la Compagnie de Paris à Orléans, d'autre part, et la Compagnie du chemin de fer Grand-Central, encore d'autre part; ledit traité portant cession par cette dernière Compagnie aux trois premières, suivant des proportions déterminées, des lignes formant le réseau actuel du Grand-Central.

2° Le traité passé, le 11 avril 1857, entre la Compagnie d'Orléans et les Com-

Droits réservés au Cnam et à ses partenaires

pagnies de Paris à Lyon et de Lyon à la Méditerranée, ledit traité portant rétrocession à ces deux dernières Compagnies du tiers appartenant à la Compagnie d'Orléans dans la concession du chemin de fer de Paris à Lyon par le Bourbonnais.

En conséquence, sont incorporés à la concession de la Compagnie de Paris à Lyon et à la Méditerranée les lignes ci-après désignées :

Premièrement, de Saint-Germain-des-Fossés à Clermont-Ferrand;

Secondement, de Clermont-Ferrand à Arvant;

Troisièmement, d'Arvant à Saint-Étienne, par le Puy;

Quatrièmement, le tiers appartenant à la Compagnie du Grand-Central dans la concession du chemin de fer de Paris à Lyon par le Bourbonnais.

La part attribuée à la Compagnie de Paris à Lyon et à la Méditerranée, à raison de la ligne de Saint-Étienne à Arvant, dans la subvention de soixante et dix-huit millions, allouée à la Compagnie du Grand-Central par les articles 6 et 7 de la convention annexée à la loi du 2 mai 1855, est fixée à six millions de francs (6 000 000 fr.).

Le tiers qui appartient à la Compagnie d'Orléans dans la concession du chemin de fer de Paris à Lyon par le Bourbonnais est rétrocédé aux deux Compagnies réunies.

Le tout, conformément aux clauses et conditions stipulées par les traités énoncés au présent article.

Des copies certifiées desdits traités resteront annexées aux présentes.

Art. 3. — Sont et demeurent approuvés :

1° Le traité de fusion passé, le 19 décembre 1855, entre la Compagnie du chemin de fer de Lyon à la Méditerranée et la Compagnie du chemin de fer de Lyon à Genève;

2° Le traité passé, le 11 avril 1857, entre les mêmes Compagnies et portant adhésion, de la part de la Compagnie de Lyon à Genève, au traité intervenu le même jour entre la Compagnie de Paris à Lyon et celle de Lyon à la Méditerranée.

Des copies certifiées desdits traités resteront annexées aux présentes.

Art. 4. — Les délais fixés par l'article 5 de la convention annexée à la loi du 3 mai 1855 pour l'exécution des sections du chemin de fer Grand-Central rétrocédées à la Compagnie de Paris à Lyon et à la Méditerranée, ne commenceront à courir qu'à partir du décret qui ratifiera la présente convention.

Toutefois, les délais fixés par ledit article, pour les lignes de Clermont à Brioude et de Saint-Étienne au Puy, sont maintenus.

Sont également maintenus les délais fixés par l'article 1er du cahier des charges annexé au décret du 7 avril 1855, par l'article 1er du cahier des charges annexé à la loi du 10 juin 1853, et par l'article 1er de la convention annexée au décret du 26 décembre 1855, pour l'achèvement des diverses sections du chemin de fer du Bourbonnais.

Art. 5. — La subvention attribuée au réseau du Grand-Central, aussi bien que toutes les sommes dues par l'État à la Compagnie de Lyon à la Méditerranée, pour les chemins compris dans leur réseau actuel, soit à titre de subvention, soit à titre de marché à forfait, seront, à mesure des échéances

Droits réservés au Cnam et à ses partenaires

fixées par les cahiers de charges ou par les conventions relatives auxdits chemins, converties en obligations négociables de l'État, de cinq cents francs (500 fr.) chacune.

Ces obligations porteront intérêt à cinq pour cent (5 %), et seront remboursables en trente ans par voie de tirage au sort.

Art. 6. — Les obligations que la Compagnie pourrait avoir à émettre pour l'exécution des travaux mis à sa charge par la présente convention, ne pourront être émises qu'en vertu d'une autorisation du Ministre de l'agriculture, du commerce et des travaux publics, qui déterminera l'époque, le mode et la forme de ces émissions, et fixera les époques et les quotités de versements jusqu'à complète réalisation.

Art. 7. — Le Ministre de l'agriculture, du commerce et des travaux publics, au nom de l'État, concède sans subvention ni garantie d'intérêt, à la Compagnie de Paris à Lyon et à la Méditerranée, qui l'accepte, les chemins de fer ci-après désignés :

1° De Nevers et de Moulins à la ligne de Dijon à Chalon, en un point à déterminer de Chalon à Chagny ;

2° De Châtillon à la ligne de Paris à Lyon, en un point à déterminer d'Ancy-le-Franc à Montbard ;

3° D'un point à déterminer de la ligne de Dôle à Salins à la frontière suisse, ledit chemin passant par ou près Pontarlier, et aboutissant à ou près les Verrières avec embranchement sur Jougne ;

4° De Montbéliard à Delle et Audincourt.

La Compagnie s'engage à exécuter les chemins de fer ci-dessus dénommés, à ses frais, risques et périls, dans un délai de huit années, à partir du décret qui doit ratifier la présente convention.

Toutefois, la Compagnie ne sera tenue de commencer les travaux de l'embranchement sur Jougne qu'après que, sur le territoire suisse, la ligne de raccordement vers la frontière française aura été effectivement entreprise.

Le délai pour l'exécution des lignes de Chalon-sur-Saône à Dôle, de Bourg à Lons-le-Saunier et de Lons-le-Saunier à Dôle, concédées par le décret du 20 avril 1854, sera de six années à partir du décret qui ratifiera la présente convention.

La ligne de Lons-le-Saunier à Dôle se raccordera au chemin de fer de Dijon à Besançon en un point à déterminer par l'administration entre Dôle et Besançon ; les départements et les communes intéressés demeurant exonérés de toute subvention à raison de l'adoption de ce tracé.

Art. 8. — Le Ministre de l'agriculture, du commerce et des travaux publics, au nom de l'État, s'engage à concéder, sans subvention ni garantie d'intérêt, à la Compagnie de Paris à Lyon et à la Méditerranée, dans le cas où l'utilité publique en serait reconnue après l'accomplissement des formalités prescrites par l'article 3 de la loi 3 mai 1841, les chemins de fer ci-après désignés :

1° Une ligne de Brioude vers Alais ; le tracé de ladite ligne devant être coordonné avec celui de la ligne de Brioude au Puy ;

2° Un embranchement de Montbrison à Andrézieux, en remplacement de

Droits réservés au Cnam et à ses partenaires

l'embranchement de Montbrison à Mont-Rond, dont la concession résultant du décret du 26 décembre 1855 est annulée ;

3° Un embranchement de Privas vers un point à déterminer de la ligne de Lyon à Avignon, avec prolongement jusqu'à Crest ;

4° Un embranchement de Carpentras vers un point à déterminer de la même ligne ;

5° Une ligne de Toulon à Nice, desservant, soit directement, soit par un embranchement, la ville de Draguignan ;

6° Une ligne d'Avignon à Gap, avec embranchement, d'une part sur Aix, et, d'autre part, sur Miramas, par Salon ;

7° Une ligne de Gap vers la frontière sarde.

La Compagnie s'engage à exécuter lesdites lignes à ses frais, risques et périls, dans un délai de huit années, à dater des décrets de concession définitive à intervenir.

Les engagements ci-dessus énoncés seront considérés comme nuls et non avenus : 1° en ce qui concerne celles des lignes mentionnées au présent article pour lesquelles l'exécution desdits engagements n'aurait pas été réclamée, soit par le Gouvernement, soit par la Compagnie, dans un délai de quatre années à partir de la ratification des présentes ; 2° en ce qui concerne les lignes pour lesquelles l'accomplissement de ces engagements aurait été réclamée, mais dont l'utilité publique n'aurait pas été déclarée dans un délai de huit ans à partir de ladite époque.

En ce qui concerne la ligne de Gap à la frontière sarde, le délai d'exécution des travaux ne courra qu'à partir de la notification faite à la Compagnie des dispositions qui seraient prises par le Gouvernement sarde, à l'effet d'assurer, dans le même délai, l'exécution sur son territoire du raccordement de Suze à la frontière française.

Art. 9. — Les lignes rétrocédées ou concédées à la Compagnie de Paris à Lyon et à la Méditerranée en vertu de la présente convention, ainsi que toutes celles qui forment le réseau actuel des Compagnies réunies, seront régies par le cahier des charges ci-annexé,

Toutefois, les dispositions du titre IV dudit cahier des charges ne seront applicables qu'à partir du 1er janvier 1858.

Art. 10. — La Compagnie s'engage à verser au Trésor une somme de seize millions de francs (16 000 000 fr.), applicable à l'exécution du réseau des chemins de fer des Pyrénées et autres travaux d'utilité publique.

Cette somme sera payée par portions égales en huit années à dater du 15 janvier 1858.

Art. 11. — Pendant la construction et jusqu'après l'achèvement respectif de l'ensemble des sections du Grand-Central, rétrocédées à la Compagnie de Paris à Lyon et à la Méditerranée, du chemin de fer du Bourbonnais, et de chacune des lignes concédées en vertu de la présente convention, les intérêts et l'amortissement des obligations déjà émises ainsi que des titres nouveaux à émettre pour le rachat ou l'exécution des lignes susmentionnées, seront payés au moyen des produits des sections de ces lignes qui sont déjà exploitées et de celles qui seront mises successivement en exploitation.

Droits réservés au Cnam et à ses partenaires

En cas d'insuffisance, ces intérêts et amortissements seront portés au compte de premier établissement.

Art. 12. — Le partage des bénéfices au delà de huit pour cent (8 %) du capital dépensé par la Compagnie, tel qu'il est stipulé par les cahiers des charges des Compagnies de Paris à Lyon, de Lyon à la Méditerranée et de Lyon à Genève, s'exercera ainsi qu'il suit :

Il sera fait annuellement un compte général des produits nets, tant des lignes antérieurement concédées auxdites Compagnies que des lignes rétrocédées ou concédées à la Compagnie de Paris à Lyon et à la Méditerranée en vertu de la présente convention. De ce compte on déduira l'intérêt et l'amortissement des obligations créées ou à créer pour le rachat ou l'exécution des lignes rétrocédées ou concédées en vertu de la présente convention, y compris la totalité de la ligne du Bourbonnais, et pour l'acquittement de toutes autres charges résultant de ladite convention:

Lorsque le surplus excédera huit pour cent (8 %) du capital total affecté à l'exécution des lignes concédées à la Compagnie de Lyon par les décrets des 5 janvier 1852, 17 août 1853, 20 avril 1854 et 5 avril 1856, à la Compagnie de la Méditerranée par la loi du 8 juillet 1852, et à la Compagnie de Lyon à Genève par la loi du 10 juin 1853, par le décret du 7 mars 1857 et par le décret à intervenir pour la concession d'un embranchement sur la frontière sarde par Culoz, l'excédant sera partagé entre l'État et la Compagnie ; ce partage s'exercera à partir du premier janvier mil huit cent soixante-six (1er janvier 1866).

En conséquence des dispositions qui précèdent, sont abrogés :

1° En ce qui concerne les sections du chemin de fer Grand-Central rétrocédées à la Compagnie de Paris à Lyon et à la Méditerranée, les dispositions des articles 11 et 13 de la convention des 2 février et 6 avril 1855, relatives à la garantie d'un minimum d'intérêt et au partage des bénéfices au delà de huit pour cent, sans préjudice des droits des tiers ;

2° En ce qui concerne le chemin de fer de Paris à Lyon par le Bourbonnais, l'article 65 du cahier des charges des 2 février et 6 avril 1855, relatif à ce chemin, ledit article relatif au partage des bénéfices au delà de huit pour cent.

Art. 13. — Un règlement d'administration publique déterminera, en ce qui concerne la garantie d'intérêt accordée aux Compagnies de Paris à Lyon, de Lyon à la Méditerranée et de Lyon à Genève, par les lois, décrets et conventions antérieurs, les formes suivant lesquelles la Compagnie sera tenue de justifier vis-à-vis de l'État et sous le contrôle de l'administration supérieure : 1° des frais de construction ; 2° des frais annuels d'entretien et d'exploitation; 3° des recettes.

Ne seront pas comptés dans les frais annuels les intérêts et l'amortissement des emprunts que la Compagnie pourrait contracter pour l'achèvement des travaux, en cas d'insuffisance du capital garanti par l'État.

Le même règlement d'administration publique déterminera les dispositions destinées à régler l'exercice du droit de partage des bénéfices au delà de huit pour cent du capital effectivement dépensé par la Compagnie sur les

Droits réservés au Cnam et à ses partenaires

lignes soumises à ce partage. Le compte de premier établissement sera arrêté pour la ligne de Paris à Lyon, pour celle de Lyon à Genève, ainsi que pour les lignes formant la concession de Lyon à la Méditerranée, au 31 décembre 1864, et pour toutes les autres lignes concédées jusqu'à ce jour, comme pour les lignes rétrocédées ou concédées par la présente convention, cinq ans après l'époque fixée pour l'achèvement de chacune de ces lignes.

Toutefois, après l'expiration des délais ci-dessus fixés, la Compagnie pourra être autorisée, s'il y a lieu, par décret délibéré en Conseil d'État, à ajouter auxdits comptes les dépenses qui seraient faites pour l'exécution de travaux qui seraient reconnus être de premier établissement. Dans tous les cas, et lors même que ces dépenses s'appliqueraient à des lignes soumises à la clause du partage au delà de huit pour cent, la Compagnie n'aura droit qu'au prélèvement sur les produits nets des intérêts et de l'amortissement desdites dépenses.

Art. 14. — La durée de la concession pour l'ensemble du réseau formé par la réunion des concessions de Paris à Lyon, de Lyon à la Méditerranée et de Lyon à Genève, ainsi que par les lignes rétrocédées ou concédées à titre, soit définitif, soit éventuel, en vertu de la présente convention, sera de quatre-vingt-dix-neuf ans, à partir du 1er janvier 1860.

En conséquence, ladite concession prendra fin le trente et un décembre mil neuf cent cinquante-huit (31 décembre 1958).

Art. 15. — La faculté de rachat stipulée au profit de l'État ne pourra être exercée que sur l'ensemble des lignes fusionnées, rétrocédées ou concédées en vertu de la présente convention, et après un délai de quinze ans, à partir de l'origine de la concession, telle qu'elle est fixée par l'article précédent.

Art. 16. — La Compagnie de Paris à Lyon et à la Méditerranée s'engage à acquitter à leurs échéances les obligations souscrites au profit du Trésor public conformément à l'article 68 du cahier des charges annexé à la loi du 10 juin 1853, par l'ancienne Compagnie du chemin de fer de Rhône-et-Loire, en remboursement du prêt fait à la Compagnie du chemin de fer d'Andrézieux à Roanne, en vertu de la loi du 15 juillet 1840.

Art. 17. — Est maintenue, sauf la modification résultant de l'article 5 ci-dessus, la convention approuvée par le décret du 3 février 1855, et passée avec la Compagnie de Lyon à la Méditerranée pour l'exécution à forfait des travaux du chemin de fer de Marseille à Toulon.

Art. 18. — Sont maintenues les garanties de minimum d'intérêts conférées aux Compagnies des chemins de fer de Paris à Lyon, de Lyon à Genève, de Lyon à la Méditerranée, par les lois, décrets, conventions et cahiers des charges antérieurs à la présente convention, savoir :

En ce qui concerne la Compagnie de Paris à Lyon :

1° La garantie, pendant cinquante ans, à partir du 5 janvier 1856, d'un intérêt annuel de huit millions de francs (8 000 000 fr.), sur un capital maximum de deux cents millions de francs (200 000 000 fr.), applicable à la ligne principale de Paris à Lyon (art. 6 du cahier des charges annexé au décret du 5 janvier 1852) ;

2° La garantie pendant cinquante ans, à partir du 1er février 1855, d'un intérêt annuel de six cent soixante-quatre mille francs (664 000 fr.) sur un

Droits réservés au Cnam et à ses partenaires

capital maximum de seize millions six cent mille francs (16 600 000 fr.), et la garantie, pendant la même période, d'un intérêt annuel de deux cent soixante quinze mille francs (275 000 fr.) sur un capital de cinq millions cinq cent mille francs (5 500 000 fr.), avec l'amortissement à cinq pour cent (5 %).

Lesdites garanties applicables à la ligne de Dijon à Besançon, avec embranchement d'Auxonne à Gray (art. 2 et 3 du cahier des charges annexé au décret du 12 février 1852);

3° La garantie pendant cinquante ans, à partir du 12 février 1855, d'un intérêt de deux cent quatre-vingt mille francs (280 000 fr.) sur un capital maximum de sept millions de francs (7 000 000 fr.) applicable à l'embranchement de Dôle à Salins (art. 2 du cahier des charges annexé au décret du 12 février 1852).

En ce qui concerne la Compagnie de Lyon à Genève :

La garantie pendant cinquante ans, à partir du 10 juin 1859, d'un intérêt annuel de un million cinq cent mille francs (1 500 000 fr.) sur un capital maximum de cinquante millions de francs (50 000 000 fr.) (art. 6 du cahier des charges annexé à la loi du 10 juin 1853).

En ce qui concerne la Compagnie de Lyon à la Méditerranée :

1° Garantie pour une durée de cinquante ans, à partir du 1er décembre 1855, d'un intérêt de un million cinq cent mille francs (1 500 000 fr.) et de l'amortissement calculé au taux de cinq pour cent (5 %) sur un emprunt de trente millions de francs (30 000 000 fr.) affecté à l'exécution de la ligne de Lyon à Avignon (art. 5 du cahier des charges annexé à la loi du 1er décembre 1855);

2° Garantie pour une durée de quatre-vingt-dix-neuf ans, à partir du 1er décembre 1855, d'un intérêt de un million cinq cent mille francs (1 500 000 fr.) et de l'amortissement calculé au taux de cinq pour cent (5 %) sur un emprunt de trente millions de francs (30 000 000 fr.) appliqué aux travaux de la ligne de Marseille à Avignon (art. 13 de la convention annexée à la loi du 8 juillet 1852);

3° Garantie de sommes à payer annuellement en représentation du prix des lignes rachetées en vertu des conventions annexées à la loi précitée, lesdites sommes s'élevant :

Pour l'année expirant au 8 juillet 1857, à deux millions trois cent trente-cinq mille francs (2 335 000 fr.);

Pour chacune des sept années suivantes, à deux millions cinq cent trente-cinq mille francs (2 535 000 fr.);

Et pour chacune des années à courir, depuis le 8 juillet 1864 jusqu'au 8 juillet 1902, deux millions sept cent trente-cinq mille francs (2 735 000 fr.) (art. 19 du cahier des charges annexé à la loi du 8 juillet 1852);

4° Garantie pendant cinquante ans, à partir du 1er décembre 1855, d'un intérêt annuel de un million deux cent quarante mille francs (1 240 000 fr.) sur un capital maximum de trente et un millions de francs (31 000 000 fr.) applicable aux lignes annexées au chemin de fer de Lyon à Avignon, par la loi du 8 juillet 1852 (art. 20 du cahier des charges annexé à ladite loi).

En ce qui concerne le chemin de fer de Paris à Lyon par le Bourbonnais :

Garantie pendant une durée de cinquante années, à partir du 10 juin 1853,

Droits réservés au Cnam et à ses partenaires

d'une somme annuelle de trois millions six cent vingt-huit mille francs (3 628 000 fr.), représentant le prix des lignes rachetées et formant la concession du Rhône-et-Loire (loi du 10 juin 1853).

Les revenus nets de toutes les lignes formant le réseau de Paris à Lyon et à la Méditerranée, tel qu'il est constitué par la présente convention, seront confondus sans distinction de compte, et les garanties d'intérêt rappelées au présent article ne produiront effet que dans les cas où les revenus susdits n'égaleraient pas le montant total des sommes ainsi garanties.

Lorsque l'État aura, à titre de garant, payé tout ou partie d'une annuité d'intérêts et d'amortissement, il sera remboursé de ses avances, avec les intérêts à quatre pour cent par an, sur les bénéfices nets de l'entreprise excédant les sommes garanties, dans quelque année qu'ils se produisent, et avant tout prélèvement de dividende au profit de la Compagnie.

Si, à l'expiration de la concession, l'État est créancier de la Compagnie, le montant de sa créance sera compensé, jusqu'à due concurrence, avec la somme due à la Compagnie pour la reprise du matériel, s'il y a lieu, aux termes de l'article 36 du cahier des charges ci-annexé.

Art. 19. — Sont abrogés dans toutes les dispositions dont le maintien ne résulte pas de la présente convention, tous décrets, conventions et cahiers des charges relatifs aux lignes de chemins de fer formant la concession de la Compagnie de Paris à Lyon et à la Méditerranée, telle qu'elle est constituée par ladite convention et par le cahier des charges y annexé.

Art. 20. — La présente convention, ainsi que les traités susénoncés, intervenus entre les Compagnies de Paris à Lyon, de Lyon à la Méditerranée, du Grand-Central, de Paris à Orléans et de Lyon à Genève, ne seront passibles que du droit fixe d'un franc.

ANNEXE XLVII

COMPAGNIE DE PARIS-LYON-MÉDITERRANÉE

Convention des 22 juillet 1858 et 11 juin 1859 approuvée par décret du 11 juin 1859.

Article 1er. — Est et demeure approuvé le traité de fusion passé, le 22 juillet 1858, entre la Compagnie des chemins de fer de Paris à Lyon et à la Méditerranée, et la Compagnie des chemins de fer du Dauphiné.

Une copie certifiée dudit traité restera annexée aux présentes.

Les lignes rétrocédées en vertu de ce traité seront régies par le cahier des charges annexé au décret du 19 juin 1857.

Droits réservés au Cnam et à ses partenaires

Art. 2. — La convention passée le 11 avril 1857 entre le Ministre de l'agriculture, du commerce et des travaux publics, et la Compagnie des chemins de fer de Paris à Lyon et à la Méditerranée, ladite convention approuvée par le décret du 19 juin 1857 et par la loi du même jour, est modifiée conformément aux dispositions suivantes.

Art. 3. — La concession de la Compagnie de Paris à Lyon et à la Méditerranée sera considérée, au point de vue de l'application des clauses stipulées par la présente convention, comme partagée en deux réseaux distincts, savoir :

1° L'ancien réseau, comprenant les lignes concédées ou rétrocédées antérieurement à la convention du 11 avril 1857; lesdites lignes énoncées ci-après :

De Paris à Lyon, avec embranchement sur Auxerre;

De Dijon à Belfort par Besançon, avec embranchement sur Gray et sur Salins;

De Bourg, par Lons-le-Saunier, à un point de la ligne de Dijon à Belfort;

De Chalon-sur-Saône à Dôle;

De Lyon à Marseille par Avignon, avec embranchement sur Aix;

De Tarascon à Cette par Nîmes et Montpellier avec embranchement sur Alais et la Grand-Combe;

De Marseille à Toulon;

De Lyon à Genève, avec embranchement sur Bourg et sur Mâcon, et sur la frontière sarde par Culoz;

Le chemin de fer de ceinture à Paris, pour la part afférente à la Compagnie de Paris à Lyon et à la Méditerranée.

2° Le nouveau réseau, comprenant les lignes rétrocédées ou concédées à titre, soit définitif, soit éventuel, par la convention du 11 avril 1857 et par la présente convention, lesdites lignes énoncées ci-après :

Lignes rétrocédées ou concédées à titre définitif.

De Paris à Lyon par Nevers, Roanne et Saint-Étienne d'une part, et par Tarare de l'autre, avec embranchement sur Vichy;

De Saint-Germain-des-Fossés à Arvant, par Clermont-Ferrand;

D'Arvant à Saint-Étienne, par le Puy;

De Nevers et de Moulins à la ligne de Paris à Lyon;

De Châtillon à la ligne de Paris à Lyon;

De la ligne de Dôle à Salins, à la frontière suisse, par les Verrières et par Jougne;

De Montbéliard à Delle et à Audincourt;

De Saint-Rambert à Grenoble;

De la ligne précédente à Lyon;

De la même ligne à Valence.

Lignes rétrocédées ou concédées à titre éventuel.

De Brioude vers Alais;

De Montbrison à Andrézieux;

De Privas à la ligne de Lyon à Avignon, avec prolongement jusqu'à Crest;

Droits réservés au Cnam et à ses partenaires

De Carpentras à la même ligne;

De Toulon à Nice, desservant, soit directement, soit par un embranchement, la ville de Draguignan;

D'Avignon à Gap, avec embranchement, d'une part sur Aix, et d'autre part sur Miramas, par Salon;

De Gap vers la frontière sarde.

Art. 4. — Le Ministre de l'agriculture, du commerce et des travaux publics s'engage, au nom de l'État, à garantir à la Compagnie, pendant cinquante années à partir du 1er janvier mil huit cent soixante-cinq (1865), l'intérêt à quatre pour cent (4 %) et l'amortissement calculé au même taux, pour un terme de cinquante ans, du capital affecté au rachat et à la construction des lignes composant le nouveau réseau de la Compagnie, tel qu'il est défini à l'article précédent.

Le capital garanti ne pourra excéder, pour l'ensemble des lignes concédées à titre définitif, la somme totale de huit cent quatorze millions (814 000 000 fr.).

Le capital garanti pour les lignes rétrocédées ou concédées à titre éventuel ne pourra excéder respectivement les sommes ci-après :

Ligne de Brioude vers Alais, cent huit millions cinq cent mille francs.	108 500 000 fr.
De Montbrison à Andrézieux, cinq millions cinq cent mille francs.	5 500 000
De Privas à la ligne de Lyon à Avignon, avec prolongement jusqu'à Crest, onze millions.	11 000 000
De Carpentras à la même ligne, trois millions cinq cent mille francs	3 500 000
De Toulon à Nice, soixante millions	60 000 000
D'Avignon à Gap, soixante et quinze millions	75 000 000
Embranchement dirigé de la précédente ligne sur Aix, dix millions cinq cent mille francs	10 500 000
Embranchement de la même ligne sur Miramas, quatre millions	4 000 000
De Gap vers la frontière sarde, trente-trois millions. . . .	33 000 000

Celles des lignes du nouveau réseau qui ne seront pas terminées avant le 1er janvier 1865 ne participeront à la garantie d'intérêt qu'à partir du 1er janvier qui suivra leur mise en exploitation.

Jusqu'à l'époque où commencera pour les lignes du nouveau réseau l'application de la garantie d'intérêt stipulée par le présent article, les intérêts et l'amortissement des obligations émises pour leur exécution seront payés au moyen des produits des sections de ces lignes qui seront mises successivement en exploitation. En cas d'insuffisance, ces intérêts et amortissement seront portés au compte de premier établissement.

Art. 5. — La garantie d'intérêt stipulée par l'article précédent s'appliquera ainsi qu'il suit :

Il sera établi chaque année deux comptes distincts des produits nets, y compris les produits accessoires de toute nature :

1° De l'ancien réseau; 2° du nouveau réseau,

Droits réservés au Cnam et à ses partenaires

Tels qu'ils sont définis à l'article 3 ci-dessus.

A partir du 1er janvier qui suivra l'achèvement complet de l'ensemble des lignes comprises, soit dans l'ancien, soit dans le nouveau réseau, à titre, soit définitif, soit éventuel, toute la portion des produits nets de l'ancien réseau qui excédera un revenu moyen de trente-sept mille quatre cents francs (37 400 fr.) par kilomètre sera appliquée, concurremment avec les produits nets du nouveau réseau, à couvrir l'intérêt et l'amortissement garantis par l'État.

Dans les années comprises entre le 1er janvier 1865 et l'époque de l'achèvement complet de l'ensemble des lignes concédées, le chiffre de trente-sept mille quatre cents francs (37 400 fr.) ci-dessus fixé sera réduit de deux cents francs (200 fr.) par chaque longueur de cent kilomètres (100 kilom.) non livrée à l'exploitation, sans toutefois que la réduction totale puisse excéder deux mille francs (2 000 fr.).

Les lignes de l'ancien réseau qui ne seraient pas terminées avant le 1er janvier 1865 ne figureront dans le compte des produits nets de ce réseau qu'à partir du 1er janvier qui suivra leur mise en exploitation.

En conséquence des dispositions du présent article, la garantie de l'État ne s'appliquera que dans le cas où les produits nets du nouveau réseau, accrus de l'excédant des produits de l'ancien réseau, ne couvriraient pas l'intérêt et l'amortissement à quatre pour cent (4 %) du capital garanti par l'État.

Art. 6. — Lorsque l'État aura, à titre de garant, payé tout ou partie d'une annuité garantie, il en sera remboursé, avec les intérêts à quatre pour cent (4 %) par an, sur les produits nets des lignes auxquelles est accordée la garantie de l'État, dès que ces produits nets, accrus de l'excédant des produits de l'ancien réseau, conformément à l'article 5 ci-dessus, dépasseront l'intérêt et l'amortissement garantis, et dans quelque année que cet excédant se produise.

A l'expiration de la concession, ou dans le cas de l'application de la clause de rachat stipulée par l'article 37 du cahier des charges, si l'État est créancier de la Compagnie, le montant de sa créance sera compensé, jusqu'à due concurrence, avec la somme due à la Compagnie pour la reprise, s'il y a lieu, aux termes de l'article 36 dudit cahier des charges, du matériel tant de l'ancien que du nouveau réseau.

Art. 7. — Le partage des bénéfices stipulé par l'article 12 de la convention du 11 avril 1857 s'exercera à partir du premier janvier mil huit cent soixante et douze (1er janvier 1872).

Les lignes rétrocédées en vertu de la présente convention, par la Compagnie du Dauphiné à la Compagnie de Paris à Lyon et à la Méditerranée, seront assimilées, pour l'application de cette clause, aux lignes rétrocédées ou concédées à ladite Compagnie de Paris à Lyon et à la Méditerranée par la convention sus-énoncée du 11 avril 1857.

Les lignes qui ne seront pas achevées avant le 1er janvier 1872 seront comprises dans le compte général de partage, à partir du 1er janvier qui suivra leur mise en exploitation.'

Art. 8.— Un règlement d'administration publique déterminera, en ce qui concerne la garantie d'intérêt accordée par l'article 4 de la présente convention,

Droits réservés au Cnam et à ses partenaires

les formes suivant lesquelles la Compagnie sera tenue de justifier, vis-a-vis de l'État et sous le contrôle de l'administration supérieure,

1° Des frais de construction;

2° Des frais annuels d'entretien et d'exploitation;

3° Des recettes.

Ne seront pas comptés dans les frais annuels l'intérêt et l'amortissement des emprunts que la Compagnie pourrait contracter pour l'achèvement des travaux, en cas d'insuffisance du capital garanti par l'État.

Sera compris dans ces frais annuels le prélèvement à opérer pour la réserve, conformément à l'article 24 des statuts de la Compagnie.

Le même règlement d'administration publique déterminera les dispositions destinées à régler l'exercice du droit de partage des bénéfices.

Le compte de premier établissement des lignes énoncées à l'article 3 ci-dessus sera arrêté provisoirement, tant pour l'application de la garantie que pour l'exercice du droit de partage des bénéfices, avant le 1er janvier qui suivra leur mise en exploitation, et arrêté définitivement cinq ans après ladite époque.

En aucun cas, le capital garanti ne pourra excéder les sommes déterminées à l'article 4 précité.

Toutefois, après l'expiration de ce délai de cinq ans, la Compagnie pourra être autorisée, s'il y a lieu, par décrets délibérés en Conseil d'État, à ajouter auxdits comptes, pour l'exercice du droit de partage des bénéfices, les dépenses faites pour l'exécution de travaux qui seraient reconnus être de premier établissement.

Dans tous les cas, la Compagnie n'aura droit qu'au prélèvement, sur les produits nets, des intérêts et de l'amortissement desdites dépenses.

Art. 9. — Sont abrogés :

1° Celles des dispositions des articles 7 et 8 de la convention du 11 avril 1857, desquelles il résulte que la Compagnie accepte, sans garantie d'intérêt, les concessions faites à titre, soit définitif, soit éventuel, par lesdits articles;

2° L'article 13 de ladite convention;

3° Sous la réserve des droits des tiers, l'article 18 de la même convention;

4° Les articles 6, 7 et 8 de la convention du 16 mars 1857, relative aux chemins de fer du Dauphiné.

Art. 10. — A partir du premier janvier mil huit cent soixante et douze (1872), la somme de cent vingt francs (120 fr.) par chaque kilomètre de chemin de fer exploité que la Compagnie est tenue de verser, chaque année, à la caisse centrale du Trésor public, en vertu de l'article 67 du cahier des charges, pour pourvoir aux frais de contrôle de l'exploitation, pourra être élevée, par décret impérial délibéré en Conseil d'État, la Compagnie préalablement entendue, à un chiffre qui, dans aucun cas, ne pourra excéder cent cinquante francs (150 fr.).

Art. 11. — La présente convention et le traité de fusion approuvé par l'article 1er ci-dessus ne seront passibles que du droit fixe d'un franc.

Droits réservés au Cnam et à ses partenaires

ANNEXE XLVIII

COMPAGNIE DE PARIS-LYON-MÉDITERRANÉE

Convention du 4 juillet 1860 annexée à la loi du 1er août 1860.

Article 1er. — Est approuvé le traité passé, le 28 juin 1860, entre la Compagnie des chemins de fer de Paris à Lyon et à la Méditerranée et la société des hauts-fourneaux, fonderies et forges de la Franche-Comté, et portant cession, par cette dernière, à la Compagnie de Paris à Lyon et à la Méditerranée, du chemin de fer concédé par décret du 14 juillet 1855, des mines d'Ougney au chemin de fer de Dijon à Besançon et au canal du Rhône au Rhin, avec prolongement jusqu'à Rans.

Une copie certifiée dudit traité restera annexée aux présentes.

Art. 2. — Le Ministre de l'agriculture, du commerce et des travaux publics, au nom de l'État, concède à la Compagnie des chemins de fer de Paris à Lyon et à la Méditerranée, qui l'accepte, les chemins de fer ci-après :

1° De Vesoul à Besançon ;

2° De Gray à Besançon, avec embranchement sur Ougney et prolongement de Rans à Fraisans.

La Compagnie s'engage à exécuter lesdits chemins à ses frais, risques et périls, dans un délai de huit ans, à dater du décret qui approuvera la présente convention.

Toutefois, pour le prolongement de Rans à Fraisans, ce délai sera de deux ans, et il sera de quatre ans pour l'embranchement d'Ougney sur la ligne de Gray à Besançon, ainsi que pour la section de cette dernière ligne comprise entre le point de raccordement dudit embranchement et Gray.

Art. 3. — Les chemins de fer énoncés aux articles 1er et 2 ci-dessus feront partie du nouveau réseau de la Compagnie des chemins de fer de Paris à Lyon et à la Méditerranée, défini par l'article 2 de la convention des 22 juillet 1858 et 11 juin 1859, et seront soumis, par conséquent, à toutes les dispositions de cette convention spéciale au même réseau.

Le capital garanti pour l'ensemble des lignes rétrocédées ou concédées en vertu de la présente convention ne pourra excéder la somme de trente et un millions (31 000 000 fr.).

Art. 4. — Le revenu net moyen, réservé à l'ancien réseau en vertu de l'article 5 de la convention des 22 juillet 1858 et 11 juin 1859, est fixé à trente-sept mille six cents francs par kilomètre au lieu de trente-sept mille quatre cents francs.

Art. 5. — Les chemins de fer énoncés aux articles 1 et 2 ci-dessus seront régis par le cahier des charges du 11 avril 1857, auquel est soumis l'ensemble

Droits réservés au Cnam et à ses partenaires

des lignes formant l'ancien et le nouveau réseau de la Compagnie des chemins de fer de Paris à Lyon et à la Méditerranée.

Art. 6. — La présente convention et le traité de cession approuvé par l'article 1er ci-dessus ne seront passibles que du droit fixe d'un franc.

ANNEXE XLIX

COMPAGNIE DE PARIS-LYON-MÉDITERRANÉE

Convention du 1er mai 1863, approuvée par décret du 11 juin 1863.

Article 1er. — Le Ministre de l'agriculture, du commerce et des travaux publics, au nom de l'État, concède à la Compagnie de Paris à Lyon et à la Méditerranée, qui l'accepte, les chemins de fer ci-après désignés :

Lunel à Arles ;
Lunel à Aigues-Mortes ;
Marseille à Aix ;
De la gare maritime de Marseille à Lestaque ;
Aubagne à Fuveau ;
Lunel à Vigan ;
Annonay à Saint-Rambert ;
Grenoble à Montmélian ;
Annecy à Aix ;
Thonon à Collonges ;
Dijon à Langres ;
Grasse à la ligne de Toulon à Nice ;
Auxerre à Nevers et à Cercy-la-Tour ;
Clermont à Montbrison ;
Var à la frontière d'Italie ;
Hyères à la ligne de Toulon à Nice.

La Compagnie s'engage à exécuter les chemins de fer ci-dessus énoncés dans un délai de huit années, à partir du décret qui ratifiera la présente convention, sauf les chemins de Lunel à Arles, de Marseille à Aix et du Var à la frontière d'Italie, lesquels devront être exécutés dans un délai de trois ans.

Art. 2. — Le Ministre de l'agriculture, du commerce et des travaux publics s'engage, au nom de l'État, à payer à la Compagnie, à titre de subvention, pour l'exécution de plusieurs des chemins mentionnés à l'article qui précède, en sus du prix des travaux exécutés par l'État et dont le montant total s'élève

Droits réservés au Cnam et à ses partenaires

à quatorze millions de francs (14 000 000 fr.), une somme de quatre-vingt-cinq millions sept cent mille francs (85 700 000 fr.), savoir :

Grenoble à Montmélian.	2 000 000 fr.
Annecy à Aix.	5 000 000
Thonon à Collonges.	13 000 000
Dijon à Langres.	4 500 000
Grasse à la ligne de Toulon à Nice.	2 000 000
Auxerre à Nevers et à Cercy-la-Tour.	11 800 000
Clermont à Montbrison.	26 900 000
Var à la frontière d'Italie.	19 000 000
Embranchement d'Hyères.	1 500 000
TOTAL.	85 700 000

La Compagnie aura droit, en outre, aux subventions locales résultant d'engagements ou de lois antérieurs.

Les subventions de l'État seront versées en seize payements semestriels égaux, échéant le 1er mai et le 1er novembre de chaque année, et dont le premier sera effectué le 1er mai 1865.

La Compagnie devra justifier, avant chaque payement, de l'emploi sur chacune des lignes auxquelles s'appliquent lesdites subventions, en achats de terrains ou en travaux et approvisionnements sur place, savoir : pour les huit premiers payements, d'une somme double du montant du terme qu'elle aura à recevoir, et pour les huit derniers, d'une somme au moins égale au montant de ce terme.

Le dernier versement ne sera fait qu'après l'ouverture de chaque ligne.

Le Gouvernement aura la faculté, à la date du 1er mai 1865 et avant le payement du premier terme, de convertir l'ensemble desdites subventions, montant à quatre-vingt-cinq millions sept cent mille francs (85 700 000 fr.), en quatre-vingt-douze annuités, représentant l'intérêt et l'amortissement desdites subventions, calculés au taux de quatre et demi pour cent (4 1/2 %), en deux termes égaux, le 1er mai et le 1er novembre de chaque année, le premier de ces termes échéant le 1er mai 1865.

Toutefois, si, au 1er mai 1869 ou à une époque antérieure, le Gouvernement, après avoir opté pour le payement par annuités, croit devoir renoncer à ce mode de libération, la portion de la subvention restant due à la Compagnie sera soldée en termes égaux, payables le 1er mai et le 1er novembre de chaque année, et dont le dernier écherra le 1er novembre 1872.

Pour établir le chiffre du capital restant à solder à titre de subvention, les annuités précédemment payées seront imputées sur le montant des termes auxquels la Compagnie aurait eu droit, en vertu du paragraphe 3 du présent article, en tenant compte des intérêts à quatre et demi pour cent (4 1/2 %), à partir de l'échéance de chaque terme.

Art. 3. — Le Ministre de l'agriculture, du commerce et des travaux publics, au nom de l'État, s'engage à concéder à la Compagnie du chemin de fer de Paris à Lyon et à la Méditerranée, dans le cas où l'utilité en serait reconnue,

Droits réservés au Cnam et à ses partenaires

après l'accomplissement des formalités prescrites par la loi du 3 mai 1841, les chemins de fer ci-après :

D'un point à déterminer de Sorgues à Avignon à la ligne d'Avignon à Gap, près de Saint-Saturnin ;

De Salon à la ligne d'Aix à Arles, près de Rognac ; ledit chemin devant remplacer la section de Salon à Miramas, précédemment concédée ;

De Santenay à Étang, par Autun ;

De Grenoble à la ligne d'Avignon à Gap ;

D'Apt à la même ligne ;

De Digne à la même ligne ;

D'Avallon aux lignes d'Auxerre à Nevers et de Paris à Dijon ;

De Champagnole à la ligne de Dôle en Suisse ;

De la ligne de Nîmes à Alais, près d'Alais, à celle de Privas à Livron, près du Pouzin, avec embranchement sur Aubenas ;

De cette dernière ligne à celle de Saint-Étienne à Givors, près de Givors.

La Compagnie s'engage à exécuter lesdits chemins dans un délai de huit années, à dater du décret de concession définitive à intervenir, sauf le chemin de Santenay à Étang, qui devra être terminé dans le même délai que le chemin de Chagny à Nevers, et moyennant les subventions ci-après :

Santenay à Étang.	5 000 000 fr.
Grenoble à la ligne d'Avignon à Gap.	50 000 000
Embranchement d'Apt..	4 300 000
Embranchement de Digne.	3 000 000
Embranchement d'Avallon.	11 500 000
TOTAL. . . .	73 800 000

La Compagnie aura droit, en outre, aux subventions locales résultant d'engagements ou de lois antérieurs.

Les subventions de l'État seront payées dans les formes et suivant les conditions énoncées à l'article 3 ci-dessus, à partir du 1er mai qui suivra la concession définitive.

Le nombre des annuités, s'il y a lieu, sera égal au nombre d'années restant à courir, à partir de cette dernière date, jusqu'à l'expiration de la concession de la Compagnie.

Les engagements ci-dessus énoncés seront considérés comme nuls et non avenus, dans le cas où leur exécution n'aurait pas été réclamée soit par le Gouvernement, soit par la Compagnie, dans un délai de quatre années, à partir de la ratification des présentes, et dans le cas où, l'accomplissement de ces engagements ayant été réclamé, l'utilité publique n'aurait pas été déclarée dans un délai de huit ans, à partir de ladite époque.

Dans le cas où le chemin du Vigan à Milhau serait ultérieurement concédé à la Compagnie de Paris à Lyon et à la Méditerranée, la concession de la ligne de Milhau à Rodez sera attribuée par moitié aux deux Compagnies du Midi et de Paris à Lyon et à la Méditerranée, moyennant le remboursement, par cette dernière Compagnie, de la moitié des dépenses faites par celle du Midi, avec

Droits réservés au Cnam et à ses partenaires

les intérêts à cinq pour cent, à partir de la mise en exploitation de la ligne, sauf déduction de la moitié des produits nets réalisés à dater de la même époque.

Art. 4. — Les chemins de fer ci-après :

De Lunel à Arles ;

De Lunel à Aigues-Mortes ;

De Marseille à Aix ;

De la gare maritime de Marseille à Lestaque ;

D'Aubagne à Fuveau ;

D'Annonay à Saint-Rambert ;

De Grasse à la ligne de Toulon à Nice ;

Du Var à la frontière d'Italie ;

D'Hyères à la ligne de Toulon à Nice ;

De Sorgues à la ligne d'Avignon à Gap ;

De Salon à la ligne d'Aix à Arles ;

De la ligne de Nîmes à Alais à celle de Privas à Livron, près le Pouzin, avec embranchement sur Aubenas ;

De cette dernière ligne, près la Voulte, à celle de Saint-Étienne à Givors, près Givors,

Enoncés à l'article 1er et à l'article 3 ci-dessus, sont compris dans l'ancien réseau de la Compagnie.

Les chemins ci-après énoncés, qui, en vertu de la convention des 22 juillet 1858 et 11 juin 1859, sont compris dans le nouveau réseau, feront désormais partie de l'ancien, savoir :

De Toulon au Var, avec embranchement sur Draguignan ;

De Privas à Livron et à Crest ;

De Carpentras à la ligne de Lyon à Avignon ;

D'Avignon à Salon.

Les autres chemins concédés en vertu de la présente convention, à titre soit définitif, soit éventuel, seront compris dans le nouveau réseau.

Les chemins mentionnés au présent article seront soumis respectivement à toutes les dispositions de la convention des 22 juillet 1858 et 11 juin 1859, relatives à chacun des ancien et nouveau réseaux, notamment en ce qui touche la garantie d'intérêt et le partage des bénéfices entre l'État et la Compagnie, sous la réserve toutefois que, pour l'exercice de ce partage, il ne sera prélevé sur le compte général des produits nets, que six pour cent du capital employé pour la construction des lignes ajoutées soit à l'ancien, soit au nouveau réseau, en vertu de la présente convention.

Art. 5. — Les chemins de fer énoncés aux articles 1er et 3 ci-dessus seront régis par le cahier des charges du 11 avril 1857, modifié conformément au présent article et à l'article suivant.

Le Gouvernement n'ayant pas jugé qu'il y eût lieu d'autoriser la construction du chemin de fer direct de Cette à Marseille, par le littoral, stipule vis-à-vis de la Compagnie les obligations suivantes :

En ce qui concerne la ligne de Cette à Marseille, la Compagnie réduira à cent soixante pour les points extrêmes de la ligne le nombre des kilomètres

Droits réservés au Cnam et à ses partenaires

soumis au tarif pour les voyageurs ainsi que pour les marchandises à destination ou en provenance de Cette ou du réseau du Midi; elle s'engage, en outre, à accepter sur ladite ligne, pour toutes les marchandises expédiées du réseau de la Compagnie du Midi sur Marseille, et réciproquement, les tarifs kilométriques ainsi que les délais et conditions d'expédition que cette dernière Compagnie consentirait à s'imposer à elle-même, en comptant dans la répartition des tarifs communs la distance de Cette à Marseille pour cent soixante kilomètres seulement, et à établir, sur la demande de ladite Compagnie, des trains directs de voyageurs et de marchandises, sans transbordement, de Marseille sur Cette, Toulouse et Bordeaux, et réciproquement.

Dans le cas où le Gouvernement autoriserait la Compagnie du Midi à établir à Marseille, pour les marchandises à destination de son réseau ou en provenant, une gare spéciale qui serait mise par elle en communication par embranchement avec les gares de la Compagnie de Paris à Lyon et à la Méditerranée, les rapports auxquels la création de ladite gare donnera lieu entre les deux Compagnies, ainsi que les difficultés que pourrait soulever l'exécution du paragraphe précédent, seront réglés par le Ministre de l'agriculture, du commerce et des travaux publics, les Compagnies entendues.

Art. 6. — A partir du 1er janvier 1864, la modification ci-après sera appliquée sur toutes les lignes, tant de l'ancien que du nouveau réseau de la Compagnie.

La troisième classe de marchandises mentionnée à l'article 42 du cahier des charges sera définie ainsi qu'il suit :

	PRIX de péage.	PRIX de transport.	PRIX TOTAL.
	fr. c.	fr. c.	fr. c.
Pierres de taille et produits de carrières, minerais autres que ceux de fer, fonte brute, sel, moellon, meulières, argiles, briques, ardoises.....	0 06	0 04	0 10

Il sera établi une quatrième classe de marchandises dans les conditions suivantes :

		PRIX de péage.	PRIX de transport.	PRIX TOTAL.
		fr. c.	fr. c.	fr. c.
4e 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.....	Pour les parcours de 0 à 100 kilomètres, sans que la taxe puisse être supérieure à 5 fr.....	0 045	0 035	0 08
	Pour les parcours de 101 à 300 kilomètres, sans que la taxe puisse être supérieure à 13 fr. 50 cent.....	0 03	0 02	0 05
	Pour les parcours de plus de 300 kilomètres, sans que la taxe puisse être supérieure à 13 fr. 50 cent.....	0 025	0 015	0 04

Droits réservés au Cnam et à ses partenaires

Art. 7. — Les paragraphes 2 et 3 de l'article 4 de la convention précitée des 22 juillet 1858 et 11 juin 1859, énonçant le maximum du capital garanti tant pour les concessions définitives que pour les concessions éventuelles, sont remplacés par la disposition suivante :

Le capital garanti ne pourra excéder, pour l'ensemble des lignes concédées, à titre soit définitif, soit éventuel, la somme de un milliard deux cent cinquante-cinq millions (1 255 000 000 fr.)

Dans le cas où l'une ou l'autre des concessions éventuelles faites à la Compagnie, soit par la présente convention, soit par les conventions antérieures, ne seraient pas rendues définitives, la somme ci-dessus énoncée de un milliard deux cent cinquante-cinq millions sera diminuée respectivement des sommes ci-après, savoir :

De Santenay à Étang	12 500 000 fr.
De Grenoble à celle d'Avignon à Gap.	20 000 000
D'Apt à la même ligne.	9 000 000
De Digne à la même ligne.	5 500 000
D'Avallon aux lignes d'Auxerre et de Paris à Dijon. .	17 000 000
De Champagnole à la ligne de Dôle en Suisse	3 500 000
De Gap à la frontière d'Italie.	33 000 000

Art. 8. — Les paragraphes 3, 4 et 5 de l'article 5 de la convention des 22 juillet 1858 et 11 juin 1859, et l'article 4 de la convention approuvée par la loi du 1er août 1860, sont modifiés ainsi qu'il suit :

A partir du 1er janvier 1865, toute la portion des produits nets qui excédera un revenu moyen de trente-six mille sept cents francs (36 700 fr.) par kilomètre sera appliquée, concurremment avec les produits nets du nouveau réseau, à couvrir l'intérêt et l'amortissement garantis par l'État.

Du 1er janvier 1868 au 1er janvier qui suivra l'achèvement de toutes les lignes de l'ancien réseau, concédées à titre soit définitif, soit éventuel, le chiffre de trente-six mille sept cents francs énoncé au paragraphe précédent sera réduit à trente-quatre mille trois cent trente francs (34 330 fr.).

A partir du 1er janvier qui suivra cet achèvement, ledit chiffre sera définitivement fixé à trente-trois mille cinq cent vingt francs (33 520 fr.).

Le revenu de trente-six mille sept cents francs par kilomètre, ci-dessus énoncé, sera appliqué, à partir du 1er janvier 1865, aux lignes de l'ancien réseau qui auront été terminées avant cette époque.

Le revenu de trente-quatre mille trois cent trente francs sera appliqué, à partir du 1er janvier 1868, à toutes les lignes qui seront terminées au 31 décembre 1867. Jusqu'à cette époque, les intérêts et l'amortissement des titres émis pour la construction des lignes qui seront terminées du 1er janvier 1865 au 31 décembre 1867 seront payés au moyen des produits des sections desdites lignes qui seront successivement mises en exploitation ; en cas d'insuffisance, ces intérêts et amortissement seront portés au compte de premier établissement.

Le même mode de payement des intérêts et de l'amortissement sera appliqué aux titres émis pour la construction des lignes qui seront mises en exploitation du 1er janvier 1868 au 1er janvier qui suivra l'achèvement de toutes les

Droits réservés au Cnam et à ses partenaires

lignes de l'ancien réseau, époque à laquelle le revenu kilométrique est fixé, pour l'ensemble de ces lignes, à trente-trois mille cinq cent vingt francs (33 520 fr.).

Dans les années comprises entre le 1er janvier 1865 et le 1er janvier qui suivra l'achèvement complet de l'ensemble des lignes, tant de l'ancien que du nouveau réseau, les chiffres kilométriques, calculés ainsi qu'il est dit aux paragraphes précédents, seront réduits, pour chaque année, de deux cents francs (200 fr.) par chaque longueur de cent kilomètres (100 km.) du nouveau réseau non livré à l'exploitation antérieurement à ladite année, sans toutefois que la réduction totale puisse excéder trois mille francs (3 000 fr.).

Art. 9. — Le Gouvernement aura la faculté de convertir, à partir du 1er mai 1864, les termes restant dus par l'État sur la subvention attribuée au réseau Grand-Central, lesdits termes montant ensemble à la somme de un million trois cent trente-trois mille trois cent trente-trois francs (1 333 333 fr.), en quatre-vingt-treize (93) annuités, représentant l'intérêt et l'amortissement de ladite subvention, calculés au taux de cinq pour cent (5 %) et payables le 1er mai et le 1er novembre de chaque année.

Toutefois, le Gouvernement se réserve la faculté de renoncer à ce mode de payement, en se conformant aux dispositions des deux derniers paragraphes de l'article 2 ci-dessus. Dans ce cas, l'intérêt sera calculé au taux de cinq pour cent.

La Compagnie s'engage, en outre, à verser au Trésor, à la date de l'échéance de l'annuité de 1864, en obligations calculées au prix de trois cents francs, la somme de trois millions cinq cent cinquante-trois mille francs (3 553 000 fr.), restant due sur le prêt de quatre millions qui a été fait par l'État à la Compagnie du Rhône et Loire, et que la Compagnie de Paris à Lyon et à la Méditerranée a prise à sa charge.

Art. 10. — La présente convention n'est passible que du droit fixe de un franc.

ANNEXE L

COMPAGNIE DE PARIS-LYON-MÉDITERRANÉE

Convention du 18 juillet 1868 approuvée par décret du 28 avril 1869.

Article 1er. — Le Ministre de l'agriculture, du commerce et des travaux publics, au nom de l'État, concède à la Compagnie de Paris à Lyon et à la Méditerranée, qui l'accepte, les chemins de fer ci-après :

1° De Salon à Miramas, ledit chemin devant remplacer la section de Salon à

Droits réservés au Cnam et à ses partenaires

la ligne d'Aix à Arles, près Rognac, concédée à titre éventuel par la convention du 1er mai 1863;

2° Du Cailar à la ligne de Nîmes à Montpellier près Saint-Cézaire;

3° D'Aix à la ligne de Toulon à Nice, près Carnoules, en passant par ou près Gardanne, Fuveau, Saint-Maximin et Brignoles;

4° De Thonon à Saint-Gingolph;

5° D'Albertville à la ligne de Chambéry à Modane.

La Compagnie s'engage à exécuter, savoir :

Le chemin de Salon à Miramas, dans un délai de deux ans, à dater du 1er janvier 1870;

Et les autres chemins, dans un délai de huit ans, à partir de la même date.

Art. 2. — Le Ministre de l'agriculture, du commerce et des travaux publics, au nom de l'État, s'engage à payer à la Compagnie, à titre de subvention, pour l'exécution des chemins mentionnés à l'article précédent, une somme de vingt-huit millions quatre cent mille francs (28 400 000 fr.), savoir :

D'Aix à la ligne de Toulon à Nice, dix-neuf millions de francs, ci. 19 000 000 fr.

De Thonon à Saint-Gingolph, cinq millions huit cent mille francs, ci. 5 800 000

D'Albertville à la ligne de Chambéry à Modane, trois millions six cent mille francs, ci. 3 600 000

Sera compris dans les sommes ci-dessus énoncées le montant des subventions qui seraient fournies, soit en terrains, soit en argent, par les départements, les communes et les propriétaires intéressés.

La subvention énoncée au paragraphe 1er sera versée en seize payements semestriels égaux, échéant le 1er mai et le 1er novembre de chaque année, et dont le premier sera effectué le 1er mai 1870.

La Compagnie devra justifier, avant chaque payement, de l'emploi sur la ligne à laquelle s'appliquent lesdites subventions, en achats de terrains ou en travaux et approvisionnements sur place, savoir, pour les huit premiers termes, d'une somme double du montant du terme qu'elle aura à recevoir, et, pour les huit autres, d'une somme au moins égale au montant de ce terme. Le dernier versement ne sera fait qu'après l'ouverture de la ligne.

Le Gouvernement aura la faculté, à la date du 1er mai 1870 et avant le payement du premier terme, de convertir l'ensemble desdites subventions en quatre-vingt-sept annuités, représentant l'intérêt et l'amortissement desdites subventions, calculés au taux de quatre et demi pour cent, et payables en deux termes égaux, le 1er mai et le 1er novembre de chaque année, et dont le premier écherra le 1er mai 1870.

Toutefois, si au 1er mai 1874 ou à une époque antérieure, le Gouvernement, après avoir opté pour le payement par annuités, croit devoir renoncer à ce mode de libération, la portion de la subvention restant due à la Compagnie sera soldée en termes égaux payables le 1er mai et le 1er novembre de chaque année, et dont le dernier écherra le 1er novembre 1877.

Les délais fixés par le paragraphe qui précède seront appliqués au payement des subventions allouées à la Compagnie par la convention du 1er mai 1863.

Pour établir le chiffre du capital restant à solder à titre de subvention, les

Droits réservés au Cnam et à ses partenaires

annuités précédemment payées seront imputées sur le montant des termes auxquels la Compagnie aurait eu droit en vertu du paragraphe 3 du présent article, en tenant compte des intérêts à quatre et demi pour cent à partir de l'échéance de chaque terme.

Le Gouvernement aura, en outre, la faculté de substituer au paiement de la subvention ci-dessus déterminée la livraison par l'État des terrains, terrassements et ouvrages d'art des chemins concédés en vertu du présent article, et de leurs stations, ainsi que des maisons de gardes des passages à niveau.

La Compagnie s'engage, dans ce cas, à prendre à sa charge toutes les autres dépenses relatives à l'établissement et à l'exploitation des chemins précités, y compris la construction des bâtiments des stations;

Le tout conformément aux dispositions du cahier des charges supplémentaire annexé à la présente convention.

L'option qui sera faite par le Gouvernement devra être notifiée à la Compagnie avant l'époque fixée par le présent article pour le payement du premier terme de la subvention.

Art. 3. — Le Ministre de l'agriculture, du commerce et des travaux publics, au nom de l'État, s'engage à concéder à la Compagnie, dans le cas où l'utilité publique en serait reconnue après l'accomplissement des formalités prescrites par la loi du 3 mai 1841, les chemins de fer ci-après :

1° De Vichy à Thiers;

2° De Thiers à Ambert.

Les engagements ci-dessus énoncés seront considérés comme nuls et non avenus dans le cas où leur exécution n'aurait pas été réclamée, soit par le Gouvernement, soit par la Compagnie, dans un délai de quatre années, à partir de la ratification des présentes, et dans le cas où, l'accomplissement de ces engagements ayant été réclamé, l'utilité publique n'aurait pas été déclarée dans un délai de huit ans, à dater de la même époque.

La Compagnie s'engage à exécuter, dans les conditions énoncées à l'article 4 ci-après, un chemin de fer d'Annemasse à Annecy, passant par ou près la Roche, dans le cas où il serait reconnu, après l'accomplissement des formalités d'enquête prescrites par la loi du 3 mai 1841 et après délibération du conseil général de la Haute-Savoie, que l'exécution dudit chemin doit être préférée à celle de la section du chemin de Thonon à Collonges comprise entre Annemasse et Collonges.

La Compagnie s'engage, en outre, à exécuter dans les mêmes conditions un embranchement dirigé d'Annemasse sur la frontière suisse, dans le cas où, la ligne d'Annemasse à Annecy ayant été substituée à celle d'Annemasse à Collonges, le Gouvernement fédéral suisse assurerait l'exécution d'une ligne de jonction entre ledit embranchement et le chemin de Lyon à Genève.

Les engagements stipulés aux deux paragraphes qui précèdent seront considérés comme nuls et non avenus dans le cas où la déclaration d'utilité publique des lignes énoncées auxdits paragraphes ne serait pas intervenue dans le délai de trois ans, à dater du 1er janvier 1869.

Art. 4. — Le Ministre de l'agriculture, du commerce et des travaux publics, au nom de l'État, s'engage :

Droits réservés au Cnam et à ses partenaires

Pour les lignes :

De Vichy à Thiers ;
De Thiers à Ambert ;
Et, s'il y a lieu, pour les lignes :
D'Annemasse à Annecy ;
D'Annemasse à la frontière suisse ;

A livrer à la Compagnie les terrains, terrassements et ouvrages d'art desdits chemins et de leurs stations, ainsi que les maisons de gardes des passages à niveau.

Viendront en déduction desdites dépenses les subventions, soit en terrains, soit en argent, qui pourront être offertes par les départements, les communes et les propriétaires intéressés.

La Compagnie s'engage, de son côté, à prendre à sa charge toutes les autres dépenses relatives à l'établissement et à l'exploitation des lignes énoncées au présent article, y compris les bâtiments des stations ;

Le tout conformément aux dispositions du cahier des charges supplémentaire annexé à la présente convention.

Elle s'engage, en outre, à verser au Trésor public, en seize termes semestriels égaux, pour être appliquées à l'exécution des travaux mis à la charge de l'État par le présent article, les sommes ci-après, savoir :

Chemin de Vichy à Thiers, quatre millions de francs, ci. . .	4 000 000 fr.
Chemin de Thiers à Ambert, dix millions de francs, ci. . .	10 000 000
Et, s'il y a lieu :	
Chemin d'Annemasse à Annecy, quatorze millions de francs, ci.	14 000 000
Chemin d'Annemasse à la frontière suisse, un million cinq cent mille francs, ci.	1 500 000

Lesdites sommes payables à partir du 1er mai qui suivra la concession définitive de chacun desdits chemins.

Les sommes ci-dessus énoncées seront ajoutées respectivement, à partir des époques fixées pour le versement du premier terme, au montant des subventions dues à la Compagnie, et lui seront remboursées suivant les conditions stipulées par l'article 2 de la présente convention. Le nombre des annuités, s'il y a lieu, sera égal au nombre d'années restant à courir jusqu'à l'année 1956 inclusivement.

Le montant de la somme à rembourser à la Compagnie à raison de l'avance qui serait faite par elle pour la ligne d'Annemasse à Annecy sera diminué de six millions de francs (6 000 000 fr.), formant la portion afférente à la section d'Annemasse à Collonges sur la subvention totale allouée pour le chemin de Thonon à Collonges.

Art. 5. — Les chemins de fer énoncés aux articles 1er et 3 ci-dessus seront régis par le cahier des charges annexé à la convention du 11 avril 1857 et modifié par l'article 6 de la convention du 1er mai 1863.

Toutefois, sur lesdits chemins, les ouvrages d'art pourront être exécutés pour une voie seulement.

Sur l'embranchement d'Albertville à la ligne de Chambéry à Modane et sur

Droits réservés au Cnam et à ses partenaires

le chemin de Thiers à Ambert, les terrains pourront n'être acquis que pour une voie.

Art. 6. — A dater de la mise en exploitation de la ligne entière d'Alais au Pouzin, le chemin de Bessèges à Alais et ses dépendances, rétrocédés à la Compagnie des chemins de fer de Paris à Lyon et à la Méditerranée par la Compagnie du chemin de fer de Bessèges à Alais, en vertu du traité passé entre ces deux Compagnies à la date du 9 août 1865 et approuvé par le décret du 10 février 1866, seront soumis, notamment en ce qui concerne les tarifs, à toutes les dispositions du cahier des charges du 11 avril 1857, modifié par l'article 6 de la convention du 1er mai 1863.

A partir de la même époque, le compte des dépenses et des produits de l'exploitation du chemin de fer de Bességes à Alais et de ses dépendances figurera dans les états généraux de recettes et de dépenses de l'ancien réseau de la Compagnie de Paris à Lyon et à la Méditerranée, et la ligne de Bessèges à Alais sera soumise à toutes les dispositions relatives audit réseau, telles qu'elles résultent de la convention des 22 juillet 1858 et 11 juin 1859, de celle du 1er mai 1863, ainsi que de la présente convention.

Art. 7. — La Compagnie s'engage à verser au Trésor public, à titre d'avances, les sommes qui seront dues par le Gouvernement français au Gouvernement italien pour l'exécution du souterrain des Alpes, en vertu de la convention internationale du 7 mai 1862, modifiée par une convention postérieure du 7 février 1868.

Les sommes versées par la Compagnie, par application du paragraphe précédent, seront ajoutées au montant des dépenses complémentaires à faire sur la ligne de Culoz à la frontière d'Italie, conformément à l'article 3 de la convention approuvée par la loi du 27 septembre 1867, et seront remboursées à la Compagnie dans les conditions déterminées par ledit article.

Art. 8. — Les dispositions de l'article 3 de la convention des 22 juillet 1858 et 11 juin 1859, de l'article 3 de la convention du 4 juillet 1860 et de l'article 4 de la convention du 1er mai 1863, qui déterminent le partage en deux réseaux distincts des lignes concédées à la Compagnie de Paris à Lyon-Méditerranée, sont modifiées ainsi qu'il suit :

A partir du 1er janvier 1868, l'ancien réseau comprendra les lignes énoncées ci-après :

Lignes concédées à titre définitif

De Paris à Lyon, avec embranchement sur Auxerre ;

De Dijon à Belfort par Besançon, avec embranchement sur Gray et sur Salins ;

De Bourg, par Lons-le-Saulnier, à la ligne de Dijon à Belfort ;

De Chalon-sur-Saône à Dôle ;

De Lyon à Marseille par Avignon, avec embranchement sur Aix ;

De Tarascon à Cette par Nîmes et Montpellier, avec embranchement sur Alais et la Grand'Combe ;

De Marseille à Toulon ;

Droits réservés au Cnam et à ses partenaires

De Lyon à Genève, avec embranchement sur Bourg et sur Mâcon et jusqu'au Rhône, par Culoz;

De Paris (Moret et Villeneuve-Saint-Georges) à Lyon par Nevers, Roanne et Saint-Étienne, d'une part, et par Tarare, de l'autre, avec embranchement sur Vichy;

De Nevers et Moulins à la ligne de Paris à Lyon, près Chagny;

De Mouchard à la frontière suisse par les Verrières et par Jougnes;

De Montbéliard à Audincourt et à Delle;

De Saint-Rambert à Grenoble;

De la ligne précédente à Lyon;

De la même ligne à Valence;

De Privas à la ligne de Lyon à Avignon, avec prolongement jusqu'à Crest;

De Carpentras à la même ligne, près Sorgues;

De Toulon au Var, avec embranchement sur Draguignan;

D'Avignon à Salon par Cavaillon;

De Lunel à Arles;

De Lunel à Aigues-Mortes;

De Marseille à Aix et nouvelle gare à Marseille;

De la gare maritime de Marseille à Lestaque;

D'Aubagne aux mines de Fuveau;

D'Annonay à Saint-Rambert;

De Grenoble à Montmélian;

D'Annecy à Aix;

De Thonon à Annemasse;

D'Annemasse à Colonges;

De Grasse à la ligne de Toulon à Nice;

Du Var à Nice et à la frontière d'Italie;

D'Hyères à la ligne de Toulon à Nice;

De Santenay à Étang par Autun;

De Champagnole à la ligne de Dôle en Suisse;

De la ligne de Bessèges à Alais, près Robiac, à la ligne de Privas à Livron, près du Pouzin;

De Bessèges à Alais et embranchement;

De Salon à Miramas;

Du Cailar à Saint-Cézaire;

D'Aix à la ligne de Toulon à Nice, près Carnoules;

De Thonon à Saint-Gingolph;

D'Albertville à la ligne de Chambéry à Modane;

Le chemin de fer de Ceinture de Paris (rive droite), pour la part afférente à la Compagnie de Paris à Lyon et à la Méditerranée.

Lignes concédées à titre éventuel

De la ligne de Privas à Livron, près la Voulte, à celle de Saint-Étienne à Givors, près Givors;

D'Annemasse à Annecy;

Droits réservés au Cnam et à ses partenaires

D'Annemasse à la frontière suisse,

dans les cas prévus aux paragraphes 3 et 4 de l'article 3 ci-dessus.

Le nouveau réseau comprendra, à partir de la même époque, les lignes énoncées ci-après :

Lignes concédées à titre définitif

De Châtillon à la ligne de Paris à Lyon ;
De Saint-Germain-des-Fossés à Arvant par Clermont-Ferrand ;
D'Arvant à Saint-Étienne par le Puy, avec embranchement sur la Béraudière ;
De Brioude (Saint-Georges d'Aurat) à Alais ;
De Montbrison à Andrézieux et à Saint-Just ;
De Cavaillon à Gap, avec embranchement sur Aix ;
De Vesoul à Besançon ;
De Gray à Besançon, avec embranchement sur Ougney et prolongement sur Rans et Fraisans ;
De Lunel au Vigan ;
De Dijon à Langres ;
D'Auxerre à Nevers et à Cercy-la-Tour ;
De Clermont-Ferrand à Montbrison ;
D'Apt à la ligne d'Avignon à Salon ;
De Digne à la ligne de Cavaillon à Gap ;
D'Avallon aux lignes d'Auxerre à Nevers et de Paris à Dijon.

Lignes concédées à titre éventuel

De Grenoble à la ligne de Cavaillon à Gap ;
De Gap vers la frontière italienne ;
De Vichy à Thiers ;
De Thiers à Ambert.

Art. 9. — Les paragraphes 2 et 3 de l'article 4 de la convention des 22 juillet 1858 et 11 juin 1859, le paragraphe 2 de l'article 3 de la convention du 4 juillet 1860, l'article 7 de la convention du 1er mai 1863, relatifs à la garantie d'intérêt, sont modifiés ainsi qu'il suit :

Le maximum du capital garanti par l'État pour l'ensemble des lignes concédées à la Compagnie, à titre soit définitif, soit éventuel, et comprises dans le nouveau réseau, tel qu'il est défini à l'article 8 de la présente convention, est fixé à la somme de six cent trente millions (630 000 000 fr.).

Néanmoins, ladite somme de six cent trente millions de francs sera successivement augmentée à la fin de chaque exercice, pour l'application de la garantie d'intérêt comme pour le partage des bénéfices, du montant des dépenses, qui dans une période de dix années déterminée conformément à l'article 10 ci-après, auront été faites sur des projets préalablement approuvés par décrets délibérés en Conseil d'État, pour travaux complémentaires sur les lignes du nouveau réseau, tels que l'agrandissement de gares, l'augmentation du matériel roulant, la pose de secondes voies ou de voies de garage.

Le montant total des dépenses supplémentaires prévues par le présent article ne pourra excéder la somme de sept millions (7 000 000 fr.), de telle

Droits réservés au Cnam et à ses partenaires

sorte que l'ensemble du capital garanti ne pourra, en aucun cas, excéder la somme totale de six cent trente-sept millions (637 000 000 fr.).

Dans le cas où les concessions faites à la Compagnie à titre éventuel ne seraient pas rendues définitives, la somme de six cent trente-sept millions ci-dessus énoncée sera diminuée respectivement des sommes ci-après :

De Grenoble à la ligne d'Avignon à Gap, dix-huit millions.	18 000 000 fr.
De Gap à la frontière d'Italie, trente-trois millions. . . .	33 000 000
De Vichy à Thiers, trois millions quatre cent mille francs .	3 400 000
De Thiers à Ambert, cinq millions quatre cent mille francs.	5 400 000

Art. 10. — Les paragraphes 5, 6, 7 et 8 de l'article 8 de la convention des 22 juillet 1858 et 11 juin 1859 seront remplacés par la disposition suivante :

Le compte de premier établissement des lignes de l'ancien et du nouveau réseau sera arrêté provisoirement, tant pour l'application de la garantie d'intérêt que pour l'exercice du droit de partage des bénéfices, avant le 1er janvier qui suivra leur mise en exploitation.

Ce compte sera arrêté définitivement après un délai de dix ans, lequel courra à partir du 1er janvier 1868 pour les lignes mises en exploitation avant cette époque, et pour les lignes terminées postérieurement au 1er janvier 1868, à partir du 1er janvier qui suivra la mise en exploitation de chaque ligne.

En aucun cas, le capital garanti ne pourra excéder la somme déterminée à l'article 9 ci-dessus.

Toutefois, après l'expiration de ce délai de dix ans, la Compagnie pourra être autorisée, s'il y a lieu, par décrets délibérés en Conseil d'État, à prélever avant tout partage des bénéfices, sur l'ensemble des produits nets de l'ancien et du nouveau réseau, l'intérêt et l'amortissement des dépenses faites sur l'un ou sur l'autre de ces réseaux pour l'exécution de travaux qui seraient reconnus être de premier établissement.

Art. 11. — Toute somme dépensée dans le cours d'une année pour travaux complémentaires, sur une ligne livrée à l'exploitation avant le commencement de ladite année, ne participera à la garantie d'intérêt qu'à partir de l'exercice suivant; l'intérêt et l'amortissement afférents à l'exercice pendant lequel les dépenses auront été faites seront portés au compte de premier établissement.

Art. 12. — Les paragraphes 3 et 4 de l'article 5 de la convention des 22 juillet 1858 et 11 juin 1859, l'article 4 de la convention du 4 juillet 1860 et l'article 8 de la convention du 1er mai 1863 seront remplacés par la disposition suivante :

A partir du 1er janvier 1868, toute la portion des produits nets de l'ancien réseau qui excédera un revenu net moyen de trente-deux mille cent francs (32 100 fr.) par kilomètre sera appliquée, concurremment avec les produits nets du nouveau réseau, à couvrir l'intérêt et l'amortissement garantis par l'État.

Pendant le délai de dix ans, tel qu'il est défini au paragraphe 3 de l'article 10 ci-dessus, le chiffre de trente-deux mille cent francs ci-dessus énoncé sera successivement augmenté, pour chaque exercice, d'une somme de treize francs cinquante centimes (13 fr. 50 c.) pour chaque million qui aura été

Droits réservés au Cnam et à ses partenaires

dépensé dans le cours de l'exercice précédent, conformément à des projets préalablement approuvés par décrets délibérés en Conseil d'État, pour travaux complémentaires sur les lignes de l'ancien réseau, en sus d'un capital de deux milliards vingt millions (2 020 000 000 fr.), représentant l'évaluation des dépenses à faire pour la mise en exploitation des lignes de l'ancien réseau, et dont il sera fait emploi suivant les conditions prévues par le cahier des charges.

Le montant total des dépenses supplémentaires prévues par le présent article ne pourra excéder la somme de quatre-vingt-seize millions (96 000 000 fr.).

Dans les années comprises entre le 1er juillet 1868 et le 1er janvier qui suivra l'achèvement complet de l'ensemble des lignes du nouveau réseau concédées à titre soit définitif, soit éventuel, le chiffre de trente-deux mille cent francs (32 100 fr.) sera réduit de quatre-vingts francs (80 fr.) pour chaque longueur de cent kilomètres (100 km.) du nouveau réseau non livrée à l'exploitation antérieurement à ladite année, sans toutefois que la réduction totale puisse excéder douze cents francs (1 200 fr.).

Le revenu net kilométrique réservé aux lignes de l'ancien réseau sera attribué à chacune d'elles à partir du 1er janvier qui suivra sa mise en exploitation.

Dans le cas où, par application de l'article 3 de la présente convention, la ligne d'Annemasse à Annecy serait substituée à celle d'Annemasse à Collonges, le chiffre de trente-deux mille cent francs énoncé aux paragraphes 2, 3 et 5 du présent article sera réduit à trente et un mille neuf cent trente francs (31 930 fr.) à partir du 1er janvier qui suivra la mise en exploitation de ladite ligne, et la somme de deux milliards vingt millions énoncée au paragraphe 3 du même article sera portée à deux milliards vingt-trois millions (2 023 000 000 fr.).

Dans le cas, en outre, où l'embranchement d'Annemasse à la frontière suisse serait exécuté suivant les conditions prévues au paragraphe 4 de l'article 3 précité, le chiffre ci-dessus énoncé de trente et un mille neuf cent trente francs sera réduit à trente et un mille neuf cents francs (31 900 fr.) à partir du 1er janvier qui suivra la mise en exploitation de l'ensemble des lignes d'Annemasse à Annecy et d'Annemasse à la frontière suisse, et la somme de deux milliards vingt-trois millions représentant l'évaluation des dépenses de l'ancien réseau sera portée à deux milliards vingt-quatre millions (2 024 000 000 fr.)

Art. 13. — Les paragraphes 1er, 2 et 3 de l'article 12 de la convention du 11 avril 1857, l'article 7 de la convention des 22 juillet 1858 et 11 juin 1859 et le dernier paragraphe de l'article 4 de la convention du 1er mai 1863, relatifs à l'exercice du partage des bénéfices entre l'État et la Compagnie, seront remplacés par les dispositions suivantes :

Lorsque l'ensemble des produits nets, tant de l'ancien que du nouveau réseau, excédera la somme nécessaire pour représenter à la fois huit pour cent (8 %) du capital effectivement dépensé pour la construction des lignes de l'ancien réseau tel qu'il est défini à l'article 3 de la convention des 22 juillet 1858 et 11 juin 1859, et un intérêt de six pour cent (6 %) du

Droits réservés au Cnam et à ses partenaires

capital effectivement dépensé pour la construction des autres lignes comprises soit dans l'ancien, soit dans le nouveau réseau, tels qu'ils sont définis à l'article 8 de la présente convention, l'excédant sera partagé par moitié entre l'État et la Compagnie ; ce partage s'exercera à partir du 1er janvier 1872. Les lignes, soit de l'ancien, soit du nouveau réseau, qui ne seraient pas achevées avant ladite époque ne figureront dans le compte du partage qu'à partir du 1er janvier qui suivra leur mise en exploitation.

Art. 14. — La présente convention ne sera passible que du droit fixe de un franc (1 fr.).

CAHIER DES CHARGES SUPPLÉMENTAIRE

A. — L'État livrera, s'il y a lieu, à la Compagnie les terrains, terrassements et ouvrages d'art des chemins de fer énoncés aux articles 2 et 4 de la convention ci-annexée, et des stations desdits chemins, ainsi que les maisons de gardes des passages à niveau.

Les projets relatifs à l'emplacement et à l'étendue des stations seront communiqués à la Compagnie avant d'être définitivement arrêtés par le Ministre.

B. — La Compagnie sera tenue de prendre livraison des terrassements et des ouvrages d'art à mesure qu'ils seront achevés entre deux stations principales, par sections contiguës, et sur la notification qui lui sera faite de leur achèvement. Il sera dressé procès-verbal de cette livraison, et la Compagnie devra commencer immédiatement les travaux à sa charge.

Un an après la date du procès-verbal, il sera procédé à une reconnaissance définitive des travaux qui auront été livrés en vertu du paragraphe précédent, et cette reconnaissance sera constatée par un nouveau procès-verbal contradictoire, qui aura pour effet d'affranchir l'État de toute garantie pour les terrassements. Cette garantie, d'ailleurs, ne s'appliquera, à aucune époque, aux tassements qui pourraient se produire dans la plate-forme du chemin.

La garantie pour les ouvrages d'art et les maisons de gardes ne cessera qu'un an après le procès-verbal de reconnaissance définitive.

En aucun cas, la responsabilité de l'État, telle qu'elle est réglée par le présent article et pour les diverses natures d'ouvrages, ne pourra s'étendre au delà de la garantie matérielle des travaux.

C. — A dater de l'entrée en possession définie au paragraphe 1er de l'article précédent, la Compagnie restera seule chargée de l'entretien des parties du chemin dont elle aura pris livraison, sans préjudice de la garantie stipulée audit article.

D. — Immédiatement après la prise de possession définitive par la Compagnie de tout ou partie des travaux à la charge de l'État, il sera dressé, contradictoirement entre l'administration et ladite Compagnie, un état des lieux.

Cet état comprendra :

1° La description de tous les travaux qui serviront d'emplacement au chemin de fer et à ses dépendances ;

2° L'état des travaux d'art et de terrassement, comprenant les ponts, ponceaux, aqueducs, maisons de gardes et tous autres ouvrages construits en vertu des projets approuvés par l'administration supérieure.

Droits réservés au Cnam et à ses partenaires

E. — La Compagnie exécutera à ses frais les travaux de toute nature relatifs à l'établissement des gares, stations et ateliers, sauf, toutefois, les terrassements et les ouvrages d'art qui lui sont livrés par l'État, ainsi qu'il est dit ci-dessus.

Elle fournira et posera à ses frais le ballast, la voie de fer et tous ses accessoires. Elle fournira les machines locomotives, les voitures de voyageurs, les wagons de marchandises, les grues et engins nécessaires pour le mouvement des marchandises, les pompes et réservoirs d'eau pour l'alimentation des machines, l'outillage des ateliers de réparation et, en général, tout le matériel de transport, de chargement et de déchargement nécessaire à l'exploitation.

Elle établira à ses frais les clôtures nécessaires pour séparer le chemin de fer des propriétés riveraines et pour assurer la sûreté de la circulation.

Ne sont pas comprises dans les clôtures mises à la charge de la Compagnie les barrières des passages à niveau, lesquelles seront exécutées par l'État et à ses frais.

A l'égard du ballast, il pourra, du consentement mutuel de l'État et de la Compagnie, être fourni et posé par l'administration, et, dans ce cas, la Compagnie tiendra compte à l'État de la différence entre la dépense réelle faite par lui et celle que lui aurait imposée le simple établissement des terrassements sans le ballast.

F. — La Compagnie sera tenue de commencer l'exploitation, sur les sections qui lui auront été livrées par l'État, à l'expiration du délai d'un an mentionné au premier paragraphe de l'article B ci-dessus.

ANNEXE LI

COMPAGNIE DE PARIS-LYON-MÉDITERRANÉE

Extrait de la loi du 23 mars 1874 relative à la déclaration d'utilité publique et à la concession de divers chemins de fer.

. . . . . .

Art. 2. — Est déclaré d'utilité publique l'établissement des chemins de fer ci-après :

De Vichy à Thiers ;

De Thiers à Ambert ;

D'Annemasse à Annecy.

En conséquence, la concession desdits chemins, faite à titre éventuel à la Compagnie de Paris à Lyon et à la Méditerranée par la convention du 18 juillet 1868, est déclarée définitive dans les conditions prévues par ladite convention, sous la réserve des modifications énoncées aux paragraphes 6, 7 et 8 du présent

Droits réservés au Cnam et à ses partenaires

article et sous la réserve, en outre, que le premier versement de la Compagnie sera fait le 1er novembre 1876 et que le premier des termes semestriels à payer à la Compagnie pour le remboursement de ses avances sera payable le 1er mai 1877.

Le chemin de Vichy à Thiers suivra la vallée de l'Allier, puis celle de la Dore, et s'embranchera sur le chemin de Clermont à Montbrison près du village de Courty.

Conformément à l'engagement pris par la Compagnie de Paris à Lyon et à la Méditerranée, une réduction de tarifs équivalente à sept kilomètres sera appliquée au transport des voyageurs et des marchandises allant de Vichy à Thiers et au delà dans la direction de Montbrison, et réciproquement, sans que, dans aucun cas, les taxes pour les stations intermédiaires entre Vichy et Thiers puissent être supérieures à celles qui seront perçues pour le parcours total de Vichy à Thiers, et réciproquement.

Le chemin de Thiers à Ambert s'embranchera sur la ligne de Clermont à Montbrison près de la station de Pont-de-Dore et suivra la vallée de la Dore jusqu'à Ambert.

Le chemin de fer de Thonon à Annemasse, faisant suite au chemin d'Annemasse à Annecy, sera prolongé jusqu'à la ligne de Lyon à Genève, près Collonges, et la ligne entière de Thonon à Collonges, concédée par la convention du 1er mai 1863, sera exécutée suivant les conditions énoncées aux articles 1er et 2 de ladite convention.

En conséquence de la disposition qui précède, le chiffre du revenu kilométrique réservé à l'ancien réseau, lequel est fixé à trente-deux mille cent francs (32,100 fr.) par le paragraphe 2 de l'article 12 de la convention du 18 juillet 1868, est réduit à trente et un mille huit cents francs (31 800 fr.)

Le capital de deux milliards vingt millions de francs (2 020 000 000), représentant, au paragraphe 3 du même article, l'évaluation des dépenses à faire pour la mise en exploitation des lignes de l'ancien réseau, est porté à deux milliards vingt-six millions (2 026 000 000 fr.)

. . . . . .

Art. 11. — Si des Compagnies de chemins de fer déjà existantes ou à créer, et concessionnaires de lignes venant s'embrancher sur les lignes concédées par la présente loi, empruntent des parties de ces lignes, ces Compagnies ne payeront le prix du péage que pour le nombre de kilomètres réellement parcourus, un kilomètre entamé étant d'ailleurs considéré comme parcouru.

Dans le cas où le service de ces mêmes chemins de fer devrait être établi dans les gares appartenant aux Compagnies rendues concessionnaires ou adjudicataires par la présente loi, la redevance à payer à ces Compagnies sera réglée, d'un commun accord, entre les deux Compagnies intéressées, et, en cas de dissentiment, par voie d'arbitrage.

En cas de désaccord sur le principe ou l'exercice de l'usage commun desdites gares, il sera statué par le Ministre, les deux Compagnies entendues.

Art. 12. — En ce qui concerne les Compagnies déjà existantes, si le Gouvernement exerce le droit qui lui est réservé par l'article 37 du cahier des charges

Droits réservés au Cnam et à ses partenaires

de racheter la concession entière, la Compagnie pourra demander que les lignes dont la concession remonte à moins de quinze ans soient évaluées, non d'après leurs produits nets, mais d'après leur prix réel de premier établissement.

. . . . . .

ANNEXE LII

COMPAGNIE DE PARIS-LYON-MÉDITERRANÉE

Convention du 3 juillet 1875 approuvée par une loi du même jour.

Article 1er. — Le Ministre des travaux publics, au nom de l'État, concède à la Compagnie de Paris à Lyon et à la Méditerranée, qui les accepte, les chemins de fer ci-après :

1° De Nîmes au Teil, par Remoulins ;

2° De Remoulins à Uzès ;

3° De Remoulins à Beaucaire ;

4° D'Uzès à Saint-Julien, avec prolongement sur dix kilomètres dans la vallée de l'Auzonnet ;

5° D'Uzès à Nozières ;

6° De Vézenobres à Quissac, avec embranchement sur Anduze ;

7° De Nîmes à Sommières ;

8° De Sommières aux Mazes ;

9° D'Aubenas à Prades ;

10° et 11° Une seconde ligne de Lyon à Saint-Étienne, par ou près Givors, se raccordant, dans tous les cas, avec la gare de Givors, et desservant aussi directement que possible les usines de la vallée du Gier ;

12° De ou près Sérézin à ou près Montluel ;

13° De Dijon à la ligne de Bourg à Lons-le-Saunier, près Saint-Amour, par ou près Saint-Jean-de-Losne, avec raccordement par rails à la voie d'eau ;

14° De Virieu-le-Grand à Saint-André-le-Gaz ;

15° De Saint-André-le-Gaz à Chambéry ;

16° De Roanne à Paray-le-Monial ;

17° De Gilly-sur-Loire à Cercy-la-Tour ;

18° D'Avallon à Dracy-Saint-Loup, près Autun, par ou près Saulieu ;

19° De Filay, près Malesherbes, à la ligne de Moret à Montargis, près Bourron ;

20° De Gap à Briançon et prolongement jusqu'à la frontière d'Italie, dans le cas où le Gouvernement italien assurerait le raccordement, sur son territoire, dudit chemin avec la ligne de Turin à Bardonnèche.

Droits réservés au Cnam et à ses partenaires

Art. 2. — La Compagnie s'engage à exécuter les chemins de fer énoncés à l'article 1er ci-dessus sous les nos 1 et 13 dans un délai de quatre ans, les lignes numérotées 12, 18 et 20 dans un délai de cinq ans, et les autres lignes dans un délai de six ans, à partir de l'approbation, par l'administration, de l'ensemble des projets définitifs de chacun de ces chemins, sous la réserve des clauses spéciales énoncées ci-après, en ce qui concerne les chemins de Lyon à Saint-Étienne et de Briançon à la frontière d'Italie.

La Compagnie devra produire le projets définitifs ci-dessus mentionnés dans le délai de deux ans, à partir de la loi approbative de la présente convention.

Faute par la Compagnie d'avoir présenté ses projets dans le délai ci-dessus énoncé, le délai d'exécution de chaque ligne commencera à courir trois mois après l'expiration du terme fixé pour la production des projets de cette ligne.

Le chemin de fer de Lyon à Saint-Étienne sera exécuté dans un délai de quatre années à partir du jour où un décret, rendu en Conseil d'État, la Compagnie entendue, aura reconnu la nécessité de cette ligne et en aura ordonné la construction, après avoir constaté spécialement que le tonnage des marchandises expédiées dans une année par les gares, de Saint-Etienne inclusivement à Lyon-Perrache exclusivement, a excédé de cinquante pour cent le même trafic pour l'exercice 1874.

La Compagnie s'engage à créer au départ de Saint-Étienne et des gares comprises entre Saint-Étienne et Lyon-Perrache inclusivement, pour les voyageurs de toute classe à destination de toutes les gares comprises entre Saint-Étienne et Lyon-Perrache inclusivement, des billets d'aller et retour avec une réduction de trente pour cent sur les tarifs du cahier des charges.

Elle s'engage, en outre, à procurer aux entreprises qui s'organiseraient pour l'exportation des houilles de Saint-Étienne dans la Méditerranée par la voie du Rhône, soit en ce qui concerne les conditions du tarif, qui serait abaissé à cinq centimes par tonne et par kilomètre, soit quant aux dispositions de service, tous les avantages que leur donnerait l'exécution de la ligne projetée.

En ce qui concerne le prolongement de Briançon à la frontière italienne, le délai d'exécution des travaux ne courra qu'à partir de la notification faite à la Compagnie des dispositions qui seraient prises par le Gouvernement italien, à l'effet d'assurer, dans le même délai, l'exécution, sur son territoire, du raccordement de Bardonnèche à la frontière française.

Dans le cas où, par le fait de la Compagnie, les délais d'exécution fixés au présent article seraient dépassés pour une ou plusieurs lignes objets de la présente convention, il sera déduit du compte de premier établissement desdites lignes, et pour chaque année de retard, une somme égale aux intérêts d'une année, calculée sur le tiers de la dépense totale de construction attribuée auxdites lignes par la présente convention.

Ne seront pas considérés comme étant du fait de la Compagnie les retards qu'elle éprouverait à réaliser les fonds nécessaires à l'exécution des travaux, à raison de la situation du marché financier constatée par le Gouvernement.

Art. 3. — Le Ministre des travaux publics, au nom de l'État, s'engage à payer

Droits réservés au Cnam et à ses partenaires

à la Compagnie, à titre de subvention, un somme de vingt millions (20 000 000 francs) pour l'exécution du chemin de fer de Gap à Briançon, dans le cas où l'exécution du raccordement de ce chemin avec la ligne de Turin à Bardonnèche, sur le territoire italien, ne serait pas assurée avant l'époque fixée ci-après pour le payement du premier terme de la subvention.

Si l'exécution de ce raccordement est assurée dans le délai ci-dessus fixé, la subvention sera réduite à douze millions (12 000 000 fr.).

Dans l'un et l'autre cas, le payement de ladite subvention sera effectué conformément aux dispositions des paragraphes 3, 4, 5, 6 et 8 de l'article 2 de la convention du 18 juillet 1868, c'est-à-dire en seize termes semestriels égaux, ou en soixante-dix-neuf annuités calculées au taux de quatre et demi pour cent sur le chiffre précité de vingt millions ou de douze millions, suivant les cas, sauf les modifications ci-après :

L'échéance du premier terme de la subvention est fixée au 1er mai 1878, et le délai dans lequel le Gouvernement, après avoir opté pour le payement par annuités, aura la faculté de renoncer à ce mode de libération, s'étendra jusqu'au 1er mai 1882 inclusivement.

Si le raccordement de la ligne de Gap à Briançon avec celle de Turin à Bardonnèche était entrepris postérieurement à la date indiquée au paragraphe 4 du présent article, la Compagnie n'aurait plus droit, à partir du 1er janvier qui suivrait l'achèvement des travaux entre Briançon et Bardonnèche, qu'au payement de termes semestriels calculés sur une subvention de douze millions.

Si la subvention est payée en annuités, le chiffre de ces annuités sera calculé, à partir de la date ci-dessus énoncée, sur le montant total des termes somestriels échus et des termes à échoir, déterminés conformément aux dispositions du paragraphe précédent.

Art. 4. — Les chemins de fer concédés en vertu de la présente convention seront régis par le cahier des charges annexé à la convention du 11 avril 1857 et modifié par l'article 6 de la convention du 1er mai 1863, sous la réserve des modifications stipulées dans l'article 11 et le premier paragraphe de l'article 12 de la loi du 23 mars 1874, et sous réserve de l'addition du paragraphe suivant à l'article 15 dudit cahier des charges :

« Dans tous les cas où l'administration le jugera utile, il pourra être accolé « aux ponts établis par la Compagnie pour le service du chemin de fer une « voie charretière ou une passerelle pour piétons. L'excédant de dépense qui « en résultera sera supporté par l'État, le département ou les communes inté- « ressées, après évaluation contradictoire des ingénieurs de l'État et de la « Compagnie.

« A défaut d'accord entre les ingénieurs de l'État et ceux de la Compagnie, « l'excédant de dépense sera réglé par un décret rendu en Conseil d'État. »

La Compagnie pourra être autorisée à n'exécuter les ouvrages d'art que pour une voie sur les chemins où cette disposition sera jugée compatible avec les besoins de la circulation, et sous les conditions auxquelles l'administration croira devoir subordonner cette autorisation.

La durée de la concession pour les lignes objet de la présente convention

Droits réservés au Cnam et à ses partenaires

expirera, comme pour toutes les lignes régies par le cahier des charges annexé à la convention du 11 avril 1857, le trente et un décembre mil neuf cent cinquante-huit (31 décembre 1958).

Art. 5. — Les lignes mentionnées à l'article 1er ci-dessus feront partie de l'ancien réseau de la Compagnie, à l'exception de la ligne de Gap à Briançon et à la frontière d'Italie, laquelle a été concédée à titre éventuel par la convention du 11 avril 1857, et classée dans le nouveau réseau par la convention des 22 juillet 1858 et 11 juin 1859.

En conséquence, lesdites lignes seront respectivement soumises, en ce qui touche le partage des bénéfices et la garantie d'intérêt, aux dispositions qui régissent chacun de ces réseaux en vertu tant des conventions antérieures que de la présente convention.

Art. 6. —L'article 9 de la convention du 18 juillet 1868 sera remplacé par la disposition suivante :

Le maximum du capital garanti par l'État pour l'ensemble des lignes concédées à la Compagnie et comprises dans le nouveau réseau, tel qu'il est défini à l'article 8 de la convention du 18 juillet 1868, est fixé à la somme de six cent douze millions (612 000 000 fr.), non compris la section de Briançon à la frontière d'Italie.

Néanmoins, ladite somme de six cent douze millions sera successivement augmentée, à la fin de chaque exercice, pour l'application de la garantie d'intérêt comme pour le partage des bénéfices, du montant des dépenses qui, dans le délai déterminé par l'article 7 ci-après pour la clôture du compte de premier établissement, auront été faites sur des projets préalablement approuvés par décrets délibérés en Conseil d'État, pour travaux complémentaires sur les lignes du nouveau réseau, tels que l'agrandissement des gares, l'augmentation du matériel roulant, la pose de secondes voies ou de voies de garage.

Le montant total des dépenses complémentaires prévues par le présent article ne pourra excéder la somme de quatorze millions (14 000 000 fr.), de telle sorte que l'ensemble du capital garanti ne pourra, en aucun cas, excéder la somme totale de six cent vingt-six millions (626 000 000 fr.).

Toutefois, la somme ci-dessus énoncée de six cent vingt-six millions sera augmentée de vingt-trois millions (23 000 000 fr.), et portée ainsi à six cent quarante-neuf millions (649 000 000 fr.), dans le cas, prévu à l'article 3 ci-dessus, où la ligne de Gap à Briançon serait prolongée jusqu'à la frontière d'Italie.

Art. 7. — L'article 10 de la convention du 18 juillet 1868 sera remplacé par la disposition suivante :

Le compte de premier établissement des lignes et portions de lignes de l'ancien et du nouveau réseau sera arrêté provisoirement, tant pour l'application de la garantie d'intérêt que pour l'exercice du droit de partage des bénéfices, avant le 1er janvier qui suivra leur mise en exploitation.

Ce compte sera arrêté définitivement après un délai de dix ans, lequel courra à partir du 1er janvier 1876 pour les lignes mises en exploitation avant cette époque, et pour les lignes terminées postérieurement au 1er janvier 1876, à partir du 1er janvier qui suivra la mise en exploitation de chaque ligne.

Droits réservés au Cnam et à ses partenaires

En aucun cas, le capital garanti ne pourra excéder la somme déterminée à l'article 6 de la présente convention.

Toutefois, après l'expiration de ce délai de dix ans, la Compagnie pourra être autorisée, s'il y a lieu, par décrets délibérés en Conseil d'État, à prélever avant tout partage des bénéfices, sur l'ensemble des produits nets de l'ancien et du nouveau réseau, l'intérêt et l'amortissement des dépenses faites sur l'un ou sur l'autre de ces réseaux pour l'exécution de travaux qui seraient reconnus de premier établissement.

Art. 8. — A partir du 1er janvier qui suivra l'expiration du délai fixé par la présente convention pour l'achèvement de l'ensemble des lignes de l'ancien réseau concédées en vertu de l'article 1er ci-dessus, toute la portion des produits nets de l'ancien réseau qui excédera un revenu net moyen de vingt-neuf mille neuf cents francs (29 900 fr.) par kilomètre sera appliquée, concurremment avec les produits nets du nouveau réseau, à couvrir l'intérêt et l'amortissement garantis par l'État.

A partir de la même date, le chiffre de vingt-neuf mille neuf cents francs (29 900 fr.) ci-dessus énoncé sera successivement augmenté, pour chaque exercice, d'une somme de onze francs vingt-cinq centimes (11 fr. 25) pour chaque million qui aura été dépensé dans le cours de l'exercice précédent, conformément à des projets préalablement approuvés par décrets délibérés en Conseil d'État, pour travaux complémentaires de premier établissement sur les lignes de l'ancien réseau, en sus d'un capital de deux milliards deux cent soixante-quatorze millions (2 274 000 000 fr.), représentant l'évaluation des dépenses à faire pour la mise en exploitation des lignes de l'ancien réseau, sans que le montant total de ces dépenses complémentaires puisse excéder la somme de centre quatre-vingt-douze millions (192 000 000 fr.).

Dans le cas où le règlement du compte de premier établissement des lignes de l'ancien réseau, arrêté conformément aux dispositions du décret du 6 juin 1863, constaterait une dépense supérieure à la somme ci-dessus énoncée de deux milliards deux cent soixante-quatorze millions, le chiffre du revenu kilométrique réservé à l'ancien réseau, en vertu des paragraphes qui précèdent, sera augmenté de onze francs vingt-cinq centimes (11 fr. 25) pour chaque million excédant ladite somme de deux milliards deux cent soixante-quatorze millions, sans que cette augmentation puisse s'appliquer à un capital supérieur à quarante millions (40 000 000 fr.).

Dans le cas où le projet adopté par l'administration pour le chemin de fer de Lyon à Saint-Étienne exigerait une dépense supérieure à vingt-six millions (26 000 000 fr.), le chiffre du revenu kilométrique réservé sera augmenté de onze francs vingt-cinq centimes pour chaque million excédant la somme susénoncée de vingt-six millions.

Dans les années comprises entre la date énoncée au paragraphe 1er du présent article et le 1er janvier qui suivra l'achèvement complet de l'ensemble des lignes du nouveau réseau concédées à titre soit définitif, soit éventuel, le chiffre du revenu net kilométrique réservé à l'ancien réseau, en vertu des paragraphes précédents, sera réduit, pour chaque année, de quarante francs (40 fr.) par chaque longueur de cent kilomètres du nouveau réseau non livrée

Droits réservés au Cnam et à ses partenaires

à l'exploitation antérieurement à ladite année, sans toutefois que la réduction totale puisse excéder douze cents francs (1 200 fr.).

Jusqu'à l'époque déterminée par le premier paragraphe du présent article, les dispositions de l'article 12 de la convention du 18 juillet 1868 et des deux derniers paragraphes de l'article 2 de la loi du 23 mars 1874 continueront à recevoir leur application.

Jusqu'à la même époque, les intérêts et l'amortissement des obligations émises pour l'exécution des lignes, soit de l'ancien, soit du nouveau réseau, comprises dans la présente convention, seront payés au moyen des produits des sections de ces lignes qui seront mises successivement en exploitation. En cas d'insuffisance, ces intérêts et amortissement seront portés au compte de premier établissement.

La disposition énoncée au paragraphe qui précède sera applicable à celles des lignes concédées antérieurement à la présente convention qui n'ont pas été livrées à l'exploitation avant le 1er janvier 1875.

Art. 9. — L'article 13 de la convention du 18 juillet 1868, concernant le partage des bénéfices entre l'État et la Compagnie, sera remplacé par la disposition suivante :

Lorsque l'ensemble des produits nets tant de l'ancien que du nouveau réseau excédera la somme nécessaire pour représenter l'intérêt, calculé ainsi qu'il est dit ci-après, du capital effectivement dépensé pour la construction des lignes de chacun de ces réseaux, l'excédant sera partagé par moitié entre l'État et la Compagnie.

Les intérêts attribués au capital de premier établissement des diverses lignes, avant tout partage des bénéfices, sont, savoir :

1° Un intérêt de huit pour cent, pour les lignes de l'ancien réseau, tel qu'il est défini à l'article 5 de la convention des 22 juillet 1858 et 11 juin 1859, savoir :

De Paris à Lyon, avec embranchement sur Auxerre;

De Dijon à Belfort, par Besançon, avec embranchement sur Gray et sur Salins;

De Bourg, par Lons-le-Saunier, à la ligne de Dijon à Belfort;

De Chalon-sur-Saône à Dôle;

De Lyon à Marseille, par Avignon, avec embranchement sur Aix;

De Tarascon à Cette, par Nîmes et Montpellier, avec embranchement sur Alais et la Grand'Combe;

De Marseille à Toulon;

De Lyon à Genève, avec embranchement sur Bourg et Mâcon et sur Culoz;

Chemin de fer de ceinture de Paris, pour la part afférente à la Compagnie;

2° Un intérêt de six pour cent, pour toutes les autres lignes tant de l'ancien que du nouveau réseau concédées à titre définitif en vertu des conventions ou des lois antérieures à la présente convention;

3° Un intérêt de six et demi pour cent, pour les lignes concédées en vertu de la présente convention.

La ligne du Rhône au Mont-Cenis demeure soumise aux dispositions spé-

Droits réservés au Cnam et à ses partenaires

ciales déterminées par la convention des 9 juin 1866 et 17 juin 1867, et approuvées par la loi du 27 septembre 1867.

Le partage stipulé par le présent article s'exercera à partir du 1er janvier 1874. Les lignes, soit de l'ancien, soit du nouveau réseau, qui n'étaient pas achevées avant ladite époque, ne figureront dans le compte du partage qu'à partir du 1er janvier qui suivra leur mise en exploitation.

En ce qui concerne les sections qui seraient mises en exploitation avant l'achèvement de la ligne entière, si la Compagnie ne porte pas, conformément aux conventions des 22 juillet 1858 et 11 juin 1859, au compte de premier établissement les charges afférentes aux sections exploitées, les dépenses faites sur lesdites sections entreront dans le compte du partage.

Art. 10. — Le maximum du capital garanti par l'État, en vertu de l'article 3 de la convention du 17 juin 1867, pour dépenses complémentaires entre Culoz et Saint-Michel, sur le chemin de fer du Rhône au Mont-Cenis, et pour l'achèvement de la section de Saint-Michel à la frontière italienne, sera porté de vingt-cinq millions à quarante-cinq millions (45 000 000 fr.) en vue de l'établissement d'une double voie, d'une part, entre Saint-Michel et la frontière, d'autre part, entre Chambéry et Aiguebelle, ainsi que de l'augmentation du matériel roulant.

Art. 11. — Dans le cas où le Gouvernement se chargerait de construire, dans le système de la loi du 11 juin 1842, une ligne destinée à mettre en communication directe la ligne de Gap à Briançon avec la ligne de la rive gauche du Rhône entre Valence et Avignon, la Compagnie s'engage à compléter la construction de cette ligne et à l'exploiter.

Ladite ligne sera classée dans le nouveau réseau. Le capital garanti au nouveau réseau, conformément à l'article 6 ci-dessus, sera augmenté, par décret rendu en conseil d'État, de la somme équivalente aux dépenses de construction mises à la charge de la Compagnie par la loi du 11 juin 1842, et le revenu réservé à l'ancien réseau par l'article 8 ci-dessus sera augmenté de un franc et un dixième pour cent (1 fr. 10 %) de ladite somme.

Art. 12. — Dans le cas où l'une des Compagnies d'Orléans, de l'Est, du Nord, du Midi ou de l'Ouest appliquerait aux voitures des trois classes, sur l'ensemble de son réseau, un système de chauffage agréé par le Ministre des travaux publics, la Compagnie Paris-Lyon-Méditerranée s'engage, si elle en est requise par le Ministre, à mettre en pratique sur son réseau, soit ce même système de chauffage, soit tout autre système jugé préférable et agréé par le Ministre. La mise en pratique de ce système aura lieu suivant les délais qui seront prescrits par le Ministre.

La Compagnie s'engage, en outre, dès à présent, à chauffer désormais les compartiments des dames seules dans les trois classes.

Droits réservés au Cnam et à ses partenaires

ANNEXE LIII

COMPAGNIE DE PARIS-LYON-MÉDITERRANÉE

Convention du 8 janvier 1878 approuvée par une loi du 4 avril 1878.

Article 1er. — Est approuvée la convention passée, le 18 août 1876, entre la Compagnie des chemins de fer de Paris à Lyon et à la Méditerranée et la société concessionnaire du chemin de fer d'intérêt local de Belleville à Beaujeu, pour la rétrocession de cette ligne.

Art. 2. — Le chemin de Belleville à Beaujeu sera classé comme ligne d'intérêt général et fera partie de l'ancien réseau de la Compagnie de Paris à Lyon et à la Méditerranée : en conséquence, il sera soumis, en ce qui touche le partage des bénéfices et la garantie d'intérêts, aux dispositions qui régissent ce réseau en vertu des conventions antérieures.

A partir du jour de la prise de possession, la ligne de Belleville à Beaujeu sera soumise aux clauses du cahier des charges annexé à la convention du 11 avril 1857 et successivement modifié par l'article 6 de la convention du 1er mai 1863, par l'article 11 et le paragraphe 1er de l'article 12 de la loi du 23 mars 1874 et par l'article 4 de la convention du 3 juillet 1876.

La Compagnie appliquera à cette ligne, notamment en ce qui touche les tarifs, les transports militaires et les services de la poste, toutes les dispositions en vigueur sur l'ensemble du réseau.

La durée de la concession expirera, comme pour toutes les lignes régies par le cahier des charges précité, le trente et un décembre mil neuf cent cinquante-huit (31 décembre 1958).

Art. 3. — La Compagnie des chemins de fer de Paris à Lyon et à la Méditerranée s'engage à établir, sur la demande du Ministre des travaux publics, la deuxième voie sur tout ou partie des lignes composant l'ancien et le nouveau réseau, quel que soit le produit de ces lignes.

Dans ce cas, l'État payera chaque année à la Compagnie une annuité représentant les intérêts, l'amortissement et les frais accessoires des emprunts réellement effectués par la Compagnie pour subvenir aux dépenses occasionnées par l'établissement de cette deuxième voie.

Cette annuité sera calculée provisoirement au taux de cinq francs soixante-quinze centimes pour cent francs (5 fr. 75 %) ; elle sera arrêtée à titre définitif d'après le prix moyen des négociations de l'ensemble des obligations émises par la Compagnie dans les exercices durant lesquels les secondes voies auront été posées. Ce prix moyen sera arrêté déduction faite de l'intérêt couru au jour de la vente des titres et en tenant compte de tous droits à la charge de la Compagnie dont ces titres sont frappés et de tous autres frais accessoires dont la Compagnie justifiera.

Droits réservés au Cnam et à ses partenaires

Il sera tenu compte respectivement à la Compagnie et à l'État, avec intérêt simple à cinq pour cent (5 %), des insuffisances ou des excédants que présenteraient, sur le règlement définitif des annuités, les payements calculés au taux provisoire de cinq francs soixante-quinze centimes pour cent (5 fr. 75 %).

Dès que le produit brut d'une ligne, telle qu'elle est définie par le cahier des charges ou les conventions antérieures à la présente, excédera le chiffre de trente-cinq mille francs (35 000 fr.) par kilomètre, l'annuité correspondant à l'établissement de la deuxième voie de cette ligne cessera de courir et la dépense sera portée au compte des dépenses complémentaires soit de l'ancien, soit du nouveau réseau, conformément aux stipulations des articles 9 et 12 de la convention du 18 juillet 1868.

EXTRAIT D'UNE CONVENTION DU 18 AOUT 1876 ENTRE LES COMPAGNIES DE PARIS A LYON ET A LA MÉDITERRANÉE ET DE BELLEVILLE A BEAUJEU.

Article 1er. — La Compagnie de Belleville à Beaujeu cède et abandonne à la Compagnie de Paris à Lyon et à la Méditerranée, qui l'accepte, la concession de la ligne de Belleville à Beaujeu, dans l'état où se trouve aujourd'hui ce chemin, ainsi que le matériel fixe et le matériel roulant en faisant partie et avec les approvisionnements de toute nature existant dans les magasins ou dans les gares.

. . . . . .

Art. 3. — Pour prix de la cession et de l'abandon qui font l'objet des articles précédents, la Compagnie de Paris à Lyon et à la Méditerranée payera à la compagnie de Belleville à Beaujeu la somme de un million quarante mille francs (1 040 000 fr.).

Droits réservés au Cnam et à ses partenaires

SÉRIE III (SUITE)

VI. — COMPAGNIE DE PARIS-LYON-MÉDITERRANÉE

LIGNE DU RHONE AU MONT CENIS

ANNEXE LIV

CHEMIN DU RHONE AU MONT CENIS

Extrait du cahier des charges annexé à la convention du 1er mai 1863 avec la Compagnie du Victor-Emmanuel, approuvée par décret du 27 mai 1863.

Art. 35. — La durée de la concession, pour les lignes mentionnées à l'article 1er du présent cahier des charges, est de quatre-vingt-dix-neuf ans (99 ans). Elle commencera à courir le premier janvier mil huit cent cinquante-six (1er janvier 1856) et finira le trente et un décembre mil neuf cent cinquante-cinq (31 décembre 1955).

. . . . . .

Art. 42. — . . . . . .

Droits réservés au Cnam et à ses partenaires

TARIF	PRIX de péage.	PRIX de transport.	PRIX TOTAUX.
	fr. c.	fr. c.	fr. c.
Grande vitesse.			
Voyageurs... Voitures couvertes, garnies et fermées à glaces (1re classe)	0 067	0 033	0 10
Voitures couvertes, fermées à glaces, et à banquettes rembourrées (2e classe)	0 050	0 025	0 075
Voitures couvertes et fermées à vitres (3e classe)	0 037	0 018	0 055
Enfants..... Au-dessous de trois ans, les enfants ne payent rien à la condition d'être portés sur les genoux des personnes qui les accompagnent.			
De trois à sept ans, il 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 (Sans que la perception puisse être inférieure à 0 fr. 30)	0 010	0 005	0 015
Petite vitesse.			
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.			
2° PAR TONNE ET PAR KILOMÈTRE.			
Marchandises transportées à grande vitesse.			
Huitres. — Poissons frais. — Denrées. — Excédants de bagage et marchandises de toute classe transportées à la vitesse des trains de voyageurs	0 25	0 25	0 50
Marchandises transportées à petite vitesse.			
1re classe. — Spiritueux. — Huiles. — Bois de menuiserie, de teinture et autres bois exotiques. — Produits chimiques non dénommés. — Œufs. — Viande fraiche. — Gibier. — Sucre. — Café. — Drogues. — Épiceries. — Tissus. — Denrées coloniales. — Objets manufacturés. — Armes	0 10	0 10	0 20
2e classe. — Blés. — Grains. — Farines. — Légumes farineux. — Riz, maïs, châtaignes et autres denrées alimentaires non dénommées. — Chaux et plâtre. — Charbon de bois. — Bois à brûler dit *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 09	0 09	0 18
3e classe. — Pierres à chaux et à plâtre. — Pavés et matériaux pour la construction et la réparation des routes. — Pierres de taille et produits de carrières. — Minerais de fer et autres. — Fonte brute. — Sel. — Moellons. — Meulières. — Cailloux. — Sable. — Argiles. — Briques. — Ardoises	0 08	0 08	0 16
Houille. — Marne. — Cendres. — Fumiers et engrais	0 05	0 05	0 10
3° VOITURES ET MATÉRIEL ROULANT TRANSPORTÉS A PETITE VITESSE.			
Par pièce et par kilomètre.			
Wagon ou chariot pouvant porter de trois à six tonnes	0 09	0 06	0 15
Wagon ou chariot pouvant porter plus de six tonnes	0 12	0 08	0 20
Locomotive pesant de douze à dix-huit tonnes (ne trainant pas de convoi)	1 80	1 20	3 00
Locomotive pesant plus de dix-huit tonnes (ne trainant pas de convoi)	2 25	1 50	3 75
Tender de sept à dix tonnes	0 90	0 60	1 50
Tender de plus de dix tonnes	1 35	0 90	2 25

Droits réservés au Cnam et à ses partenaires

	PRIX		
	de péage.	de transport.	TOTAUX.
	fr. c.	fr. c.	fr. c.
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 deuxième 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 des prix ci-dessus, par tonne de chargement et par kilomètre	0 08	0 06	0 14
4° SERVICE DES POMPES FUNÈBRES ET TRANSPORT DES CERCUEILS.			
Grande vitesse.			
Une voiture des pompes funèbres renfermant un ou plusieurs cercueils sera transportée aux mêmes prix et conditions qu'une voiture à quatre roues, à deux fonds et à deux banquettes	0 36	0 28	0 64
Chaque cercueil confié à l'administration du chemin de fer sera transporté, dans un compartiment isolé, au prix de	0 18	0 12	0 30

ANNEXE LV

CHEMIN DU RHONE AU MONT CENIS

Convention des 9 juin 1866 et 17 juin 1867, entre le Ministre des travaux publics, la Compagnie de Paris-Lyon-Méditerranée et la Compagnie du Victor-Emmanuel, approuvée par décret du 27 septembre 1867.

Article 1er. — La Compagnie du chemin de fer Victor-Emmanuel cède à l'État, lequel la rétrocède à la Compagnie du chemin de fer de Paris à Lyon et à la Méditerranée, qui l'accepte, la concession, telle qu'elle est définie par la convention du 1er mai 1863, approuvée par la loi du 27 du même mois, des sections construites ou à construire par ladite Compagnie du chemin de fer Victor-Emmanuel qui sont comprises sur le territoire français, savoir :

1° Du Rhône, près de Culoz, par Aix, à Chambéry;

Droits réservés au Cnam et à ses partenaires

2° De Chambéry, par Montmélian et Aiguebelle, à Saint-Jean-de-Maurienne;
3° De Saint-Jean-de-Maurienne à Saint-Michel;
4° De Saint-Michel à Modane;
5° De Modane à la frontière française, dans l'intérieur du tunnel des Alpes;
Le tout aux conditions énoncées dans la présente convention.
Lesdites cession et rétrocession sont et demeurent approuvées.

Art. 2. — La Compagnie de Paris à Lyon et à la Méditerranée s'engage :

1° A servir aux porteurs d'obligations de la Compagnie du Victor-Emmanuel, à partir de l'année 1867 jusqu'à l'année 1954 inclusivement, une annuité de un million six cent quatre mille neuf cent cinquante francs (1 604 950 fr.), représentant l'intérêt et l'amortissement, y compris l'impôt du timbre, d'un emprunt de vingt-cinq millions (25 000 000 fr.) contracté par ladite Compagnie, en vertu d'une autorisation du Ministre de l'agriculture, du commerce et des travaux publics, du 29 novembre 1862, avec la garantie des Gouvernements français et italien;

2° A servir en outre, à la Compagnie du Victor-Emmanuel, à partir de l'année 1867, une annuité de six cent cinquante mille francs (650 000 fr.), laquelle sera convertie, dans le délai d'un an, à dater de l'approbation de la présente convention par l'assemblée générale des actionnaires de la Compagnie de Lyon-Médirerranée, en quarante mille soixante-dix-sept (40 077) obligations de cette dernière Compagnie;

Lesdites annuités formant ensemble une somme de deux millions deux cent cinquante-quatre mille neuf cent cinquante francs (2 254 950 fr.), laquelle représente l'intérêt et l'amortissement, calculés au taux de cinq pour cent pour une période de quatre-vingt-huit ans, de la somme de quarante-quatre millions quatre cent quatre-vingt-trois mille francs (44 483 000 fr.) à laquelle est fixé le prix de rachat de la concession du chemin de fer Victor-Emmanuel.

Art. 3. — Provisoirement et jusqu'à ce que, en vertu d'une convention ultérieure, le chemin de fer Victor-Emmanuel ait été réuni à l'un ou à l'autre des réseaux de la Compagnie de Paris à Lyon et à la Méditerranée, le Ministre de l'agriculture, du commerce et des travaux publics, au nom de l'État, s'engage à garantir à ladite Compagnie, à partir du 1er janvier 1867, pour les sections de chemins de fer qui lui sont rétrocédées en vertu de la présente convention :

1° Un revenu de deux millions deux cent cinquante-quatre mille neuf cent cinquante francs (2 254 950 fr.);

2° L'intérêt et l'amortissement des obligations appliquées à des dépenses complémentaires sur les trois premières sections énoncées à l'article 1er ci-dessus, et notamment à la rectification de Voglans à Choudy, y compris la part afférente au Victor-Emmanuel dans les frais de construction de la nouvelle gare d'Aix, ainsi qu'à l'exécution et la mise en exploitation des deux dernières sections, sans que ce capital puisse excéder la somme totale de vingt-cinq millions (25 000 000 fr.).

Les garanties stipulées par les deux paragraphes qui précèdent seront spéciales.

En conséquence, il sera tenu par la Compagnie un compte à part des dépenses et des produits de l'exploitation des sections ci-dessus énoncées. Ce

Droits réservés au Cnam et à ses partenaires

compte servira de base à l'application desdites garanties, ainsi qu'au remboursement éventuel, dans les termes prévus par l'article 6 de la convention des 22 juillet 1858 et 11 juin 1859, des sommes avancées par l'État à titre de garantie, et s'il y a lieu, du partage des bénéfices excédant huit pour cent du capital effectivement dépensé par la Compagnie, quel que soit d'ailleurs le résultat du compte d'exploitation des lignes formant l'ancien et le nouveau réseau de la Compagnie de Lyon-Méditerranée.

Art. 4. — Les garanties d'intérêt stipulées par l'article précédent s'appliqueront à chacune des sections énoncées à l'article 1er de la présente convention à partir du 1er janvier qui suivra sa mise en exploitation.

Jusqu'à cette époque, les intérêts et amortissement des titres émis pour sa construction seront payés au moyen des produits de l'exploitation de ladite section. La portion des intérêts et amortissement qui ne serait pas couverte par ces produits sera portée au compte de premier établissement.

A partir du 1er janvier qui suivra la mise en exploitation de chaque section, la garantie d'intérêt qui lui est attribuée en vertu de la présente convention sera ajoutée au montant des garanties allouées aux sections précédemment mises en exploitation, et il sera fait un compte général des dépenses et des produits de l'ensemble des lignes exploitées pour servir de base à l'application de la garantie d'intérêt.

Art. 5. — La Compagnie du Victor-Emmanuel est exonérée de l'obligation de verser au Trésor la somme de sept millions (7 000 000 fr.) formant le montant de la part attribuée au Gouvernement français pour la section de Modane à la frontière, sur la subvention totale de vingt millions de francs à fournir par la Compagnie, en vertu de l'article 16 du cahier des charges annexé à la loi sarde du 18 août 1857.

Art. 6. — Le chemin de fer Victor-Emmanuel sera exploité comme une ligne indépendante du réseau de Paris-Lyon-Méditerranée; il restera régi par le cahier des charges annexé à la convention du 1er mai 1863, relative à la Compagnie du Victor-Emmanuel, sous la réserve des modifications suivantes :

1° L'article 2 dudit cahier des charges sera rédigé ainsi qu'il suit :

« Les travaux de la section de Saint-Michel à Modane et de la partie de la « section de Modane à la frontière française comprise entre Modane et l'entrée « du souterrain des Alpes seront conduits de manière à être complètement « terminés au moment où le souterrain pourra être mis en exploitation; »

2° Le titre VII dudit cahier des charges est et demeure abrogé (*a*);

3° Est également abrogé le cahier des charges annexé à la loi sarde du 15 août 1857, à l'exception de l'article 64 ainsi conçu :

« La Compagnie est autorisée à appliquer pour le tronçon de Saint-Jean à « Modane, dès son ouverture totale ou partielle, un tarif exceptionnel approuvé « par le Gouvernement. La même disposition est applicable au tronçon de « Modane à Suse, lorsque la Compagnie en prendra l'exploitation ».

Art. 7. — L'entretien de la route impériale n° 6, entre Saint-Michel et la

(*a*) Ce titre avait pour objet de maintenir en vigueur certaines dispositions du cahier des charges piémontais.

Droits réservés au Cnam et à ses partenaires

frontière d'Italie, sera repris par l'État à dater du décret qui approuvera la présente convention et la Compagnie du Victor-Emmanuel cessera de recevoir la subvention qui lui avait été attribuée pour subvenir à cet entretien.

La Compagnie aura droit, pour l'exercice 1867, à une portion de ladite subvention, proportionnelle au nombre de jours durant lesquels l'entretien de la route sera resté à sa chage.

Art. 8. — La Compagnie de Paris-Lyon-Méditerranée prendra possession du chemin de fer du Victor-Emmanuel dans le délai de deux mois, à dater du décret qui approuvera la présente convention.

Elle prendra en même temps possession du matériel roulant, du mobilier des gares, dépôts et ateliers, ainsi que des approvisionnements de toute nature.

Il sera établi, contradictoirement entre les deux Compagnies et sous le contrôle de l'administration, un inventaire détaillé des objets énoncés au paragraphe précédent.

Le compte de l'exploitation, depuis le 1er janvier 1867 jusqu'à la prise de possession par la Compagnie de Paris-Lyon-Méditerranée, sera soumis à la vérification de l'administration, et le produit net constaté par ce compte sera déduit de l'annuité à servir, en 1867, à la Compagnie du Victor-Emmanuel par la Compagnie de Paris-Lyon-Méditerranée.

Provisoirement, et jusqu'à l'époque où la présente convention sera devenue définitive par l'approbation de l'assemblée générale des actionnaires, la Compagnie de Paris-Lyon-Méditerranée sera chargée de l'exploitation du chemin de fer Victor-Emmanuel dans les conditions suivantes :

Elle servira les annuités stipulées à l'article 2 de la présente convention, sous réserve de l'application de la garantie de l'État, telle qu'elle est réglée par l'article 3.

Les dépenses de toute nature qu'il pourrait y avoir lieu de faire sur la ligne, celles mêmes qui s'appliqueraient à des travaux d'amélioration ou de grosse réparation seront imputées sur les produits de l'exploitation. Il en sera de même pour les indemnités qu'il peut y avoir lieu d'accorder aux employés de la Compagnie du Victor-Emmanuel qui ne pourraient être conservés par suite de la reprise de la ligne par la Compagnie de Paris-Lyon-Méditerranée.

Art. 9. — Dans le cas où l'autorisation accordée à M. *Fell* d'établir une ligne de chemin de fer sur la route de Saint-Michel à la frontière aurait pour conséquence la résiliation du traité de correspondance du mont Cenis passé avec la compagnie des Messageries impériales, les charges qui pourraient résulter pour la Compagnie de Paris à Lyon et à la Méditerranée de cette résiliation seront également imputées sur les produits de l'exploitation.

Art. 10. — Est et demeure abrogée la convention du 1er mai 1863, approuvée par la loi du 27 mai 1863, et notamment la clause en vertu de laquelle les parties du chemin de fer Victor-Emmanuel situées, d'une part, sur le territoire français, de l'autre sur le territoire italien, devraient être considérées, au point de vue de la garantie d'intérêt, comme n'ayant pas été divisées.

Art. 11. — La présente convention, ainsi que les actes qui s'y rapportent, ne seront passibles que du droit fixe de un franc.

Droits réservés au Cnam et à ses partenaires

ANNEXE LVI

CHEMIN DU RHÔNE AU MONT CENIS

Extrait de la convention du 18 juillet 1868 avec la Compagnie de Paris-Lyon-Méditerranée approuvée par décret du 28 avril 1869.

. . . . . .

Art. 7. — La Compagnie s'engage à verser au Trésor public, à titre d'avances, les sommes qui seront dues par le Gouvernement français au Gouvernement italien pour l'exécution du souterrain des Alpes, en vertu de la convention internationale du 7 mai 1862, modifiée par une convention postérieure du 7 février 1868.

Les sommes versées par la Compagnie, par application du paragraphe précédent, seront ajoutées au montant des dépenses complémentaires à faire sur la ligne de Culoz à la frontière d'Italie, conformément à l'article 3 de la convention approuvée par la loi du 27 septembre 1867, et seront remboursées à la Compagnie dans les conditions déterminées par ledit article.

. . . . . .

ANNEXE LVII

CHEMIN DU RHÔNE AU MONT CENIS

Extrait de la convention du 3 juillet 1875 avec la Compagnie de Paris-Lyon-Méditerranée approuvée par une loi du même jour.

. . . . . .

Art 9. — . . . . . .

La ligne du Rhône au mont Cenis demeure soumise aux dispositions spéciales déterminées par la convention des 9 juin 1866 et 17 juin 1867 et approuvée par la loi du 27 septembre 1867.

. . . . . .

Art. 10. — Le maximum du capital garanti par l'État en vertu de l'article 3 de la convention du 17 juin 1862, pour dépenses complémentaires entre Culoz et Saint-Michel, sur le chemin de fer du Rhône au mont Cenis, et pour l'achèvement de la section de Saint-Michel à la frontière italienne, sera porté de vingt-cinq millions à quarante-cinq millions (45 000 000 fr.) en vue de l'établissement d'une double voie, d'une part, entre Saint-Michel et la frontière, d'autre part, entre Chambéry et Aigue-Belle, ainsi que de l'augmentation du matériel roulant.

Droits réservés au Cnam et à ses partenaires

SÉRIE III (SUITE)

VII. — COMPAGNIE DU MIDI

ANNEXE LVIII

COMPAGNIE DU MIDI

Extrait du cahier des charges annexé à la loi du 8 juillet 1852, en ce qui concerne le canal latéral à la Garonne (1).

Art. 60. — Le Gouvernement concède à la Compagnie, sous la condition expresse qu'elle remplira exactement toutes les obligations du présent cahier des charges, la jouissance du canal latéral à la Garonne et de ses dépendances pour un laps de quatre-vingt-dix-neuf ans, à dater de l'époque fixée pour l'origine de la jouissance du chemin de fer, de telle sorte que les deux concessions expirent à la fois.

Cette jouissance se composera de la perception des droits de péage, conformément au tarif ci-après déterminé, de l'exercice du droit de pêche, de la faculté de semer et de planter à son profit, mais avec l'approbation préalable de l'administration, les talus, digues, levées et francs-bords du canal et de celle de concéder des eaux moyennant redevance, pour l'établissement de moulins et usines et l'arrosement des terres.

Toute concession d'eau pour un usage quelconque devra être préalablement autorisée par un décret rendu, après que toutes les formalités voulues en matière de cours d'eau auront été remplies, et lorsqu'il aura été reconnu par

(1) Ce cahier des charges est encore en vigueur, sauf les modifications apportées au tarif par la convention du 23 mai 1858 (voir infra.)

Droits réservés au Cnam et à ses partenaires

l'administration qu'il n'en peut résulter aucun préjudice pour la navigation dans le canal.

Les concessions seront temporaires et réductibles ou révocables sans indemnité, pour cause d'utilité publique.

Les prises d'eau s'opéreront, dans chaque cas particulier, par les moyens que l'administration déterminera. Les eaux concédées pour les services des usines ne pourront être livrées qu'en amont et près des écluses, afin qu'après avoir donné la force motrice à ces établissements, elles puissent être rendues dans le bief immédiatement inférieur.

Il est entendu que les bâtiments des usines, les magasins, hangars, etc., servant à des exploitations particulières, et assis sur des terrains non compris dans les limites du bornage et du plan cadastral et de ses dépendances, ne feront pas retour à l'État lors de l'expiration de la concession.

La perception des droits de péage aura lieu par kilomètre sans égard aux fractions de distance; ainsi un kilomètre entamé sera payé comme s'il avait été parcouru. Le poids de la tonne est de mille kilogrammes. Les fractions de poids ne seront comptées que par dixièmes de tonnes: ainsi un poids compris entre cent et deux cents kilogrammes, comme deux cents kilogrammes; entre deux cents et trois cents kilogrammes, comme trois cents kilogrammes, et ainsi de suite :

TARIF PAR TÊTE ET PAR KILOMÈTRE.	PRIX DE PÉAGE	
	remonte.	descente.
	fr. c.	fr. c.
Voyageurs.		
De 1re classe	0 03	0 03
De 2e classe	0 02	0 02
Bestiaux.		
Bœufs, vaches, taureaux, chevaux, mulets, bêtes de trait	0 03	0 03
Veaux, porcs	0 015	0 015
Moutons, brebis, agneaux, chèvres	0 015	0 015
MARCHANDISES *(Par tonne et par kilomètre).*		
Première classe. — Vins, vinaigres, liqueurs, esprits, trois-six, huiles, savons, suifs, froment, farines, fécules, riz, beurre, miel, mélasse, fruits secs et confits, drogueries, épiceries, denrées coloniales, tabacs, salaisons, substances salines, bois exotiques et de teinture, indigo, garance, ivoire, nacre, écaille, corne façonnée, cotons, laines, soies, chanvres, lins, cuirs, peaux, crins ouvrés et non ouvrés, objets manufacturés, quincaillerie, papeterie, glaces, cristaux, porcelaines, bois, marbres et pierres sculptées, fontes moulées, fer, plomb, cuivre et autres métaux, bière, cidre, poiré, hydromel, orge, seigle, maïs, avoine, légumes secs, menus grains et graines, soufre, potasse, soude, alun, ocre, noir animal, charbon de bois, chaux et plâtre cuit, fonte brute, fer en barres et en feuilles, fil de fer, plomb, cuivre et autres métaux non ouvrés, bois de charpente, perches, chevrons, planches, madriers, bois en grume, légumes et fruits frais, pommes de terre, betteraves, arbres et arbustes, bouteilles, verres, verrerie, faïence, poterie, ferraille	0 03	0 02
Deuxième classe. — Foin, paille, fourrage, son, chiffons, vieux cordages, équipages de marine, marbre, granits, pierres meulières et de taille, ardoises, briques, bois à brûler, charbonnettes, souches, écorces, tan et tannin, sels, os, manganèse, ciment, bitume, goudron, blanc d'Espagne, moellons, cailloux, grès, sable, gravier, scorie de métaux, ferraille, vieille fonte, pierres à chaux et à plâtre, coke, houille, mines et minerais, fumiers, engrais, cendres, fossiles	0 02	0 01

Droits réservés au Cnam et à ses partenaires

	PRIX DE PÉAGE	
	remonte.	descente.
	fr. c.	fr. c.
PAR MÈTRE CUBE D'ASSEMBLAGE SANS DÉDUCTION DU VIDE.		
Train de bois de charpente	0 02	0 01
Train de bois à brûler	0 01	0 005
PAR MÈTRE CARRÉ DE TILLAC.		
Bascules à poissons	0 02	0 01
PAR PIÈCE.		
Poinçons vides	0 025	0 02
Bateaux vides. Grands bateaux	0 010	0 04
Bateaux vides. Demi-bateaux	0 075	0 03
Bateaux vides. Bateaux dits bachots	0 050	0 025

Les marchandises chargées sur des trains ou radeaux payeront les droits d'après le tarif en sus de ceux pour les trains.

Tout bateau portant des marchandises dont la taxe ne produirait pas le double du droit à payer pour le bateau vide sera taxé :

1° Comme bateau vide ;
2° Pour la quantité de marchandises transportées.

Le parcours de la dérivation comprise entre le barrage de Beauregard et l'écluse de descente en rivière devant Agen sera franc de péage pour les bateaux qui n'emprunteront pas l'usage du canal.

Art. 61. — Le canal et toutes ses dépendances seront constamment entretenus en bon état et de manière que la circulation soit toujours facile et sûre.

L'état dudit canal et de ses dépendances sera reconnu annuellement, et plus souvent, en cas d'urgence ou d'accident, par un ou plusieurs commissaires que désignera l'administration.

Les frais d'entretien et ceux de réparation, soit ordinaires, soit extraordinaires, resteront entièrement à la charge de la Compagnie.

Pour ce qui concerne cet entretien et ces réparations, la Compagnie demeure soumise au contrôle et à la surveillance de l'administration.

Si le canal n'est pas constamment entretenu en bon état, il y sera pourvu d'office, à la diligence de l'administration et aux frais de la Compagnie. Le montant des avances faites sera recouvré par des rôles que le préfet du département rendra exécutoires.

Les époques et la durée des chômages seront fixées par l'administration sur la proposition de la Compagnie.

Toutes réserves sont faites en faveur des tiers qui se prétendraient lésés par un chômage non autorisé ou prolongé au delà de l'époque fixée, sans cause de force majeure dûment reconnue par l'administration.

Les préfets des départements traversés par le canal pourront exiger, sur la proposition de l'ingénieur chargé du service du contrôle, que la Compagnie congédie et remplace les éclusiers et gardiens de ponts tournants et autres agents du canal qui feraient preuve, dans leur service, de négligence, d'incapacité ou de mauvais vouloir.

Elle pourra se pourvoir contre cette réquisition, mais seulement après y avoir obtempéré, devant le Ministre des travaux publics, qui prononcera sans appel, après avoir pris l'avis de l'inspecteur de la division.

Droits réservés au Cnam et à ses partenaires

Art. 62. — La Compagnie emploiera, dans les réparations ou reconstructions des ouvrages du canal qu'elle aura lieu de faire durant la concession, des matériaux, soumis à la réception de l'administration, et qui devront être de même nature que ceux dont ces ouvrages sont formés, à moins qu'elle ne se soit fait autoriser à en substituer d'autres reconnus de qualité égale ou supérieure.

Art. 63. — A l'expiration de la concession, l'État, par le fait seul de cette expiration, sera subrogé à tous les droits des concessionnaires dans la propriété des terrains indiqués au plan cadastral mentionné dans l'article 59 du présent cahier des charges. Le Gouvernement reprendra immédiatement la jouissance du canal, de toutes ses dépendances et de ses produits.

Les concessionnaires seront obligés de remettre en bon état d'entretien le canal, les ouvrages d'art, chemins de halage, levées, bassins, gares, perrés, plantations et autres dépendances du canal. Dans les cinq dernières années qui précéderont le terme de la concession, le Gouvernement aura le droit de mettre saisie-arrêt sur les revenus du canal, si les concessionnaires ne se mettaient pas en mesure de satisfaire pleinement et entièrement à cette obligation.

Art. 64. — Les plantations seront soumises à la surveillance spéciale de l'administration, et la Compagnie ne pourra, sous les peines portées au Code forestier, faire procéder à l'abattage des arbres plantés sur les francs-bords et dépendances du canal, qu'après qu'ils auront atteint leur maturité et auront été marqués en délivrance par les agents de l'administration.

La Compagnie sera tenue de les faire remplacer sans délai, à moins d'autorisation contraire.

Dans tous les cas, aucun arbre ne pourra être abattu dans les dix dernières années de la concession, si ce n'est les arbres morts, lesquels seraient immédiatement remplacés par la Compagnie.

. . . . . .

Art. 70. — A toute époque après l'expiration des quinze premières années, à dater du délai fixé par l'article 2 pour l'achèvement des travaux du chemin de fer, le Gouvernement aura la faculté de racheter la concession entière du chemin de fer et du canal, sans qu'il soit possible de racheter l'un sans l'autre.

ANNEXE LIX

COMPAGNIE DU MIDI.

Convention du 1er août 1857 approuvée par décret du même jour.

Article 1er. — Le Ministre de l'agriculture, du commerce et des travaux publics, au nom de l'État, concède à la Compagnie des chemins de fer du Midi

Droits réservés au Cnam et à ses partenaires

et du canal latéral à la Garonne, qui l'accepte, les chemins de fer ci-après désignés :

1° De Toulouse à Bayonne par Montrejeau, le plateau de Lannemezan, Tarbes et Pau, avec embranchement sur Foix et sur Dax ;

2° D'Agen à Tarbes, par Auch et Rabastens ;

3° De Mont-de-Marsan à ou près Rabastens.

La Compagnie s'engage à exécuter à ses frais, risques et périls, les chemins de fer ci-dessus dénommés, dans un délai de huit ans à partir du décret qui doit ratifier la présente convention.

Art. 2. — Le Ministre de l'agriculture, du commerce et des travaux publics, au nom de l'État, s'engage à concéder, sans subvention ni garantie d'intérêt, à la Compagnie des chemins de fer du Midi et du canal latéral à la Garonne, un embranchement dirigé de Castres sur un point de la ligne de Bordeaux à Cette, à déterminer de Villefranche à Castelnaudary.

La Compagnie s'engage à exécuter ledit embranchement à ses frais, risques et périls, dans un délai de huit années à partir du décret qui en rendra la concession définitive.

Les engagements énoncés au présent article seront considérés comme nuls et non avenus dans le cas où leur exécution n'aurait pas été réclamée, soit par l'État, soit par la Compagnie, dans un délai de deux ans à partir du décret qui ratifiera la présente convention.

Les obligations résultant pour la Compagnie de l'article 2 de la convention du 16 août 1854, en ce qui concerne le prolongement de l'embranchement d'Agde à Pézenas, au delà de cette dernière ville, sont modifiées ainsi qu'il suit :

Ledit embranchement sera prolongé de Pézenas jusqu'à Clermont, et la Compagnie exécutera les travaux de ce prolongement à ses frais, risques et périls, dans un délai de quatre ans à partir du décret qui ratifiera la présente convention.

Art. 3. — La Compagnie sera autorisée, sur sa demande, à établir sur le quai de la Grave, à Bordeaux, la gare du chemin de fer de Bordeaux à Cette, conformément au projet et moyennant les conditions qui seront arrêtées par l'administration, la Compagnie entendue.

Les travaux seront terminés dans le délai de trois ans à partir de la décision définitive à intervenir.

La clause énoncée au premier paragraphe du présent article sera considérée comme nulle et non avenue, dans le cas où son exécution n'aurait pas été réclamée dans le délai d'un an à partir du décret qui ratifiera la présente convention.

Art. 4. — Le Ministre de l'agriculture, du commerce et des travaux publics s'engage, au nom de l'État, à payer à la Compagnie, à titre de subvention pour l'exécution des chemins et embranchements mentionnés à l'article 1er ci-dessus, une somme de vingt-quatre millions de francs (24 000 000 fr.).

Ladite subvention sera soldée en huit termes égaux de trois millions chacun, dont le premier sera payé le 15 février 1858, et les autres à pareille époque de chacune des sept années suivantes, de la manière énoncée ci-après :

Droits réservés au Cnam et à ses partenaires

Sur les fonds versés par les Compagnies d'Orléans et de Paris à Lyon et à la Méditerranée :

1 750 000 fr. au 15 février. . . . . 1858.
1 750 000 fr. au 15 février. . . . . 1859.
1 750 000 fr. au 15 février. . . . . 1860.
1 750 000 fr. au 15 février. . . . . 1861.
2 750 000 fr. au 15 février de chacune des quatre années suivantes.

Sur les fonds du Trésor :

1 250 000 fr. au 15 février. . . . . 1858.
1 250 000 fr. au 15 février. . . . . 1859.
1 250 000 fr. au 15 février. . . . . 1860.
1 250 000 fr. au 15 février. . . . . 1861.
250 000 fr. au 15 février de chacune des quatre années suivantes.

Les sommes à verser sur les fonds du Trésor seront payées en obligations de l'État, ainsi qu'il sera dit à l'article 15 ci-après.

La Compagnie devra justifier, avant chaque payement, de l'emploi sur les lignes auxquelles ladite subvention s'applique, en achat de terrains, en travaux et approvisionnements sur place, d'une somme triple du montant de chaque versement.

Le dernier versement ne sera fait qu'après l'ouverture de l'ensemble des chemins et embranchements dont il s'agit.

Art. 5. — Le Ministre de l'agriculture, du commerce et des travaux publics s'engage, en outre, à garantir, au nom de l'État, pendant cinquante ans, à dater de l'époque fixée pour l'achèvement total des travaux et de la manière qu'il jugera la plus propre à concilier les intérêts de l'État et ceux de ladite Compagnie, un intérêt annuel de quatre pour cent (4 %) sur le capital employé par elle, déduction faite de la subvention mentionnée en l'article qui précède, pour l'établissement des lignes concédées par l'article 1er de la présente convention, sans que ce capital puisse, en aucun cas, excéder la somme de cent douze millions de francs (112 000 000 fr.).

En conséquence, l'intéret garanti annuellement par l'État ne pourra excéder quatre millions quatre cent quatre-vingt mille francs (4 480 000 fr.)

Art. 6. — A dater du premier janvier 1866, si le produit net de l'exploitation des lignes concédées par l'article 1er de la présente convention excède huit pour cent (8 %) du capital dépensé par la Compagnie pour l'établissement desdites lignes, moitié de l'excédant sera attribuée à l'État.

Art 7. — La garantie d'un minimum d'intérêt de quatre pour cent (4 %) et le partage au profit de l'État des bénéfices excédant huit pour cent (8 %) du capital dépensé par la Compagnie seront appliqués d'une manière distincte, en ce qui concerne, d'une part, les lignes comprises dans l'article 1er de la présente convention, et, de l'autre, celles qui forment le réseau actuel des chemins de fer du Midi.

Art. 8. — Un règlement d'administration publique déterminera, en ce qui concerne la garantie d'intérêt accordée à la Compagnie, les formes suivant

Droits réservés au Cnam et à ses partenaires

lesquelles elle sera tenue de justifier vis-à-vis de l'État et sous le contrôle de l'administration supérieure, d'une part, pour les lignes dénommées à l'article 1er de la présente convention, et, d'autre part, pour celles qui forment le réseau actuel des chemins de fer du Midi : 1° des frais de construction; 2° des frais annuels d'entretien et d'exploitation; 3° des recettes.

Ne seront pas comptés dans les frais annuels, les intérêts et l'amortissement des emprunts que la Compagnie pourrait contracter pour l'achèvement des travaux, en cas d'insuffisance du capital garanti par l'État.

Le même règlement d'administration publique déterminera, pour les lignes mentionnées au paragraphe 1er ci-dessus, les dispositions destinées à régler l'exercice du droit de partage des bénéfices au delà de huit pour cent du capital dépensé par la Compagnie sur lesdites lignes.

Le compte de premier établissement sera arrêté pour ces lignes cinq ans après les époques respectivement fixées pour l'achèvement de chacune d'elles.

Toutefois, après l'expiration de ce délai de cinq ans, la Compagnie pourra être autorisée, s'il y a lieu, par décret délibéré en Conseil d'État, à ajouter auxdits comptes les dépenses qui seraient faites pour l'exécution de travaux qui seraient reconnus être de premier établissement.

Dans tous les cas et lors même que les dépenses s'appliqueraient à des lignes soumises à la clause du partage au delà de huit pour cent, la Compagnie n'aura droit qu'au prélèvement, sur les produits nets, des intérêts et de l'amortissement desdites dépenses.

Art. 9. — Le Ministre de l'agriculture, du commerce et des travaux publics, au nom de l'État, concède pour moitié, sans subvention ni garantie d'intérêt, à la Compagnie des chemins de fer du Midi et du canal latéral à la Garonne, qui l'accepte, un raccordement à Bordeaux du chemin de fer de Paris à Bordeaux avec le chemin de fer du Midi, ledit raccordement étant concédé pour l'autre moitié à la Compagnie de Paris à Orléans.

En conséquence, la dépense de construction sera supportée et les produits seront partagés par moitié entre lesdites deux Compagnies. Les travaux dudit raccordement devront être terminés dans un délai de deux ans à partir du décret qui approuvera la présente convention.

Les Compagnies sont autorisées à percevoir pour le passage sur le pont de la Garonne, en sus du parcours réel, la taxe d'un kilomètre par chaque somme de trois cent mille francs employée à la construction de ce pont, sans que, dans aucun cas, le nombre de kilomètres auquel s'appliquera cette taxe puisse être supérieur à cinq.

Les conditions de la construction et de l'exploitation du raccordement mentionné au présent article seront réglées de concert entre les deux Compagnies, et, en cas de désaccord, par le Ministre de l'agriculture, du commerce et des travaux publics.

Art. 10. — Les travaux partiels approuvés par décisions spéciales du Ministre de l'agriculture, du commerce et des travaux publics, sur l'avis du conseil général des ponts et chaussées, et entrepris antérieurement au décret qui ratifiera la présente convention sur différents points des lignes mentionnées à l'article 1er

Droits réservés au Cnam et à ses partenaires

ci-dessus, seront continués par les entrepreneurs actuels jusqu'à leur complet achèvement.

Les comptes de ces travaux seront définitivement arrêtés par le Ministre de l'agriculture, du commerce et des travaux publics.

Les dépenses excédant la somme de deux millions cinq cent mille francs (2 500 000 fr.) seront payées par la Compagnie, ladite somme de deux millions cinq cent mille francs avancée par l'État lui sera remboursée, le 15 février 1858, par compensation avec le montant du premier terme de la subvention qui sera due à la Compagnie, conformément à l'article 3 ci-dessus, ladite compensation devant s'opérer jusqu'à concurrence de sept cent cinquante mille francs sur les fonds du Trésor, et, pour le surplus, sur les fonds versés par les Compagnies d'Orléans et de Paris à Lyon et à la Méditerranée.

Art. 11. — Les obligations que la Compagnie pourrait avoir à émettre tant pour l'exécution des travaux mis à sa charge par la présente convention, que pour l'achèvement des chemins qui lui ont été concédés par des actes antérieurs, ne pourront être émises qu'en vertu d'une autorisation du Ministre de l'agriculture, du commerce et des travaux publics, qui déterminera l'époque, le mode et la forme de ses émissions, et fixera les époques et les quotités des versements jusqu'à complète réalisation.

Art. 12. — La durée de la concession pour l'ensemble du réseau formé par les lignes précédemment concédées à la Compagnie des chemins de fer du Midi et du canal latéral à la Garonne, et par les lignes concédées en vertu de la présente convention à titre, soit définitif, soit éventuel, sera de quatre-vingt-dix-neuf ans, à partir du 1er janvier 1862; en conséquence, ladite concession prendra fin le trente et un décembre mil neuf cent soixante (31 décembre 1960).

Art. 13. — La faculté de rachat stipulée au profit de l'État ne pourra être exercée que sur l'ensemble des lignes concédées à la Compagnie, soit en vertu de la présente convention, soit en vertu d'actes antérieurs, et après un délai de quinze ans à partir de l'origine de la concession telle qu'elle est fixée par l'article ci-dessus.

Art. 14. — Les lignes concédées à la Compagnie des chemins de fer du Midi et du canal latéral à la Garonne en vertu de la présente convention, celles qui forment son réseau actuel, ainsi que le chemin de fer de Bordeaux à la Teste, seront régies par le cahier des charges ci-annexé. Toutefois, les dispositions du titre IV dudit cahier des charges ne seront applicables qu'à partir du 1er janvier 1858.

Art. 15. — Sont maintenues les subventions montant ensemble à cinquante et un millions cinq cent mille francs (51 500 000 fr.) allouées à la Compagnie par l'article 4 du cahier des charges annexé à la loi du 8 juillet 1852, l'article 2 de la convention du 24 août suivant, et l'article 4 du cahier des charges annexé à cette convention, ledit article approuvé par la loi du 28 mai 1853.

Le dernier terme desdites subventions tel qu'il sera réglé en vertu de la convention du 13 février 1855 sera transformé à l'époque de son échéance, c'est-à-dire à la date du 15 janvier 1859, en obligations négociables de l'État, de cinq cents francs chacune. Ces obligations porteront intérêt à cinq pour cent (5 %) et seront remboursables en trente ans, par voie de tirage au sort.

Droits réservés au Cnam et à ses partenaires

La portion de subvention à payer sur les fonds du Trésor, conformément à l'article 4 ci-dessus, pour l'exécution des chemins de fer énoncés à l'article 1er et montant à la somme totale de six millions, sera payée, à mesure des échéances, en obligations de même nature.

Art. 16. — Sont maintenus :

Premièrement. La garantie d'intérêt de quatre pour cent, avec amortissement également calculé à quatre pour cent pendant cinquante ans, sur un emprunt de cinquante et un millions de francs (51 000 000 fr.) (art. 66 du cahier des charges annexé à la loi du 8 juillet 1852 et art. 7 du cahier des charges annexé à la convention du 24 août 1852, ledit article approuvé par la loi du 28 mai 1853).

Deuxièmement. La garantie d'intérêt à 4 % pendant cinquante ans sur un capital de soixante-sept millions de francs (art. 67 du cahier des charges annexé à la loi du 8 juillet 1852, et article 7, ci-dessus cité, du cahier des charges annexé à la convention du 24 août 1852).

Troisièmement. La disposition des articles 3 et 5 de ladite convention portant que les garanties énoncées aux deux paragraphes qui précèdent ne seront exercées que dans le cas où les produits des entreprises ci-après :

1° Chemin de fer de Bordeaux à Cette, avec embranchement sur Pézenas;

2° Canal latéral à la Garonne ;

3° Chemin de fer de Lamothe à Bayonne;

4° Embranchement de Mont-de-Marsan;

5° Chemin de fer de Narbonne à Perpignan, ne s'élèveraient pas à une somme suffisante pour faire face auxdits intérêts et amortissements garantis.

Quatrièmement. Le paragraphe 3 de l'article 7 du cahier des charges annexé à la convention du 24 août 1852, ledit paragraphe portant que, pour calculer le produit net du chemin de fer entre Lamothe et Bayonne, le péage pour la circulation des trains de la ligne de Bordeaux à Bayonne, entre Bordeaux et Lamothe, sera calculé par kilomètre à raison de moitié des taxes réellement perçues sur les voyageurs et marchandises de toute nature par la Compagnie de Bayonne.

Cinquièmement. Le partage, au profit de l'État, des bénéfices au-delà de huit pour cent stipulé en ce qui concerne le chemin de fer de Bordeaux à Cette, par l'article 69 du cahier des charges annexé à la loi du 8 juillet 1852, et, en ce qui concerne le chemin de fer de Lamothe à Bayonne, avec embranchement sur Mont-de-Marsan et l'embranchement de Narbonne à Perpignan, par l'article 8 du cahier des charges supplémentaire annexé à la convention du 24 août 1852.

Sixièmement. Le titre II du cahier des charges annexé à la loi du 8 juillet 1852 et relatif au canal latéral de la Garonne.

Art. 17. — Lorsque l'État aura, à titre de garant, payé tout ou partie d'une annuité d'intérêt, il en sera remboursé, avec les intérêts à quatre pour cent, sur les bénéfices nets de l'entreprise excédant les intérêts garantis, dans quelque année qu'ils se produisent, et avant tout prélèvement de dividendes au profit de la Compagnie.

La clause énoncée au paragraphe précédent s'appliquera d'une manière

Droits réservés au Cnam et à ses partenaires

distincte, d'une part, à l'ensemble des lignes constituant le réseau actuel des chemins de fer du Midi, et, d'autre part, à l'ensemble des lignes concédées en vertu de la présente convention.

Si, à l'expiration de la concession, l'État est créancier de la Compagnie, le montant de sa créance sera compensé jusqu'à due concurrence avec la somme due à la Compagnie pour la reprise du matériel, s'il y a lieu, aux termes de l'article 36 du cahier des charges ci-annexé.

Art. 18. — Sont abrogées, dans toutes les dispositions dont le maintien ne résulte pas de la présente convention, les lois, décrets, conventions et cahiers des charges relatifs à la concession des chemins de fer de Bordeaux à Cette, avec embranchement sur Pézenas; de Bordeaux à la Teste et à Arcachon; de Lamothe à Bayonne, avec embranchement sur Mont-de-Marsan, et de Narbonne à Perpignan.

Art. 19.—La présente convention ne sera passible que du droit fixe d'un franc.

ANNEXE LX

COMPAGNIE DU MIDI

Convention du 1er août 1857 approuvée par décret du même jour.
(Routes agricoles des Landes.)

Article 1er. — La Compagnie des chemins de fer du Midi et du canal latéral à la Garonne s'engage à exécuter, moyennant le payement par l'État d'une somme totale de quatre millions de francs (4 000 000 fr.) à prélever jusqu'à due concurrence sur la somme de vingt-quatre millions de francs (24 000 000 fr.), qui doit être versée au Trésor par les Compagnies d'Orléans et de Paris à Lyon et à la Méditerranée, conformément aux articles 12 et 10 des conventions du 11 avril 1857, approuvées par les décrets et ratifiées par les lois du 19 juin 1857, les routes agricoles à établir dans les départements de la Gironde et des Landes, sur un développement total de cinq cents kilomètres (500 km.) environ; lesdites routes déterminées ainsi qu'il suit :

GIRONDE

De la station de Pierroton à Martignas,
— de Pierroton à Saucats,
— de Marcheprime à Saumos,
— de Marcheprime à Hostens,
— de Facture à Arès,
— de Facture à Béliet,
— de la Hume à Sanguinet,
— de Caudos à Sanguinet,
— de Caudos à Salles,
— de Salles à Belin.

Droits réservés au Cnam et à ses partenaires

LANDES

De la station de Ichoux à Biscarosse,
— de Ichoux à Sore,
— de Labouheyre à Sainte-Eulalie, avec embranchement de Pontenx à Mimizan,
— de Labouheyre à Trensacq,
— de Sabres à Escource,
— de Sabres à Labrit,
— de Morcens à Mimizan, avec embranchement d'Onesse à Mézos,
— de Rion à Saint-Julien-en-Born, avec embranchement d'Uza à Lit,
— de Rion à Tartas,
— de la Luque à Saint-Girons,
— de la Luque à Pontonx,
— de Dax à Castets.

La Compagnie s'engage à terminer les travaux dans un délai de quatre ans à partir du décret qui ratifiera la présente convention.

Art. 2. — La somme de quatre millions, énoncée à l'article précédent, sera payée par l'État en quatre termes égaux d'un million chacun, savoir : un million le 15 février 1858, et les autres termes à la même date des trois années suivantes.

La Compagnie devra justifier, avant chaque payement, que le montant de la dépense faite excède d'un quart le chiffre de l'à-compte à payer.

Dans le cas où la Compagnie ne serait pas en mesure de recevoir un terme à l'échéance fixée, ce terme pourra être payé partiellement dans le cours de l'exercice auquel il appartient, au fur et à mesure des justifications faites par la Compagnie, sans toutefois que chaque payement puisse être inférieur à deux cent mille francs.

Art. 3. — La Compagnie sera soumise, pour l'exécution des travaux énoncés à l'article 1er ci-dessus, aux clauses et conditions du cahier des charges ci-annexé.

Art. 4. — Les travaux entrepris par l'État, antérieurement au décret qui ratifiera la présente convention, sur différents points des routes agricoles du département des Landes, seront continués par les entrepreneurs actuels jusqu'à leur entier achèvement. Les comptes de ces travaux seront définitivement arrêtés par le Ministre de l'agriculture, du commerce et des travaux publics.

Les dépenses excédant cent cinquante mille francs (150 000 fr.) seront payées par la Compagnie. La somme de cent cinquante mille francs (150 000 fr.) avancée par l'État lui sera remboursée par la Compagnie le 10 septembre 1857.

Art. 5. — Le Ministre de l'agriculture, du commerce et des travaux publics, au nom de l'État, s'engage à concéder à la Compagnie, après l'accomplissement des formalités voulues par les lois et règlements pour constater l'utilité publique, l'autorisation d'établir des chemins à rails de bois ou de

Droits réservés au Cnam et à ses partenaires

fer le long de tout ou partie des routes agricoles énoncées à l'article 1er ci-dessus.

Les conditions de cette autorisation seront réglées par le cahier des charges ci-annexé.

L'engagement énoncé au § 1er du présent article sera considéré comme nul et non avenu, en ce qui concerne les routes pour lesquelles un décret d'autorisation définitive ne sera pas intervenu dans un délai de quatre ans à partir du décret qui ratifiera la présente convention.

Art. 6.—La présente convention ne sera passible que du droit fixe d'un franc.

ANNEXE LXI

COMPAGNIE DU MIDI

Convention du 29 mai 1858 approuvée par décret du 21 juin 1858 et relative à l'affermage du canal du Midi.

Article 1er. — Est et demeure approuvé le traité passé, le 29 mai 1858, entre la Compagnie du canal du Midi et la Compagnie des chemins de fer du Midi et du canal latéral à la Garonne, traité par lequel cette dernière Compagnie prend à bail, pour un laps de quarante années (1), le canal du Midi, ses annexes et embranchements, moyennant les conditions acceptées par les deux parties.

En conséquence, la Compagnie des chemins de fer du Midi et du canal latéral à la Garonne est substituée, pour l'exploitation du canal du Midi et de ses embranchements, aux droits et obligations résultant des édits, décrets et ordonnances relatifs audit canal, et sous la réserve des conditions énoncées à l'article 2 et à l'article 3 ci-après.

Le traité restera annexé à la présente convention.

Art. 2. — Le tarif des droits à percevoir sur le canal latéral à la Garonne, conformément à l'article 60 du cahier des charges annexé à la loi du 8 juillet 1852, est modifié, ainsi qu'il suit, pour toute la durée du bail d'affermage passé entre les Compagnies sus-nommées.

Il sera perçu par tonne et par kilomètre :

Pour les marchandises de 1re classe,	
A la remonte.	0 fr. 04
A la descente.	0 03
Pour les marchandises de 2e classe,	
A la remonte.	0 03
A la descente.	0 02

(1) Aux termes de la convention annexe entre les deux Compagnies, le montant du canon annuel à verser par la Compagnie du Midi est de 743 000 fr., non compris les charges de 8 000 obligations de 300 fr. chacune.

Le bail a son origine au 1er juillet 1858 et doit expirer le 30 juin 1898.

Droits réservés au Cnam et à ses partenaires

Par mètre cube d'assemblage, sans déduction du vide :

TRAINS DE CHARPENTE

A la remonte.	0 fr. 03
A la descente.	0 02

TRAINS DE BOIS A BRULER

A la remonte.	0 02
A la descente.	0 01

Toutes les autres dispositions du tarif déterminées par ledit cahier des charges sont maintenues.

Art. 3. — Le tarif à percevoir sur le canal du Midi, pendant la durée du bail d'affermage sus-énoncé, est fixé ainsi qu'il suit :

TARIF

VOYAGEURS (par tête et par kilomètre).

De 1re classe.	0 fr. 03
De 2e classe.	0 02

BESTIAUX (par tête et par kilomètre).

Bœufs, vaches, taureaux, chevaux, mulets, bêtes de trait. . . .	0 03
Veaux, porcs.	0 015
Moutons, brebis, agneaux, chèvres.	0 015

MARCHANDISES (par tonne et par kilomètre).

1re *classe.*

Arbres et arbustes. — Poissons frais, huîtres, volailles et viandes fraîches, œufs, beurre, miel, légumes frais, fruits verts. — Passementerie, rubanerie, parfumerie, papeterie, ébénisterie, glaces et meubles. — Nacre, ivoire, écaille, paille d'Italie. — Soieries, rouenneries, draperies, toiles, tissus de toute nature, vêtements. . . . . 0 fr. 06

2e *classe.*

Tabac, houblons, garances, indigo, sorgho, plantes industrielles non dénommées. — Amandes, châtaignes, pruneaux, pommes de terre, fruits secs et confits. — Bois de teinture, bois exotiques bruts, bois ouvrés. — Chanvres, lins, cotons, laines, soies, matières textiles. — Fils, cordes, cordages et agrès. — Sucres et mélasses. — Graines tinctoriales, oléagineuses et fourragères. — Vins, vinaigres, liqueurs, spiritueux, boissons fermentées. — Céréales, grains, avoine, millet, maïs, orge, farineux, fécules, légumes secs, riz, denrées alimentaires. — Cafés, épiceries, denrées coloniales, drogueries et produits pharmaceutiques. — Peaux et cuirs bruts ou préparés, crins, soies de porcs, dépouilles et poils d'animaux. — Cires, gommes, graisses, suifs, huiles animales et végétales, savons, essences. — Acides, soudes et potasses, sulfates, aluns, verdets, tartres et produits chimiques non dénommés. — Cristaux, porcelaines, verres, faïence et poterie non dénommée. — Ferronnerie, quincaillerie, métaux ouvrés, fonte moulée, matériel de guerre. — Corne ouvrée, objets manufacturés. — Liège, chardons, soufre, fanons de baleines, matières premières pour l'industrie non dénommées. — Poissons secs ou salés, viandes

Droits réservés au Cnam et à ses partenaires

fumées ou salées, fromages, charcuteries. — Caisses, sacs, paniers, futailles vides et emballages. . . . . 0 fr. 05

3e classe.

Bois de charpente, de charronnage, de menuiserie et d'ébénisterie, sciés et débités, mais non ouvrés, madriers, planches, voliges, lattes et bardeaux, merrains, douelles et douves, chevrons, perches, poteaux, cercles en bois, échalas, écorces et tan. — Son et issues, tourteaux et résidus propres à l'alimentation du bétail, bourres, étoupes, déchets de coton, dégras, chiffons, os bruts, vieux cordages, cornes brutes et cornailles, sabots de bétail, rognures de métaux, verre cassé et déchets de toute nature. — Nattes, paillassons, sparterie, balais. — Noir animal, guano, phosphates bruts ou préparés, engrais commerciaux non dénommés. — Sel marin et sel gemme brut ou raffiné. — Brai, goudron, bitume, poix, asphaltes, colophanes, gommes et résines. — Métaux communs en barre, fils, feuilles, lingots ou saumons, fontes brutes. — Albâtre brut, marbres en tranches, ocres, sumac, pierres lithographiques, pierres ponces, pierres à aiguiser, filtres en grès, meules et pierres sculptées. . . 0 fr. 04

4e classe.

Foin, paille, fourrages verts ou secs et plantes fourragères. — Bois de charpente et de charronnage, de menuiserie et d'ébénisterie en grume, bois à brûler, souches, fagots et fascines, osiers en bottes. — Coke et charbon de bois. — Briques, tuiles, carreaux, tuyaux en poterie pour conduites d'eau et drainage, terres cuites pour constructions. — Ardoises, dalles, pierres de taille travaillées, marbres en bloc. — Ciment, pouzzolane, chaux calcinée, plâtre cuit, terres réfractaires, kaolin, feldspath, chaux fluatée, talc, craie, blanc d'Espagne, cendres. — Manganèse, minerais de cuivre, de plomb, de zinc ou autres métaux non dénommés, ferraille, vieille fonte. . . 0 fr. 03

5e classe.

Houille, lignite, tourbe, mottes à brûler. — Cendres de bois lessivées et cendres de houille. — Terre végétale, terre de bruyère, sable, gravier, marne et argiles communes. — Fumiers, boues, vidanges et poudrettes. — Marcs de raisins, varechs, paille et joncs pour litières. — Pierres de taille brutes, moellons, meulières. — Pavés, pierres à chaux et à plâtre, pierres cassées pour l'entretien des routes. — Minerai de fer, castine, scories de métaux fossiles. . . . . 0 fr. 02

RADEAUX (par kilomètre).

Trains de bois de charpente, par mètre cube d'assemblage, sans déduction du vide . . . . . 0 fr. 03

Trains de bois à brûler 0 02

BATEAUX VIDES.

Bateaux non flottants transportés, par tonne et par kilomètre . . 0 fr. 04

BATEAUX FLOTTANTS VIDES.

Bateaux jaugeant quatre-vingts tonnes et au-dessus, et bateaux d'agrément, par bateau. . . . . 0 fr. 10

Droits réservés au Cnam et à ses partenaires

Bateaux jaugeant vingt tonnes et moins de quatre-vingts tonnes, par bateau. . . . . 0 fr. 075

Bateaux jaugeant moins de vingt tonnes, par bateau 0 05

La Compagnie des chemins de fer du Midi et du canal lattéral à la Garonne demeure d'ailleurs soumise, pour l'exploitation du canal du Midi, aux dispositions des paragraphes 3, 4 et 5 de l'article 60, des articles 61 et 62, du paragraphe 2 de l'article 63 et de l'article 65 du cahier des charges annexé à la loi du 8 juillet 1852.

ANNEXE LXII

COMPAGNIE DU MIDI

Extrait du traité entre la Compagnie des chemins de fer du Midi et du canal latéral à la Garonne et celle du canal du Midi.

. . . . . .

Art. 3. — La Compagnie du chemin de fer fixera les tarifs d'après les décrets et ordonnances en vigueur, percevra les péages, redevances, produits de toute sorte à compter du jour de son entrée en possession, affermera ou exploitera, à son profit, les domaines, bâtiments et dépendances, la pêche, les eaux motrices et d'irrigation.

. . . . . .

Art. 5. . . . . .

1° La Compagnie des chemins de fer du Midi remplira et exécutera, aux lieu et place de la Compagnie du canal du Midi, toutes les charges et obligations dont celle-ci est tenue, tant activement que passivement, et notamment tous les baux et locations faits par elle ou à elle faits.

2° Elle ne pourra apporter aux travaux existants aucune modification ayant pour objet de changer les conditions de la navigation, sans avoir préalablement obtenu le consentement de la Compagnie du canal du Midi et l'approbation de l'administration des ponts et chaussées.

3° Elle maintiendra le canal et toutes ses dépendances en bon état de réparation et d'entretien, etc.

. . . . . .

ANNEXE LXIII

COMPAGNIE DU MIDI

Convention des 28 décembre 1858 et 11 juin 1859 approuvée par une loi du 11 juin 1859.

Article 1er. — Est approuvé le traité passé, le 24 décembre 1858, entre la Compagnie des chemins de fer du Midi et du canal latéral à la Garonne et la

Droits réservés au Cnam et à ses partenaires

Compagnie du chemin de fer de Bordeaux à la Teste ; ledit traité portant cession, par cette dernière Compagnie à celle du Midi, de la ligne de Bordeaux à la Teste.

Une copie certifiée du traité énoncé au présent article restera annexée à la présente convention.

Art. 2. — Le Ministre de l'agriculture, du commerce et des travaux publics, au nom de l'État, concède à la Compagnie des chemins de fer du Midi et du canal latéral à la Garonne, qui l'accepte,

1° Un chemin de fer de Bayonne à la frontière d'Espagne, près Irun ;

2° Le prolongement jusqu'à Lodève du chemin d'Agde à Pézenas et à Clermont.

La Compagnie s'engage à exécuter, à ses frais, risques et périls, les chemins de fer ci-dessus dénommés, en se conformant aux clauses et conditions de la présente convention et du cahier des charges annexé au décret du 1er août 1857.

Le chemin de Bayonne à Irun sera terminé dans un délai de quatre ans, et le prolongement de Clermont à Lodève dans un délai de six ans, à partir du décret qui ratifiera la présente convention.

Sur la ligne d'Agde à Lodève, les terrains seront acquis et les ouvrages d'art seront exécutés pour une seule voie, sauf l'établissement d'un certain nombre de gares d'évitement.

Les ponts à construire sur l'Adour et sur la Nive seront disposés de manière à présenter, indépendamment des voies de fer destinées au service du chemin, une chaussée à double voie, bordée de trottoirs, laquelle sera spécialement affectée à la circulation des piétons et des voitures. La largeur de cette chaussée, y compris les trottoirs, ne pourra pas être inférieure à six mètres.

Art. 3. — Le Ministre de l'agriculture, du commerce et des travaux publics, au nom de l'État, s'engage à concéder à la Compagnie du Midi, dans le cas où l'utilité publique en serait reconnue, après l'accomplissement des formalités prescrites par l'article 3 de la loi du 3 mai 1841, un chemin de fer de Perpignan à Port-Vendres.

L'engagement ci-dessus énoncé sera considéré comme nul et non avenu dans la cas où, dans un délai de quatre ans, à partir de la ratification des présentes, l'exécution n'en aurait pas été réclamée, soit par le Gouvernement, soit par la Compagnie ; comme aussi dans le cas où, l'accomplissement en ayant été réclamé, l'utilité publique n'aurait pas été déclarée dans un délai de huit ans, à partir de ladite époque.

Art. 4. — Le Ministre de l'agriculture, du commerce et des travaux publics, au nom de l'État, s'engage à livrer à la Compagnie :

1° Pour la ligne de Toulouse à Bayonne, et en outre pour l'embranchement sur Bagnères-de-Bigorre, dans le cas où cette dernière ville ne serait pas desservie directement par le chemin de fer de Toulouse à Bayonne ;

2° Pour le prolongement de Perpignan à Port-Vendres, dans le cas où la concession de cette dernière ligne deviendrait définitive, ainsi qu'il est prévu à l'article 3 de la présente convention ;

Les terrains, terrassements et ouvrages d'art desdits chemins, et de leurs stations, ainsi que les maisons de gardes des passages à niveau.

La Compagnie s'engage, de son côté, à prendre à sa charge toutes les autres

Droits réservés au Cnam et à ses partenaires

dépenses relatives à l'établissement et à l'exploitation des lignes énoncées au présent article, y compris la construction des bâtiments des stations, en se conformant au cahier des charges supplémentaire, annexé à la présente convention, lequel fera partie, comme titre 1er *bis*, du cahier des charges annexé au décret du 1er août 1857.

Ladite Compagnie renonce à recevoir :

1° La somme de vingt-quatre millions de francs qui lui a été allouée, à titre de subvention, pour l'exécution des chemins de fer Pyrénéens, par l'article 4 de la convention du 1er août 1857 ;

2° La somme de quatre millions de francs, montant du marché à forfait passé avec ladite Compagnie, par une autre convention également du 1er août 1857, pour l'établissement de routes agricoles dans les départements de la Gironde et des Landes.

Et elle s'engage à exécuter, sans subvention et sans le concours de l'État :

1° Les lignes concédées par la convention du 1er août 1857, à l'exception des ouvrages mis à la charge de l'État par le présent article pour le chemin de fer de Toulouse à Bayonne et l'embranchement sur Bagnères-de-Bigorre ;

2° Les routes agricoles désignées à la convention du 1er août 1857, et ce conformément aux clauses et conditions tant de cette convention que du cahier des charges y annexé.

Art. 5. — La dépense des travaux partiels entrepris par l'État antérieurement au décret du 1er août 1857, sur celles des lignes du réseau pyrénéen, dont l'exécution reste entièrement à la charge de la Compagnie, en vertu de la présente convention, est réglée à la somme totale d'un million huit cent cinq mille six cent quarante-sept francs (1 805 647 fr.).

La Compagnie s'engage à livrer à l'État, dans le délai de deux ans, à dater du décret qui approuvera ladite convention, des terrains, terrassements et ouvrages d'art, sur la ligne de Toulouse à Bayonne, jusqu'à concurrence d'une dépense de un million huit cent cinq mille six cent quarante-sept francs (1 805 647 fr.), égale à la somme ci-dessus énoncée.

Art. 6. — Le délai d'un an, fixé par l'article 3 de la convention du 1er août 1857, pour l'exercice de la faculté qui est accordée à la Compagnie par ledit article, d'établir, sur le quai de la Grave, à Bordeaux, la gare du chemin de fer de Bordeaux à Cette, est prorogé de deux années, lesquelles commenceront à courir à partir du décret qui approuvera la présente convention.

Art. 7. — La concession de la Compagnie des chemins de fer du Midi et du canal latéral à la Garonne sera considérée, au point de vue de l'application des clauses stipulées par la présente convention, comme partagée en deux réseaux distincts, savoir :

1° L'ancien réseau, comprenant les lignes énoncées ci-après :

De Bordeaux à Cette, y compris le raccordement à Bordeaux avec les chemins de fer d'Orléans à Bordeaux et de Bordeaux à la Teste ;

De Narbonne à Perpignan ;

De Bordeaux à la Teste, avec prolongement sur Arcachon ;

De Lamothe à Bayonne, avec embranchement sur Mont-de-Marsan.

2° Le nouveau réseau comprenant les lignes ci-après :

Droits réservés au Cnam et à ses partenaires

De Toulouse à Bayonne, avec embranchement sur Foix, sur Dax et sur Bagnères de Bigorre;
D'Agen à Tarbes;
De Mont-de-Marsan à Andrest;
D'Agde à Pézenas, Clermont et Lodève;
De Bayonne à Irun.

Lignes concédées à titre éventuel.

Embranchement de la ligne de Bordeaux à Cette sur Castres;
De Perpignan à Port-Vendres.

Art. 8. — La garantie d'intérêt stipulée par les articles 66 et 67 du cahier des charges annexé à la loi du 8 juillet 1852 et par l'article 7 du cahier des charges annexé à la convention du 24 août de la même année, pour les lignes de Bordeaux à Cette, de Bordeaux à Bayonne, et de Narbonne à Perpignan, s'appliquera à l'ensemble des lignes composant l'ancien réseau, tel qu'il est défini à l'article 7 ci-dessus.

Art. 9. — Le Ministre de l'agriculture, du commerce et des travaux publics s'engage, au nom de l'État, à garantir à la Compagnie, pendant cinquante années, à partir du premier janvier mil huit cent soixante-cinq (1865), l'intérêt à quatre pour cent et l'amortissement calculé au même taux, pour un terme de cinquante ans, du capital affecté à l'établissement des lignes composant le nouveau réseau, tel qu'il est défini à l'article 7 ci-dessus, sans que le capital ainsi garanti puisse excéder, pour l'ensemble des lignes concédées définitivement, la somme totale de cent dix-neuf millions de francs (119 000 000 fr.), et, pour les lignes concédées à titre éventuel, les sommes ci-après :

Embranchement de Castres, neuf millions, ci.	9 000 000 fr.
De Perpignan à Port-Vendres, quatre millions, ci. . . .	4 000 000

Celles des lignes du nouveau réseau qui ne seront pas terminées avant le 1er janvier 1865 ne participeront à la garantie d'intérêt qu'à partir du 1er janvier qui suivra leur mise en exploitation.

Jusqu'à l'époque où commencera, pour les lignes du nouveau réseau, l'application de la garantie stipulée par le présent article, les intérêts et l'amortissement des obligations émises pour leur exécution seront payés au moyen des produits des sections de ces lignes qui seront mises successivement en exploitation. En cas d'insuffisance, ces intérêts et amortissement seront portés au compte de premier établissement.

Art. 10. — La garantie d'intérêt stipulée par l'article précédent s'appliquera ainsi qu'il suit :

Il sera établi, chaque année, deux comptes distincts des produits nets, y compris les produits accessoires de toute nature :

1° De l'ancien réseau; 2° du nouveau réseau,

Tels qu'ils sont définis à l'article 7 ci-dessus.

Les produits nets du canal latéral à la Garonne et ceux du canal du Midi, pendant la durée du bail d'affermage de ce dernier canal, seront ajoutés aux produits de l'ancien réseau.

A partir du 1er janvier qui suivra l'achèvement complet de l'ensemble des

Droits réservés au Cnam et à ses partenaires

lignes comprises, soit dans l'ancien, soit dans le nouveau réseau, toute la portion des produits nets de l'ancien réseau, établis ainsi qu'il est dit au paragraphe précédent, qui excédera un revenu net moyen de dix-neuf mille cinq cents francs (19 500 fr.) par kilomètre de chemin de fer, sera appliquée, concurremment avec les produits nets du nouveau réseau, à couvrir l'intérêt et l'amortissement garantis par l'État.

Dans les années comprises entre le 1er janvier 1865 et l'époque de l'achèvement complet de l'ensemble des lignes concédées, le chiffre ci-dessus fixé sera réduit de deux cents francs (200 fr.) pour chaque longueur de cent kilomètres (100 km.) non livrée à l'exploitation, sans toutefois que la réduction totale puisse excéder douze cents francs (1 200 fr.).

En conséquence des dispositions du présent article, la garantie de l'État ne s'appliquera au nouveau réseau que dans le cas où les produits nets de ce réseau, accrus de l'excédant des produits de l'ancien, ne couvriraient pas l'intérêt et l'amortissement à quatre pour cent du capital garanti par l'État.

Art. 11. — Lorsque l'État aura, à titre de garant, payé tout ou partie d'une annuité garantie, soit sur l'ancien, soit sur le nouveau réseau, il en sera remboursé, avec les intérêts à quatre pour cent par an, sur les produits nets du réseau auquel cette annuité aura été appliquée, dès que les produits de ce réseau dépasseront l'intérêt et l'amortissement garantis et dans quelque année que cet excédant se produise.

Les produits nets de l'ancien réseau seront calculés, ainsi qu'il est dit ci-dessus, en y ajoutant ceux du canal latéral à la Garonne et du canal du Midi, pendant la durée du bail d'affermage de ce dernier canal.

Les produits nets du nouveau réseau seront calculés en tenant compte de l'excédant de recettes provenant de l'ancien réseau, conformément à l'article 10 ci-dessus.

A l'expiration de la concession, ou dans le cas d'application de la clause de rachat stipulée par l'article 37 du cahier des charges, si l'État est créancier de la Compagnie, le montant de sa créance sera compensé, jusqu'à due concurrence, avec la somme due à la Compagnie pour la reprise, s'il y a lieu, aux termes de l'article 36 dudit cahier des charges, du matériel, tant de l'ancien que du nouveau réseau.

Art. 12. — Le partage des bénéfices de l'entreprise au delà de huit pour cent, stipulé par l'article 69 du cahier des charges annexé à la loi du 8 juillet 1852, par l'article 8 du cahier des charges annexé à la convention du 24 août de la même année et par l'article 7 de la convention du 1er août 1857, s'exercera à partir du 1er janvier 1872.

Ce partage sera appliqué d'une manière distincte, d'une part, en ce qui concerne l'ancien réseau, y compris le canal latéral à la Garonne et le canal du Midi, et, d'autre part, en ce qui concerne le nouveau réseau, tels que lesdits réseaux sont définis par l'article 7 ci-dessus.

Art. 13. — Un règlement d'administration publique déterminera, en ce qui concerne la garantie d'intérêt accordée par les articles 8 et 9 de la présente

Droits réservés au Cnam et à ses partenaires

convention, les formes suivant lesquelles la Compagnie sera tenue de justifier vis-à-vis de l'État et sous le contrôle de l'administration supérieure :

1° Des frais de construction ;

2° Des frais annuels d'entretien et d'exploitation ;

3° Des recettes.

Ne seront pas comptés dans les frais annuels l'intérêt et l'amortissement des emprunts que la Compagnie pourrait contracter pour l'achèvement des travaux, en cas d'insuffisance du capital garanti par l'État.

Sera compris dans ces frais annuels le prélèvement à opérer pour la réserve, conformément à l'article 46 des statuts de la Compagnie.

Le même règlement d'administration publique déterminera les dispositions destinées à régler l'exercice du droit de partage des bénéfices.

Le compte de premier établissement sera arrêté provisoirement, pour l'application de la garantie d'intérêt, avant le 1er janvier qui suivra la mise en exploitation de l'ensemble des lignes concédées, et arrêté définitivement cinq ans après ladite époque.

En aucun cas, le capital garanti pour le réseau nouveau ne pourra excéder les sommes déterminées à l'article 9 ci-dessus.

Toutefois, après l'expiration de ce délai de cinq ans, la Compagnie pourra être autorisée, s'il y a lieu, par décrets délibérés en Conseil d'État, à ajouter auxdits comptes, pour l'exercice du droit de partage des bénéfices, les dépenses faites pour l'exécution de travaux qui seraient reconnus être de premier établissement.

Dans tous les cas, la Compagnie n'aura droit qu'au prélèvement sur les produits nets des intérêts et de l'amortissement desdites dépenses.

Art. 14. — Sont abrogées les dispositions ci-après des actes antérieurs relatifs à la concession des chemins de fer du Midi et des chemins de fer Pyrénéens, savoir :

1° Le paragraphe 3 de l'article 7 du cahier des charges annexé à la convention du 24 août 1852 ;

2° Les articles 4, 5, 6, 7, 8, et le troisième paragraphe de l'article 10 de la convention du 1er août 1857, relative à l'établissement des chemins de fer Pyrénéens ;

3° Les articles 1 et 2 de la convention du 1er août 1857, relative à l'exécution de routes agricoles dans les départements de la Gironde et des Landes, mais seulement en ce qui concerne l'allocation de la somme de quatre millions de francs (4 000 000 fr.) sur les fonds du Trésor.

Art. 15. — A partir du 1er janvier 1872, la somme de cent vingt francs (120 fr.) par chaque kilomètre de chemin de fer exploité que la Compagnie est tenue de verser, chaque année, à la caisse centrale du Trésor public, en vertu de l'article 67 du cahier des charges, pour pourvoir aux frais de contrôle de l'exploitation, pourra être élevée par décret impérial délibéré en Conseil d'État, la Compagnie préalablement entendue, à un chiffre qui, dans aucun cas, ne pourra excéder cent cinquante francs (150 fr.).

Art. 16. — La présente convention et le traité de cession approuvée par l'article 1er ci-dessus ne seront passibles que du droit fixe de un franc.

Droits réservés au Cnam et à ses partenaires

CAHIER DES CHARGES SUPPLÉMENTAIRE FORMANT LE TITRE I (BIS) DU CAHIER DES CHARGES DU 1er AOUT 1857, RELATIF AU CHEMIN DE FER DU MIDI.

A. L'État livrera à la Compagnie, pour le chemin de fer de Toulouse à Bayonne, avec embranchement, s'il y a lieu, sur Bagnères-de-Bigorre, et pour le chemin de Perpignan à Port-Vendres, dans le cas où la concession de cette ligne deviendrait définitive, les terrains, terrassements et ouvrages d'art desdits chemins et de leurs stations, ainsi que les maisons de gardes des passages à niveau.

Les projets relatifs à l'emplacement et à l'étendue des stations seront communiqués à la Compagnie avant d'être définitivement arrêtés par le Ministre.

B. La Compagnie sera tenue de prendre livraison des terrassements et des ouvrages d'art, à mesure qu'ils seront achevés entre deux stations principales, par sections contiguës, et sur la notification qui leur sera faite de leur achèvement. Il sera dressé procès-verbal de cette livraison, et la Compagnie devra commencer immédiatement les travaux à sa charge.

Un an après la date du procès-verbal, il sera procédé à une reconnaissance définitive des travaux qui auront été livrés en vertu du paragraphe précédent, et cette reconnaissance sera constatée par un nouveau procès-verbal contradictoire qui aura pour effet d'affranchir l'État de toute garantie pour les terrassements. Cette garantie d'ailleurs ne s'appliquera à aucune époque aux tassements qui pourraient se produire dans la plate-forme du chemin.

La garantie pour les ouvrages d'art et les maisons de gardes ne cessera qu'un an après le procès-verbal de reconnaissance définitive.

En aucun cas, la responsabilité de l'État, telle qu'elle est réglée par le présent article et pour les diverses natures d'ouvrages, ne pourra s'étendre au delà de la garantie matérielle des travaux.

C. A dater de l'entrée en possession définie au paragraphe 1er de l'article précédent, la Compagnie restera seule chargée de l'entretien des parties du chemin dont elle aura pris livraison, sans préjudice de la garantie stipulée audit article.

D. Immédiatement après la prise de possession définitive, par la Compagnie, de tout ou partie des travaux à la charge de l'État, il sera dressé contradictoirement entre l'administration et ladite Compagnie un état des lieux.

Cet état comprendra :

1° La description de tous les travaux qui serviront d'emplacement au chemin de fer et à ses dépendances;

2° L'état des travaux d'art et de terrassement, comprenant les ponts, ponceaux, acqueducs, maisons de gardes et tous autres ouvrages construits en vertu des projets approuvés par l'administration supérieure.

E. La Compagnie exécutera à ses frais les travaux de toute nature relatifs à l'établissement des gares, stations et ateliers, sauf toutefois les terrassements et les ouvrages d'art qui lui sont livrés par l'État, ainsi qu'il est dit ci-dessus.

Elle fournira et posera à ses frais le ballast, la voie de fer et tous ses accessoires. Elle fournira les machines locomotives, les voitures de voyageurs, les wagons de marchandises, les grues et engins nécessaires pour le mouvement

Droits réservés au Cnam et à ses partenaires

des marchandises, les pompes et réservoirs d'eau pour l'alimentation des machines, l'outillage des ateliers de réparation et en général tout le matériel de transport, de chargement et de déchargement nécessaire à l'exploitation.

Elle établira à ses frais les clôtures nécessaires pour séparer le chemin de fer des propriétés riveraines et pour assurer la sûreté de la circulation.

Ne sont pas comprises dans les clôtures mises à la charge de la Compagnie, les barrières de passages à niveau, lesquelles seront exécutées par l'État et à ses frais.

A l'égard du ballast, il pourra, du consentement mutuel de l'État et de la Compagnie, être fourni et posé par l'administration, et, dans ce cas, la Compagnie tiendra compte à l'État de la différence entre la dépense réelle faite par lui et celle que lui aurait imposée le simple établissement des terrassements sans le ballast.

F. La Compagnie sera tenue de commencer l'exploitation sur les sections qui lui auront été livrées par l'État à l'expiration du délai d'un an, mentionné au premier paragraphe de l'article B ci-dessus.

ANNEXE LXIV

COMPAGNIE DU MIDI

Convention du 1er mai 1863, approuvée par décret du 11 juin 1863.

Article 1er. — Le Ministre de l'agriculture, du commerce et des travaux publics, au nom de l'État, concède à la Compagnie des chemins de fer du Midi et du canal latéral à la Garonne, qui l'accepte, les chemins de fer ci-après désignés :

De Saint-Girons à la ligne de Toulouse à Tarbes ;

De Port-Vendres à la frontière d'Espagne ;

De Montpellier à la ligne d'Agde à Lodève ;

De la même ligne à Milhau, avec embranchement sur la ligne de Graissessac ;

De Milhau à Rodez.

La Compagnie s'engage à exécuter les chemins de fer ci-dessus énoncés dans un délai de huit années, à partir du décret qui ratifiera la présente convention. La Compagnie s'engage, en outre, à achever, dans un délai de quatre ans, la ligne de Perpignan à Port-Vendres, dont les travaux, en vertu de la convention des 28 décembre 1858 et 11 juin 1859, devaient être exécutés par l'État dans les conditions de la loi du 11 juin 1842.

La concession du chemin de fer de Montpellier à la ligne de Lodève, de la même ligne à Milhau et de Milhau à Rodez, stipulée par le présent article, est soumise aux conditions suivantes :

La Compagnie sera tenue de racheter, dans un délai de deux ans, le chemin de fer de Graissessac à Béziers. Ce rachat sera réglé par un arbitrage.

Droits réservés au Cnam et à ses partenaires

Dans le cas où le chemin du Vigan à Milhau serait ultérieurement concédé à la Compagnie de Paris à Lyon et à la Méditerranée, la concession de la ligne de Milhau à Rodez sera attribuée par moitié aux Compagnies du Midi et de Paris à Lyon et à la Méditerranée, moyennant le remboursement, par cette dernière Compagnie, de la moitié des dépenses faites par celle du Midi, avec les intérêts à cinq pour cent (5 %) à partir de la mise en exploitation de la ligne, sauf déduction de la moitié des produits nets réalisés à dater de la même époque.

Art. 2. — Le Ministre de l'agriculture, du commerce et des travaux publics s'engage, au nom de l'État, à payer à la Compagnie, à titre de subvention, pour l'exécution des chemins mentionnés à l'article qui précède, en sus du prix des travaux exécutés par l'État et dont le montant s'élève à un million cinq cent mille francs (1 500 000 fr.), une somme de cinquante-sept millions de francs (57 000 000 fr.) savoir :

De Port-Vendres à la frontière d'Espagne, quatorze millions, ci. . . . . 14 000 000 fr.

De Perpignan à Port-Vendres, neuf millions, ci. . . . . 9 000 000 fr.

De la ligne d'Agde à Lodève, à Milhau et Graissessac, vingt et un millions, ci. . . . . 21 000 000 fr.

De Milhau à Rodez, treize millions, ci. . . . . 13 000 000 fr.

Les travaux de la ligne de Saint-Girons à la ligne de Toulouse à Tarbes continueront à être exécutés par l'État, et seront livrés à la Compagnie dans les conditions fixées par le cahier des charges supplémentaire, annexé à la convention du 11 juin 1859.

Les subventions ci-dessus énoncées seront versées en seize payements semestriels égaux, échéant le 1er mai et le 1er novembre de chaque année, et dont le premier sera effectué le premier mai mil huit cent soixante-cinq (1863).

La Compagnie devra justifier, avant chaque payement, de l'emploi sur chacune des lignes auxquelles s'appliquent lesdites subventions, en achats de terrains ou en travaux et approvisionnements sur place, savoir : pour les quatre premiers payements, d'une somme double du montant du terme qu'elle aura à recevoir, et, pour les douze derniers, d'une somme au moins égale au montant de ce terme. Le dernier versement ne sera fait qu'après l'ouverture de chaque ligne.

Le Gouvernement aura la faculté, à la date du 1er mai 1865 et avant le payement du premier terme, de convertir l'ensemble des subventions ci-dessus énoncées en quatre-vingt-douze annuités comprenant l'intérêt et l'amortissement, calculés au taux de quatre et demi pour cent (4 1/2 %) et payables en deux termes, le 1er mai et le 1er novembre de chaque année, le premier de ces termes échéant le premier mai mil huit cent soixante-cinq (1er mai 1865).

Toutefois, si, au 1er mai 1869 ou à une époque antérieure, le Gouvernement, après avoir opté pour le payement par annuités, croit devoir renoncer à ce mode de libération, la portion de la subvention restant due sera soldée en termes égaux, payables le 1er mai et le 1er novembre de chaque année, et dont le dernier écherra le premier novembre mil huit cent soixante et douze (1er novembre 1872).

Droits réservés au Cnam et à ses partenaires

Pour établir le chiffre du capital restant à solder, à titre de subvention, les annuités précédemment payées seront imputées sur le montant des termes auxquels la Compagnie aurait eu droit, en vertu du paragraphe 3 du présent article, en tenant compte des intérêts à quatre et demi pour cent, à partir de l'échéance de chaque terme.

Art. 3. — Le Ministre de l'agriculture, du commerce et des travaux publics, au nom de l'État, s'engage à concéder à la Compagnie du Midi et du canal latéral de la Garonne, dans le cas où l'utilité publique en serait reconnue, après l'accomplissement des formalités prescrites par la loi du 3 mai 1841, les chemins de fer ci-après :

De Castres à Albi;

De Castres à Mazamet ;

De Carcassonne à Quillan ;

De Langon à Bazas.

La Compagnie s'engage à exécuter lesdits chemins dans un délai de huit années, à dater du décret de concession définitive à intervenir, et moyennant les subventions ci-après, savoir :

Pour les lignes,

De Castres vers Albi, sept millions, ci. . . . . 7 000 000 fr.

De Castres à Mazamet, deux millions sept cent mille francs, ci. . . . . 2 700 000 fr.

De Carcassonne à Quillan, sept millions sept cent mille francs ci. . . . . 7 700 000 fr.

De Langon à Bazas, deux millions six cent mille francs, ci. 2 600 000 fr.

Lesdites subventions seront payées dans les formes et dans les conditions énoncées à l'article 2 ci-dessus, à partir du 1er mai qui en suivra la concession définitive. Le nombre d'annuités, s'il y a lieu, sera égal au nombre d'années restant à courir, à partir de cette dernière date, jusqu'à l'expiration de la concession de la Compagnie.

Le Ministre s'engage, en outre, au nom de l'État, à concéder à la Compagnie, dans le cas où l'utilité publique en serait reconnue, après l'accomplissement des formalités prescrites par la loi du 3 mai 1841, les chemins de fer ci-après :

De Toulouse à Auch,

De Montrejeau à Bagnères-de-Luchon,

De Lourdes à Pierrefite.

Les travaux de ces trois dernières lignes seront exécutés par l'État et livrés à la Compagnie dans les conditions prévues par le cahier des charges supplémentaire annexé à la convention du 11 juin 1859.

Les engagements ci-dessus énoncés seront considérés comme nuls et non avenus, dans le cas où leur exécution n'aurait pas été réclamée, soit par le Gouvernement, soit par la Compagnie, dans un délai de quatre années à partir de la ratification du présent, et dans le cas où, l'accomplissement de ces engagements ayant été réclamé, l'utilité publique n'aurait pas été déclarée dans un délai de huit ans, à partir de ladite époque.

La Compagnie aura la faculté d'établir à Marseille, pour les marchandises

Droits réservés au Cnam et à ses partenaires

à destination de son réseau ou en provenant, une gare spéciale avec raccordement sur une ou plusieurs gares de Marseille appartenant à la Compagnie de la Méditerranée.

La présente faculté sera considérée comme nulle et non avenue si la Compagnie n'en a pas usé dans un délai de quatre ans, à partir du décret qui approuvera les présentes.

La Compagnie du Midi aura, en outre, la faculté, dans le cas où la concession du chemin de fer de Castres à Albi serait rendue définitive, de racheter la ligne de Carmaux à Albi. Le prix de ce rachat sera réglé par arbitrage.

Le montant de ce prix sera porté au compte de premier établissement du nouveau réseau, sans toutefois que le capital de trois cent trente-huit millions cinq cent mille francs (338 500 000 fr.), garanti en vertu de l'article 7 ci-après, puisse être augmenté à raison de ce rachat.

Art. 4. — La gare de marchandises de Marseille prévue à l'article précédent et ses raccordements avec les gares de la Compagnie de la Méditerranée seront compris dans l'ancien réseau de la Compagnie du Midi.

Les autres chemins de fer concédés ou rétrocédés, à titre soit définitif, soit éventuel, par la présente convention, y compris le chemin de Graissessac à Béziers, seront compris dans le nouveau réseau. Ces gares et ces diverses lignes seront soumises respectivement aux dispositions relatives à chacun des deux réseaux, telles qu'elles résultent de la convention des 29 juillet 1858 et 11 juin 1859, sauf les modifications résultant de la présente convention.

Art. 5. — Lesdits chemins seront régis par le cahier des charges annexé à la convention des 29 juillet 1858 et 11 juin 1859, sous la réserve des modifications ci-après :

Les terrains seront acquis pour deux voies; les terrassements et les ouvrages d'art pourront n'être exécutés que pour une voie; le rayon des courbes pourra être réduit à trois cents mètres (300 m.) Le maximum de l'inclinaison des pentes et rampes est fixé à quinze millimètres (15 mm.) par mètre, sans préjudice de la faculté accordée à la Compagnie, par l'article 8 du cahier des charges, de proposer des modifications aux précédentes dispositions.

La Compagnie jouira, en outre, en ce qui concerne la ligne de Cette à Marseille, du bénéfice des dispositions stipulées au paragraphe 3 de l'article 5 de la convention passée, à la date du 1er mai 1863, avec la Compagnie de Paris à Lyon et à la Méditerranée.

Les rapports auxquels la création de la gare de marchandises de Marseille, prévue à l'article 3 de la présente convention, donnera lieu, entre les Compagnies du Midi et de Paris à Lyon et à la Méditerranée, ainsi que les difficultés que pourrait soulever l'exécution des dispositions mentionnées au paragraphe précédent, seront réglés par le Ministre de l'agriculture, du commerce et des travaux publics, les deux Compagnies entendues.

Art. 6. — Les dispositions de l'article 42 du cahier des charges modifiées ainsi qu'il suit :

Droits réservés au Cnam et à ses partenaires

La troisième classe de marchandises, mentionnée audit article, sera définie de la manière suivante :

	PRIX		
	de péage.	de transport.	TOTAL.
	fr. c.	fr. c	fr. c.
3e CLASSE. — Pierres de taille et produits de carrières, minerais autres que le minerai de fer, fonte brute, sel, moellons, meulières, argiles, briques et ardoises.....	0 06	0 04	0 10

Il sera établi une quatrième classe de marchandises dans les conditions ci-après :

		PRIX		
		de péage.	de transport.	TOTAL.
		fr. c.	fr. c.	fr. c.
4e CLASSE. — Houille, marnes, 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.....	Pour les parcours de 0 à 100 kilomètres, sans que la taxe puisse être supérieure à 5 francs.....	0 05	0 03	0 08
	Pour les parcours de 101 à 300 kilomètres, sans que la taxe puisse être supérieure à 12 francs.....	0 03	0 02	0 05
	Au delà de 300 kilomètres.....	0 025	0 015	0 04

Art. 7. — Les paragraphes 1 et 2 de l'article 9 de la convention des 28 décembre 1858 et 11 juin 1859 sont modifiés ainsi qu'il suit :

Le capital garanti par l'État ne pourra excéder, pour l'ensemble des lignes du nouveau réseau, concédées à titre soit définitif, soit éventuel, la somme totale de trois cent trente-huit millions cinq cent mille francs (338 500 000 fr.), laquelle, néanmoins, sera augmentée du prix de rachat du chemin de Graissessac à Béziers.

Dans le cas où les concessions éventuelles ne seraient pas rendues définitives, la somme ci-dessus de trois cent trente-huit millions cinq cent mille francs sera diminuée respectivement des sommes ci-après :

Pour les lignes de Castres à Albi, sept millions, ci. . . . 7 000 000 fr.
Castres à Mazamet, deux millions sept cent mille francs, ci. 2 700 000
Carcassonne à Quillan, sept millions sept cent mille francs, ci 7 700 000
Langon à Bazas, deux millions cinq cent mille francs, ci. 2 500 000
Toulouse à Auch, douze millions, ci. 12 000 000
Montereau jà Bagnères-de-Luchon, cinq millions six cent mille francs, ci. 5 600 000
Loudes à Pierrefitte, trois millions, ci. 3 000 000

Droits réservés au Cnam et à ses partenaires

Celles des lignes du nouveau réseau dont la mise en exploitation sera postérieure au premier janvier mil huit cent soixante-cinq (1er janvier 1865) ne participeront à la garantie d'intérêt qu'à partir du premier janvier mil huit cent soixante et dix (1er janvier 1870). Jusqu'à cette époque, elles resteront soumises aux dispositions du paragraphe 3 de l'article 9 précité de la convention de mil huit cent cinquante-neuf (1859).

Art. 8. — Les paragraphes 4 et 5 de l'article 10 de la convention précitée de mil huit cent cinquante-neuf (1859) sont modifiés ainsi qu'il suit :

A partir du premier janvier qui suivra l'achèvement complet de l'ensemble des lignes comprises soit dans l'ancien, soit dans le nouveau réseau, toute la portion des produits nets de l'ancien réseau, établis ainsi qu'il est dit au paragraphe précédent, qui excédera un revenu net moyen de vingt-huit mille neuf cents francs (28 900 fr.) par kilomètre de chemin de fer, y compris les produits nets du canal latéral à la Garonne et du canal du Midi, sera appliquée, concurremment avec les produits nets du nouveau réseau, à couvrir l'intérêt et l'amortissement garantis par l'État.

Ce chiffre de vingt-huit mille neuf cents francs par kilomètre sera augmenté de quatorze francs (14 fr.) pour chaque million de francs afférent au rachat du chemin de Graissessac à Béziers, et diminué de soixante et douze francs (72 fr.) pour chaque million non admis au compte de premier établissement sur le maximum de trois cent trente millions (330 000 000 fr.) indiqué par la Compagnie comme devant représenter les frais d'établissement de son ancien réseau.

Dans les années comprises entre le premier janvier mil huit cent soixante-cinq (1er janvier 1865) et l'époque de l'achèvement complet de l'ensemble des lignes du nouveau réseau, le chiffre du revenu kilométrique, calculé conformément aux paragraphes précédents, sera réduit de deux cents francs (200 fr.) pour chaque longueur de cent kilomètre (100 k.) du nouveau réseau non livrée à l'exploitation, sans toutefois que la réduction totale puisse excéder mille huit cents francs (1 800 fr.).

Art. 9. — L'article 12 de ladite convention est modifié ainsi qu'il suit :

Lorsque les produits nets de l'ancien réseau, y compris le canal latéral à la Garonne et le canal du Midi, excéderont huit pour cent (8 %) du capital effectivement dépensé pour leur construction, l'excédant sera partagé par moitié entre l'État et la Compagnie.

En ce qui concerne le nouveau réseau, le même partage sera appliqué, lorsque l'ensemble des produits nets de ce réseau excédera la somme nécessaire pour représenter à la fois huit pour cent du capital effectivement dépensé pour la construction des lignes du nouveau réseau, tel qu'il est défini par l'article 7 de la convention de 1859, et six pour cent du capital affecté à la construction des lignes concédées par la présente convention.

Art. 10. — La présente convention ne sera passible que d'un droit fixe d'un franc.

Droits réservés au Cnam et à ses partenaires

ANNEXE LXV

COMPAGNIE DU MIDI

Décret du 23 décembre 1865

(Chemin de Graissessac à Béziers et de Carmaux à Albi).

Article 1er. — Les chemins de fer de Graissessac à Béziers et de Carmaux à Albi sont définitivement incorporés au nouveau réseau de la Compagnie du chemin de fer du Midi et du canal latéral à la Garonne, sous réserve du payement par ladite Compagnie des prix de rachat fixés par les sentences arbitrales susvisées des 17 et 22 juillet 1865.

Art. 2. — La somme de seize millions de francs, afférente au rachat du chemin de fer de Graissessac à Béziers, est ajoutée au chiffre du capital garanti par l'État; en conséquence, ce capital maximum garanti par l'État sera porté de trois cent trente-huit millions cinq cent mille francs à trois cent cinquante-quatre millions cinq cent mille francs.

Art. 3. — Le revenu net moyen kilométrique de vingt-huit mille neuf cent francs (28 900 fr.), attribué à l'ancien réseau de la Compagnie du Midi par l'article 8 de la convention du 1er mai 1863, est porté à vingt-neuf mille cent vingt-quatre francs (29 124 fr.).

Art. 4. — Les sentences arbitrales des 17 et 22 juillet 1865 ne seront passibles que du droit fixe d'un franc.

Art. 5. — Notre Ministre secrétaire d'État au département de l'agriculture, du commerce et des travaux publics est chargé de l'exécution du présent décret, qui sera inséré au Bulletin des lois.

ANNEXE LXVI

COMPAGNIE DU MIDI

Convention du 10 août 1868 approuvée par décret du même jour.

Article 1er. — Le Ministre de l'agriculture, du commerce et des travaux publics, au nom de l'État, concède à la Compagnie des chemins de fer du Midi et du canal latéral à la Garonne, qui les accepte, les chemins de fer ci-après :

De Saint-Affrique à la ligne de Montpellier à Millau;

De Foix à Tarascon (Ariège);

De Mende à la ligne de Millau à Rodez, près Séverac, avec embranchement sur Marvejols.

Droits réservés au Cnam et à ses partenaires

La Compagnie s'engage à exécuter, savoir :

Le chemin de Saint-Affrique à la ligne de Montpellier à Millau, dans le délai fixé pour l'achèvement de cette dernière ligne,

Et les autres chemins, dans le délai déterminé par le cahier des charges supplémentaire énoncé à l'article 4 ci-après.

Art. 2. — Le Ministre de l'agriculture, du commerce et des travaux publics, au nom de l'État, s'engage à concéder à la Compagnie des chemins de fer du Midi et du canal latéral à la Garonne, dans le cas où l'utilité publique en serait reconnue après l'accomplissement des formalités prescrites par la loi du 3 mai 1841, les chemins de fer ci-après :

De Condom à la ligne de Bordeaux à Cette, près Port-Sainte-Marie;

D'Oloron à la ligne de Pau à Bayonne, en un point à déterminer de Pau à Lacq par le décret qui rendra la concession définitive.

Les engagements ci-dessus énoncés seront considérés comme nuls et non avenus dans le cas où leur exécution n'aurait pas été réclamée, soit par le Gouvernement, soit par la Compagnie, dans un délai de quatre années, à partir de la ratification des présentes, et dans le cas où, l'accomplissement de ces engagements ayant été réclamé, l'utilité publique n'aurait pas été déclarée dans un délai de huit ans, à dater de la même époque.

Art. 3. — Le Ministre de l'agriculture, du commerce et des travaux publics, au nom de l'État, s'engage à payer à la Compagnie, à titre de subvention, pour l'exécution de l'embranchement de Saint-Affrique, une somme de trois millions (3 000 000 fr.).

Ladite subvention sera versée en seize termes semestriels égaux, échéant le 1er mai et le 1er novembre de chaque année, et dont le premier sera payé le 1er mai 1870.

Le Gouvernement aura la faculté, à la date du 1er mai 1870 et avant le payement du premier terme, de convertir ladite subvention en quatre-vingt-huit annuités comprenant l'intérêt et l'amortissement calculés au taux de quatre et demi pour cent et payables en deux termes égaux, le 1er mai et le 1er novembre de chaque année, et dont le premier écherra le 1er mai 1870.

La Compagnie devra, jusqu'à l'achèvement de la ligne, justifier avant le payement de chaque terme, soit du capital de la subvention, soit de l'annuité, de l'emploi en achat de terrains ou en travaux et approvisionnements sur place, savoir : pour les quatre premiers termes, d'une somme double du montant du terme qu'elle aura à recevoir, et, pour les autres, d'une somme au moins égale au montant de ce terme.

Si, au 1er mai 1874 ou à une époque antérieure, le Gouvernement, après avoir opté pour le payement par annuités, croit devoir renoncer à ce mode de libération, la portion de la subvention restant due à la Compagnie sera soldée en termes égaux, payables le 1er mai et le 1er novembre de chaque année, et dont le dernier écherra le 1er novembre 1877.

Les délais fixés par le paragraphe qui précède seront appliqués au payement des subventions allouées à la Compagnie par la convention du 1er mai 1863.

Pour établir le chiffre du capital restant à solder à titre de subvention, dans le cas prévu audit paragraphe, les annuités précédemment payées seront im-

Droits réservés au Cnam et à ses partenaires

putées sur le montant des termes auxquels la Compagnie aurait eu droit en vertu du paragraphe 2 du présent article, en tenant compte des intérêts à quatre et demi pour cent, à partir de l'échéance de chaque terme.

Art. 4. — Le Ministre de l'agriculture, du commerce et des travaux publics, au nom de l'État, s'engage :

1° Pour les lignes de Foix à Tarascon et de Mende à Séverac et Marvejols, concédées en vertu de l'article 1er ci-dessus ;

2° Pour les embranchements de Condom et d'Oloron, concédés à titre éventuel par l'article 2,

A livrer à la Compagnie les terrains, terrassements et ouvrages d'art desdits chemins et de leurs stations, ainsi que les maisons de gardes des passages à niveau. Viendront en déduction desdites dépenses les subventions, soit en terrains, soit en argent, qui pourraient être offertes par les départements, les communes et les propriétaires intéressés.

La Compagnie s'engage, de son côté, à prendre à sa charge toutes les autres dépenses relatives à l'établissement et à l'exploitation des lignes énoncées au présent article, y compris les constructions des bâtiments des stations ;

Le tout conformément aux dispositions du cahier des charges supplémentaire annexé à la convention des 28 décembre 1858 et 11 juin 1859.

Elle s'engage en outre à verser au Trésor public, en seize termes semestriels égaux, pour être appliquées à l'exécution des travaux mis à la charge de l'État par le présent article, savoir :

Pour les lignes de Foix à Tarascon et de Mende à Séverac, avec embranchement sur Marvejols, la somme de vingt millions (20 000 000 fr.), payable à partir du 1er mai 1870 ;

Pour l'embranchement de Condom, concédé à titre éventuel, la somme de quatre millions (4 000 000 fr.) ;

Et pour l'embranchement d'Oloron, également concédé à titre éventuel, la somme de quatre milllions (4 000 000 fr.) ;

Lesdites sommes payables à partir du 1er mai qui suivra la concession définitive de chacun desdits embranchements.

Les sommes ci-dessus énoncées seront ajoutées, à partir des époques fixées ci-dessus pour le versement du premier terme, au chiffre des subventions dues à la Compagnie, et lui seront remboursées suivant les conditions stipulées par l'article qui précède.

Le nombre d'annuités, s'il y a lieu, sera égal au nombre d'années restant à courir jusqu'à l'année 1956 inclusivement.

Art. 5 — La Compagnie s'engage, si l'État le requiert, dans un délai de huit années à partir du 1er janvier 1869, à exécuter, dans les conditions énoncées aux paragraphes 2 et 3 de l'article qui précède, les chemins de fer ci-après :

De Mazamet à la ligne de Graissessac à Béziers, près Bédarieux, passant par ou près Saint-Pons ;

De Marvejols à la ligne d'Aurillac à Arvant, près Neussargues, passant par ou près Saint-Flour.

L'État participant, suivant les conditions déterminées par le paragraphe 1er

Droits réservés au Cnam et à ses partenaires

du même article, à l'établissement desdits chemins, lesquels ne pourront être concédés que simultanément.

Dans les cas où le chemins ci-dessus énoncés seraient concédés définitivement, la Compagnie s'engage à verser au Trésor public, en seize termes semestriels égaux, pour être appliquée à l'exécution des travaux mis à la charge de l'État par ce présent article, une somme de trente-deux millions (32 000 000 fr.), payable à partir du 1er mai qui suivra la concession définitive.

Ladite somme rera remboursée à la Compagnie, dans les conditions déterminées par les deux derniers paragraphes de l'article 4 ci-dessus.

Art. 6. — Le Ministre de l'agriculture, du commerce et des travaux publics, au nom de l'État, s'engage à livrer à la Compagnie, dans les conditions énoncées au premier paragraphe de l'article 4 ci-dessus, les chemins de fer ci-après, concédés à ladite Compagnie par la convention du 1er mai 1863, savoir:

De Port-Vendres à la frontière d'Espagne ;

De Carcassonne à Quillan ;

De Millau à Rodez.

La Compagnie s'engage, de son côté, à prendre à sa charge toutes les dépenses énoncées au second paragraphe du même article 4.

Elle s'engage également à verser au Trésor public, dans le délai de quatre années, à partir du 1er mai 1868, et par termes semestriels égaux, pour être appliquée par l'État à l'exécution des lignes énoncées au présent acticle, la somme de trente-quatre millions sept cent mille francs (34 700 000 fr.), formant le montant des subventions allouées par les articles 2 et 3 de la convention du 1er mai 1863 pour les lignes énoncées au présent article ; lesdites subventions continueront d'ailleurs à être payées par l'État suivant les conditions stipulées par les articles 2 et 3 de la convention du 1er mai 1863, sous la réserve des modifications résultant du paragraphe 6 de l'article 3 de la présente convention.

La Compagnie versera en outre au Trésor public, aux époques déterminées par le paragraphe précédent, une somme complémentaire et non remboursable de cinq millions de francs (5 000 000 fr.), applicable aux travaux de la ligne de Millau à Rodez.

La Compagnie s'engage, jusqu'au 1er janvier 1875, à transporter par wagons complets de dix tonnes les matériaux destinés à l'entretien des routes agricoles qu'elle a construites, au tarif de deux centimes par tonne et par kilomètre, sans que la taxe puisse être inférieure à cinquante centimes (0 fr. 50 c.) par tonne.

Art. 7. — Les dispositions de l'article 7 de la convention des 28 décembre 1858 et 11 juin 1859 et de l'article 4 de la convention du 1er mai 1863, qui déterminent la répartition, entre l'ancien et le nouveau réseau, des lignes concédées à la Compagnie des chemins de fer du Midi et du canal latéral à la Garonne, seront remplacées par la disposition suivante :

L'ancien réseau comprendra les lignes :

De Bordeaux à Cette, y compris le raccordement à Bordeaux avec le chemin de fer d'Orléans à Bordeaux ;

De Narbonne à Perpignan ;

Droits réservés au Cnam et à ses partenaires

De Bordeaux à la Teste et à Arcachon;
De la Mothe à Bayonne, avec embranchement sur Mont-de-Marsan.
Le nouveau réseau comprendra les lignes ci-après:

Lignes concédées à titre définitif.

De Toulouse à Bayonne, avec embranchement sur Foix, sur Dax et sur Bagnères-de-Bigorre ;
D'Agen à Tarbes;
De Mont-de-Marsan à la ligne précédente, en un point à déterminer de Vic-en-Bigorre à Andrest ;
D'Agde à Lodève ;
De Bayonne à Irun ;
De Castelnaudary à Castres;
De Perpignan à Port-Vendres ;
De Port-Vendres à la frontière d'Espagne;
De Saint-Girons à Boussens ;
De Montpellier à la ligne d'Agde à Lodève;
De la même ligne à Millau, avec embranchement sur la ligne de Graissessac ;
De Millau à Rodez;
De Castres à Albi ;
De Castres à Mazamet;
De Carcassonne à Quillan ;
De Langon à Bazas;
De Toulouse à Auch ;
De Montrejeau à Bagnères-de-Luchon ;
De Lourdes à Pierrefite ;
De Graissessac à Béziers;
De Carmaux à Albi;
De Saint-Affrique à la ligne de Montpellier à Millau;
De Foix à Tarascon (Ariège);
De Mende à la ligne de Millau à Rodez, près Séverac, avec embranchement sur Marvejols;
Les routes agricoles des Landes.

Lignes concédées à titre éventuel.

De Condom à la ligne de Bordeaux à Cette ;
D'Oloron à la ligne de Pau à Bayonne ;
De Mazamet à la ligne de Montpellier à Millau ;
De Marvejols à la ligne d'Arvant à Aurillac.

Art. 8. — Les chemins de fer, tant de l'ancien que du nouveau réseau, énoncés à l'article 7 ci-dessus, seront régis par le cahier des charges annexé à la convention du 1er août 1857, sous la réserve des modifications stipulées par le paragraphe 4 de l'article 2 de la convention des 28 décembre 1858 et 11 juin 1859, par le paragraphe 2 de l'article 5 et par l'article 6 de la convention du 1er mai 1863.

Droits réservés au Cnam et à ses partenaires

Art. 9. — Les paragraphes 1er et 2 de l'article 9 de la convention des 28 décembre 1858 et 11 juin 1859 et l'article 7 de la convention du 1er mai 1863, relatifs à la garantie d'intérêt, seront remplacés par la disposition suivante :

Le Ministre de l'agriculture, du commerce et des travaux publics s'engage, au nom de l'État, à garantir à la Compagnie, pendant cinquante années, à partir du premier janvier mil huit cent soixante-cinq (1865), l'intérêt à quatre pour cent et l'amortissement calculé au même taux, pour un terme de cinquante ans, du capital affecté à l'établissement des lignes composant le nouveau réseau, tel qu'il est défini à l'article 7 ci-dessus.

Le capital garanti ne pourra excéder, pour l'ensemble des lignes du nouveau réseau concédées à titre soit définitif, soit éventuel, la somme totale de quatre cent cinquante-six millions (456 000 000 fr.).

Dans le cas où l'une ou l'autre des concessions faites à titre éventuel par la présente convention ne serait pas rendue définitive, la somme ci-dessus énoncée de quatre cent cinquante-six millions (456 000 000 fr.) sera diminuée respectivement des sommes ci-après :

Chemin de Condom à la ligne de Bordeaux à Cette, près Port-Sainte-Marie, six millions cinq cent mille francs, ci. . . . . 6 500 000 fr.

Chemin d'Oloron à la ligne de Pau à Bayonne, cinq millions deux cent mille francs, ci. 5 200 000

Chemins de Mazamet à la ligne de Montpellier à Millau et de Marvejols à la ligne d'Aurillac à Arvant, vingt-quatre millions, ci. 24 000 000

Celles des lignes du nouveau réseau dont la mise en exploitation sera postérieure au 1er janvier 1865 ne participeront à la garantie d'intérêt qu'à partir du 1er janvier 1870.

Celles de ces lignes dont la mise en exploitation sera postérieure au 1er janvier 1870 ne participeront à la même garantie qu'à partir du 1er janvier 1875.

Quant aux lignes qui seront mises en exploitation postérieurement au 1er janvier 1875, la garantie d'intérêt leur sera appliquée à partir du 1er janvier qui suivra la mise en exploitation de chacune d'elles.

Art. 10. — Les paragraphes 5, 6 et 7 de l'article 13 de la convention des 28 décembre 1858 et 11 juin 1859 seront remplacés par la disposition suivante :

Le compte de premier établissement de chacune des lignes de l'ancien et du nouveau réseau est arrêté provisoirement, tant pour l'application de la garantie d'intérêt que pour l'exercice du droit de partage des bénéfices, avant le 1er janvier qui suit sa mise en exploitation.

Il est définitivement arrêté après un délai de dix ans, lequel court à partir du 1er janvier 1868 pour les lignes mises en exploitation avant cette époque, et, pour les lignes terminées postérieurement au 1er janvier 1868, à partir du 1er janvier qui suit la mise en exploitation de chaque ligne.

En aucun cas, le capital garanti ne pourra excéder la somme totale de quatre cent cinquante-six millions (456 000 000 fr.) déterminée à l'article 9 ci-dessus.

Toutefois, après l'expiration de ce délai de dix ans, la Compagnie pourra être autorisée, s'il y a lieu, par décrets délibérés en Conseil d'État, à prélever avant tout partage des bénéfices, sur l'ensemble des produits nets de l'ancien et du nouveau réseau, l'intérêt et l'amortissement des dépenses faites sur l'un ou

Droits réservés au Cnam et à ses partenaires

l'autre de ces réseaux pour l'exécution de travaux qui seraient reconnus être de premier établissement.

Art. 11. — Toute somme dépensée dans le cours d'une année pour travaux complémentaires sur une ligne du nouveau réseau livrée à l'exploitation avant le commencement de ladite année ne participera à la garantie d'intérêt qu'à partir de l'exercice suivant.

L'intérêt et l'amortissement afférents à l'exercice pendant lequel les dépenses auront été faites seront portés au compte de premier établissement.

La présente disposition sera appliquée au règlement définitif des comptes de la garantie d'intérêt à partir du 1er janvier 1865.

Art. 12. — Les paragraphes 4 et 5 de l'article 10 de la convention des 28 décembre 1858 et 11 juin 1859 et l'article 8 de la convention du 1er mai 1863 seront remplacés, à partir du 1er janvier 1868, par la disposition suivante :

A partir du 1er janvier 1868, toute la portion des produits nets de l'ancien réseau, y compris ceux du canal latéral de la Garonne et ceux du canal du Midi pendant la durée de l'affermage de ce dernier canal, qui excédera un revenu moyen de vingt-sept mille six cent quatre-vingts francs (27 680 fr.) par kilomètre de chemin de fer exploité, sera appliquée, concurremment avec l'ensemble des produits nets du nouveau réseau et avant tout partage des bénéfices, à couvrir l'intérêt et l'amortissement garantis par l'État.

Pendant un délai de dix ans, à dater du 1er janvier 1868, le chiffre ci-dessus énoncé de vingt-sept mille six cent quatre-vingts francs (27 680 fr.) par kilomètre sera successivement augmenté, pour chaque exercice, d'une somme de soixante-douze francs (72 fr.) par chaque million qui aura été dépensé dans le cours de l'exercice précédent, conformément à des projets préalablement approuvés par décrets délibérés en Conseil d'État, pour travaux complémentaires sur les lignes de l'ancien réseau.

L'intérêt et l'amortissement afférents à l'exercice pendant lequel les dépenses auront été faites seront portés au compte de premier établissement.

Le montant total de ces dépenses complémentaires ne pourra excéder la somme de trente millions (30 000 000 fr.).

Dans le cas où la concession des chemins de Mazamet à Bédarieux et de Marvejols à la ligne d'Aurillac à Arvant serait rendue définitive, le chiffre ci-dessus énoncé de vingt-sept mille six cent quatre-vingts francs (27 680 fr.) sera augmenté de trois cent trente francs (330 fr.), à partir du 1er janvier qui suivra la mise en exploitation desdites lignes.

Dans les années comprises entre le 1er janvier 1868 et l'époque de l'achèvement complet de l'ensemble des lignes du nouveau réseau, le chiffre du revenu kilométrique, calculé conformément aux paragraphes précédents, sera réduit de deux cents francs (200 fr.) pour chaque longueur de cent kilomètres (100 kil.) du nouveau réseau, non compris les lignes énoncées au paragraphe précédent, à laquelle la garantie d'intérêt ne sera pas encore appliquée, sans que la réduction totale puisse excéder deux mille huit cents francs (2 800 fr.).

Pour le règlement définitif des comptes de la garantie d'intérêt sur les exercices antérieurs à 1868, le revenu kilométrique réservé à l'ancien réseau est fixé, toute déduction faite, au chiffre net de vingt-quatre mille deux cent

Droits réservés au Cnam et à ses partenaires

soixante-quatre francs (24,264 fr.) pour l'exercice 1865, de vingt-quatre mille quatre cent quatre-vingts francs (24 480 fr.) pour l'exercice 1866, et de vingt-quatre mille cinq cent quatre-vingts francs (24 580 fr.) pour l'exercice 1867.

Art. 13. — L'article 9 de la convention du 1er mai 1863, relatif au partage des bénéfices, sera remplacé par la disposition suivante :

Lorsque les produits nets de l'ancien réseau, y compris le canal latéral à la Garonne et le canal du Midi, excéderont huit pour cent du capital effectivement dépensé pour sa construction, le compte dudit capital étant arrêté, au 31 décembre 1866, à la somme de deux cent quatre-vingt-quinze millions (295 000 000 fr.), l'excédant sera partagé par moitié entre l'État et la Compagnie.

En ce qui concerne le nouveau réseau, le même partage sera appliqué lorsque l'ensemble des produits nets de ce réseau excédera la somme nécessaire pour représenter à la fois, savoir :

Huit pour cent du capital effectivement dépensé pour la construction des lignes du nouveau réseau, tel qu'il est défini par l'article 7 de la convention des 28 décembre 1858 et 11 juin 1859, c'est-à-dire des lignes :

De Toulouse à Bayonne, avec embranchement sur Foix, sur Dax et sur Bagnères-de-Bigorre ;

D'Agen à Tarbes ;

De Mont-de-Marsan à la ligne précédente ;

D'Agde à Lodève ;

De Bayonne à Irun ;

De Castelnaudary à Castres ;

De Perpignan à Port-Vendres ;

Des routes agricoles des Landes,

Et six pour cent du capital effectivement dépensé pour la construction des autres lignes du nouveau réseau concédées à titre soit définitif, soit éventuel, et énoncées à l'article 7 de la présente convention.

Le partage des bénéfices ne s'exercera, soit sur l'ancien, soit sur le nouveau réseau, qu'après le remboursement complet, dans les conditions stipulées par l'article 11 de la convention des 28 décembre 1858 et 11 juin 1859, des sommes avancées par l'État à titre de garantie d'intérêt.

Art. 14. — La présente convention ne sera passible que du droit fixe d'un franc.

CAHIER DES CHARGES SUPPLÉMENTAIRE.

A. L'État livrera à la Compagnie les terrains, terrassements et ouvrages d'art des chemins de fer énoncés à l'article 6 de la convention ci-annexée et, s'il y a lieu, des chemins énoncés aux articles 4 et 5 de la même convention, et des stations desdits chemins, ainsi que les maisons de gardes des passages à niveau.

Les projets relatifs à l'emplacement et à l'étendue des stations seront communiqués à la Compagnie avant d'être définitivement arrêtés par le Ministre.

B. La Compagnie sera tenue de prendre livraison des terrassements et des ouvrages d'art à mesure qu'ils seront achevés entre deux stations principales, par sections contiguës, et sur la notification qui lui sera faite de leur

Droits réservés au Cnam et à ses partenaires

achèvement. Il sera dressé procès-verbal de cette livraison et la Compagnie devra commencer immédiatement les travaux à sa charge.

Un an après la date du procès-verbal, il sera procédé à une reconnaissance définitive des travaux qui auront été livrés en vertu du paragraphe précédent; et cette reconnaissance sera constatée par un nouveau procès-verbal contradictoire, qui aura pour objet d'affranchir l'État de toute garantie pour les terrassements. Cette garantie, d'ailleurs, ne s'appliquera, à aucune époque, aux tassements qui pourraient se produire dans la plate-forme du chemin.

La garantie pour les ouvrages d'art et les maisons de gardes ne cessera qu'un an après le procès-verbal de reconnaissance définitive.

En aucun cas, la responsabilité de l'État, telle qu'elle est réglée par le présent article et pour les diverses natures d'ouvrages, ne pourra s'étendre au delà de la garantie matérielle des travaux.

C. A dater de l'entrée en possession définie au paragraphe 1er de l'article précédent, la Compagnie restera seule chargée de l'entretien des parties du chemin dont elle aura pris livraison, sans préjudice de la garantie stipulée audit article.

D. Immédiatement après la prise de possession définitive par la Compagnie de tout ou partie des travaux à la charge de l'État, il sera dressé, contradictoirement entre l'administration et ladite Compagnie, un état des lieux.

Cet état comprendra :

1° La description de tous les travaux qui serviront d'emplacement au chemin de fer et ses dépendances;

2° L'état des travaux d'art et de terrassement, comprenant les ponts, ponceaux, aqueducs, maisons de gardes et tous autres ouvrages construits en vertu des projets approuvés par l'administration supérieure.

E. La Compagnie exécutera à ses frais les travaux de toute nature relatifs à l'établissement des gares, stations et ateliers, sauf, toutefois, les terrassements et les ouvrages d'art qui lui sont livrés par l'État, ainsi qu'il est dit ci-dessus.

Elle fournira et posera à ses frais le ballast, la voie de fer et tous ses accessoires. Elle fournira les machines locomotives, les voitures de voyageurs, les wagons de marchandises, les grues et engins nécessaires pour le mouvement des marchandises, les pompes et réservoirs d'eau pour l'alimentation des machines, l'outillage des ateliers de réparation, et, en général, tout le matériel de transport, de chargement et de déchargement nécessaire à l'exploitation.

Elle établira à ses frais les clôtures nécessaires pour séparer le chemin de fer des propriétés riveraines et pour assurer la sûreté de la circulation.

Ne sont pas comprises dans les clôtures mises à la charge de la Compagnie les barrières des passages à niveau, lesquelles seront exécutées par l'État et à ses frais.

A l'égard du ballast, il pourra, du consentement mutuel de l'État et de la Compagnie, être fourni et posé par l'administration, et, dans ce cas, la Compagnie tiendra compte à l'État de la différence entre la dépense réelle faite

Droits réservés au Cnam et à ses partenaires

par lui et celle que lui aurait imposée le simple établissement des terrassements sans le ballast.

F. La Compagnie sera tenue de commencer l'exploitation, sur les sections qui lui auront été livrées par l'État, à l'expiration du délai d'un an mentionné au premier paragraphe de l'article B ci-dessus.

ANNEXE LXVII

COMPAGNIE DU MIDI

Extrait de la loi du 23 mars 1874 relative à la déclaration d'utilité publique et à la concession de divers chemins de fer.

. . . . . .

Art. 3. — Est déclaré d'utilité publique l'établissement des chemins de fer ci-après :

D'Oloron à Pau;

De Mazamet à Bédarieux, en passant par ou près Saint-Pons;

Et de Marvejols à la ligne d'Aurillac à Arvant, près Neussargues, passant par ou près Saint-Flour.

En conséquence, la concession desdits chemins, faite à titre éventuel à la Compagnie du Midi par la convention du 10 août 1868, est déclarée définitive dans les conditions prévues par ladite convention et sous la réserve que le premier versement de la Compagnie sera fait le 1er novembre 1876 et que le premier des termes semestriels à payer à la Compagnie pour le remboursement de ses avances sera payable le 1er mai 1877.

Il est concédé en outre, à titre éventuel, à ladite Compagnie, comme annexe de la ligne précitée de Marvejols à Neussargues, un chemin de fer partant du pont de Montgon et aboutissant à ou près Arvant.

Cette concession sera rendue définitive par une loi qui déclarera l'utilité publique, après l'accomplissement des formalités d'enquête prescrites par la loi du 3 mai 1841.

Dans ce cas, l'État livrera à la Compagnie les terrains, terrassements et ouvrages d'art de ladite ligne et de ses stations, ainsi que les maisons de gardes des passages à niveau. La Compagnie, de son côté, prendra à sa charge tous les autres travaux, ainsi que l'exploitation du chemin, le tout conformément aux dispositions énoncées aux paragraphes 2, 3 et 4 de la convention du 10 août 1868.

La Compagnie s'engage, en outre, à verser au Trésor public, en seize termes semestriels égaux, à partir du 1er mai qui suivra la concession définitive, pour

Droits réservés au Cnam et à ses partenaires

être appliquée à l'exécution des travaux mis à la charge de l'État par le précédent paragraphe, la somme de sept millions de francs (7 000 000 fr.), laquelle somme sera remboursée à la Compagnie dans les conditions prévues aux deux derniers paragraphes de l'article 4 précité de la convention du 10 août 1868.

En cas d'insuffisance de la somme ci-dessus énoncée de sept millions pour assurer l'achèvement des travaux, le surplus sera fourni par la Compagnie, qui n'aura droit, de ce chef, à aucun remboursement.

Le maximum du capital garanti, tel qu'il est fixé par l'article 9 de ladite convention, sera augmenté d'une somme de six millions de francs (6 000 000 fr.), et le revenu réservé à l'ancien réseau, lequel est fixé à vingt-sept mille six cent quatre-vingts francs par le paragraphe 2 de l'article 12 de la convention du 10 août 1868, sera porté à vingt-sept mille sept cent soixante-cinq francs.

Les dispositions qui précèdent seront nulles et non avenues dans le cas où la concession éventuelle de la ligne de Montgon à Arvant ne serait pas rendue définitive dans un délai de huit années, à dater du 1er janvier qui suivra la promulgation de la présente loi (1).

A partir du 1er janvier 1874, sera ajoutée aux dépenses de l'exploitation de l'ancien réseau, lors de l'établissement des comptes annuels pour le règlement définitif des comptes de garantie d'intérêt et de partage des bénéfices, la somme qui pourra être payée annuellement à titre d'avance par la Compagnie du Midi, jusqu'à concurrence d'un maximum de six cent mille francs (600 000 fr.), en vertu du traité passé par elle, le 3 juin 1873, avec la Compagnie des chemins de fer de Barcelone à la frontière française, pour sa participation à une garantie d'intérêt de six pour cent, sur un capital maximum de vingt millions (20 000 000 fr.), applicable à l'achèvement de la section de Gérone à la frontière, vers Port-Vendres.

Seront également comprises dans les comptes annuels de l'ancien réseau les sommes que la compagnie du Midi aura à recevoir de la Compagnie de Barcelone à la frontière, à titre de remboursement de ses avances, aux termes du traité précité du 3 juin 1873.

. . . . . .

Art. 11. — Si des Compagnies de chemins de fer déjà existantes ou à créer, et concessionnaires de lignes venant s'embrancher sur les lignes concédées par la présente loi, empruntent des parties de ces lignes, ces Compagnies ne payeront le prix du péage que pour le nombre de kilomètres réellement parcourus, un kilomètre entamé étant d'ailleurs considéré comme parcouru.

Dans le cas où le service de ces mêmes chemins de fer devrait être établi dans les gares appartenant aux Compagnies rendues concessionnaires ou adjudicataires par la présente loi, la redevance à payer à ces Compagnies sera réglée, d'un commun accord, entre les deux Compagnies intéressées, et, en cas de dissentiment, par voie d'arbitrage.

En cas de désaccord sur le principe ou l'exercice de l'usage commun desdites gares, il sera statué par le Ministre, les deux Compagnies entendues.

(1) Ce délai a été porté à dix années et prorogé ainsi jusqu'au 1er janvier 1885 par une loi du 28 décembre 1882, promulguée au *Journal officiel* du 30 décembre 1882.

Droits réservés au Cnam et à ses partenaires

Art. 12. — En ce qui concerne les Compagnies déjà existantes, si le Gouvernement exerce le droit qui lui est réservé par l'article 37 du cahier des charges de racheter la concession entière, la Compagnie pourra demander que les lignes dont la concession remonte à moins de quinze ans soient évaluées, non d'après leurs produits nets, mais d'après leur prix réel de premier établissement.

. . . . . .

ANNEXE LXVIII

COMPAGNIE DU MIDI

Convention du 14 décembre 1875 approuvée par une loi du même jour.

Article 1er. — Le Ministre des travaux publics, au nom de l'État, concède à la Compagnie des chemins de fer du Midi et du canal latéral à la Garonne, qui les accepte, les chemins de fer ci-après :

1° De Cette à Montbazin ;
2° De Moux, sur la ligne de Toulouse à Cette, à Caunes ;
3° De Narbonne à Bize ;
4° De Mont-de-Marsan à ou près Roquefort ;
5° De Marmande à Casteljaloux ;
6° De Condom à Riscle ;
7° De Montauban à Saint-Sulpice ;
8° De Saint-Sulpice à Castres ;
9° De Puyôo à Saint-Palais ;
10° De Tarascon-sur-Ariège à Ax.

Art. 2. — Le Ministre des travaux publics, au nom de l'État, s'engage à livrer à la Compagnie, conformément aux dispositions du cahier des charges supplémentaire annexé à la convention du 10 août 1868, les terrains, terrassements et ouvrages d'art des chemins de fer énoncés ci-après et de leurs stations, ainsi que les maisons de garde des passages à niveau des chemins, savoir :

De Cette à Montbazin,
De Moux à Caunes,
De Narbonne à Bize,
De Mont-de-Marsan à ou près Roquefort,

moyennant le payement par la Compagnie d'une somme totale de neuf millions trois cent mille francs (9 300 000 fr.), représentant l'évaluation des dépenses à faire par l'État dans les conditions ci-dessus énoncées, savoir :

Cette à Montbazin : un million neuf cent mille francs (1 900 000 fr.);

Droits réservés au Cnam et à ses partenaires

Moux à Caunes : trois millions deux cent mille francs (3 200 000 fr.);
Narbonne à Bize : deux millions deux cent mille francs (2 200 000 fr.);
Mont-de-Marsan à ou près Roquefort : deux millions (2 000 000 fr.).

Le versement desdites sommes sera fait en seize termes semestriels égaux, à partir du 1er novembre 1876.

La Compagnie s'engage, en outre, à prendre à sa charge toutes les autres dépenses relatives à l'établissement et à l'exploitation des chemins ci-dessus énoncés, y compris la construction des bâtiments des stations.

Art. 3. —Le Ministre des travaux publics, au nom de l'État, s'engage, pour les lignes :

De Marmande à Casteljaloux,
De Condom à Riscle,
De Montauban à Saint-Sulpice,
De Saint-Sulpice à Castres,
De Puyôo à Saint-Palais,
De Tarascon-sur-Ariège à Ax,

à livrer à la Compagnie les terrains, terrassements et ouvrages d'art desdits chemins et de leurs stations, ainsi que les maisons de garde des passages à niveau, dans les conditions énoncées à l'article qui précède.

La Compagnie s'engage, de son côté, à prendre à sa charge toutes les autres dépenses relatives à l'établissement et à l'exploitation de ces lignes, y compris la construction des bâtiments des stations.

La Compagnie s'engage, en outre, à verser au Trésor public, à titre d'avances, en seize termes semestriels égaux, à partir du 1er novembre 1876, et en ce qui concerne la ligne de Marmande à Casteljaloux, à partir du 1er novembre 1878, pour être appliquée à l'exécution des travaux mis à la charge de l'État par le présent article, la somme totale de trente-deux millions quatre cent mille francs (32 400 000 fr.), savoir :

Pour les lignes de :
Marmande à Casteljaloux, cinq millions quatre cent mille francs (5 400 000 fr.);
Condom à Riscle, dix millions quatre cent mille francs (10 400 000 fr.);
Montauban à Saint-Sulpice, trois millions sept cent mille francs (3 700 000 fr.);
Saint-Sulpice à Castres, quatre millions trois cent mille francs (4 300 000 fr.);
Puyôo à Saint-Palais, trois millions sept cent mille francs (3 700 000 fr.);
Tarascon-sur-Ariège à Ax, quatre millions neuf cent mille francs (4 900 000 fr.).

Les sommes versées par la Compagnie à titre d'avances lui seront remboursées, à partir du 1er mai qui suivra, pour chaque ligne, le premier versement de la Compagnie, en annuités payables par termes semestriels, le 1er mai et le 1er novembre de chaque année, et dont le dernier écherra le 1er mai 1957.

Ces annuités, comprenant l'intérêt et l'amortissement desdites sommes, seront calculées semestriellement, au fur et à mesure des versements faits par la Compagnie, à un taux fixé provisoirement à cinq francs soixante-quinze centimes (5 fr. 75) pour cent.

Le taux définitif des remboursements à faire par l'État sera arrêté, après le versement intégral des avances de la Compagnie, d'après le prix moyen des

Droits réservés au Cnam et à ses partenaires

négociations de l'ensemble des obligations émises par la Compagnie du 1er novembre 1876 au 1er mai 1884. Ce prix moyen sera arrêté déduction faite de l'intérêt couru au jour de la vente des titres, ainsi que de tous les droits à la charge de la Compagnie dont ces titres sont ou seront frappés et de tous autres frais accessoires dont la Compagnie justifiera.

La Compagnie s'engage également à verser au Trésor public à titre d'avances, et jusqu'à concurrence de quinze millions (15 000 000 fr.) au maximum, les sommes nécessaires pour l'exécution des travaux complémentaires à exécuter par l'État, aux termes des conventions antérieures, et, en outre, à fournir une avance de trois millions (3 000 000 fr.) pour l'achèvement du chemin de fer de Condom à Port-Sainte-Marie. Ces avances seront remboursées dans les conditions énoncées au paragraphe précédent, à partir du 1er mai ou du 1er novembre qui suivra chaque versement. Le taux définitif du remboursement sera arrêté, ainsi qu'il a été dit ci-dessus, après le dernier versement fait par la Compagnie.

Dans tous les cas, le taux définitif des remboursements à faire par l'État sera arrêté dans les formes prescrites par le décret du 6 mai 1863, portant règlement des justifications à faire par la Compagnie pour l'application de la garantie d'intérêt et du partage des bénéfices.

Il sera tenu compte respectivement à la Compagnie et à l'État, avec intérêts simples à cinq pour cent (5 %), des insuffisances ou des excédants que présenteraient, sur le règlement définitif des annuités, les versements calculés au taux provisoire de cinq francs soixante-quinze centimes pour cent.

Le Gouvernement se réserve, jusqu'au payement intégral des avances que la Compagnie s'est engagée à faire à l'État, la faculté de renoncer, à toute époque, aux avances qu'il aurait encore à recevoir.

Art. 4. — Il est concédé, à titre éventuel, à la Compagnie du Midi un chemin de fer partant de Casteljaloux et aboutissant à ou près Roquefort.

Cette concession sera rendue définitive par une loi qui en déclarera l'utilité publique, après l'accomplissement des formalités d'enquête prescrites par la loi du 3 mai 1841.

Dans ce cas, l'État livrera à la Compagnie les terrains, terrassements et ouvrages d'art de ladite ligne et de ses stations, ainsi que les maisons de garde des passages à niveau.

La Compagnie, de son côté, prendra à sa charge tous les autres travaux, ainsi que l'exploitation du chemin, le tout conformément aux dispositions énoncées au second paragraphe de l'article 3 de la présente convention.

La Compagnie s'engage, en outre, à verser au Trésor public, en seize termes semestriels égaux, à partir du 1er mai qui suivra la concession définitive de ladite ligne, pour être appliquée à l'exécution des travaux mis à la charge de l'État par le présent article, la somme de quatre millions (4 000 000 fr.), laquelle somme sera remboursée à la Compagnie dans les conditions prévues aux paragraphes 4 et 5 de l'article 3 précité. Le nombre d'annuités sera égal au nombre d'années restant à courir jusqu'au 1er mai 1957.

Les dispositions qui précèdent seront nulles et non avenues dans le cas où la concession éventuelle de la ligne énoncée au présent article ne serait pas

Droits réservés au Cnam et à ses partenaires

rendue définitive dans un délai de huit années, à dater du 1er janvier qui suivra la promulgation de la loi approbative de la présente convention.

Art. 5. — Les chemins de fer concédés à titre soit définitif, soit éventuel, en vertu de la présente convention, seront exécutés dans un délai de huit ans à dater du 1er janvier qui suivra leur concession définitive, et dans un délai de dix ans, en ce qui concerne le chemin de Marmande à Casteljaloux.

Ils seront soumis au cahier des charges qui régit l'ensemble des concessions faites à la Compagnie du Midi et, en outre, aux dispositions de l'article 11 et du premier paragraphe de l'article 12 de la loi du 23 mars 1874.

Dans tous les cas où l'administration le jugera utile, il pourra être accolé aux ponts établis pour le service du chemin de fer une voie charretière ou une passerelle pour piétons.

L'excédant de dépense qui en résultera sera supporté par l'État, le département ou les communes intéressées, après évaluation contradictoire. A défaut d'accord, l'excédant de dépense sera réglé par un décret rendu en Conseil d'État.

Les ouvrages d'art pourront n'être exécutés que pour une voie sur les chemins où cette disposition sera jugée compatible avec les besoins de la circulation, et sous les conditions auxquelles l'administration croira devoir subordonner cette autorisation.

La concession des lignes objet de la présente convention expirera, comme pour toutes les lignes régies par le cahier des charges annexé à la convention du 1er août 1857, le trente et un décembre mil neuf cent soixante (31 décembre 1960).

Art. 6. — Seront comprises dans l'ancien réseau de la Compagnie les lignes ci-après mentionnées, savoir :

De Cette à Montbazin ;

De Moux à Caunes ;

De Narbonne à Bize ;

De Mont-de-Marsan à ou près Roquefort.

Les autres lignes concédées, à titre soit définitif, soit éventuel, feront partie du nouveau réseau.

En conséquence, lesdites lignes seront respectivement soumises, en ce qui touche la garantie d'intérêt et le partage des bénéfices, aux dispositions qui régissent chacun de ces réseaux en vertu tant des conventions antérieures que de la présente convention.

Art. 7. — Le compte de premier établissement des lignes de l'ancien et du nouveau réseau sera arrêté provisoirement, tant pour l'application de la garantie d'intérêt que pour l'exercice du droit de partage des bénéfices, avant le 1er janvier qui suivra leur mise en exploitation.

Ce compte sera arrêté définitivement après un délai de dix ans, lequel courra à partir du 1er janvier 1878 pour les lignes mises en exploitation avant cette époque, et pour les lignes terminées postérieurement au 1er janvier 1878, à partir du 1er janvier qui suivra la mise en exploitation de chaque ligne.

En aucun cas, le capital garanti ne pourra excéder la somme déterminée à l'article 8 ci-après de la présente convention.

Droits réservés au Cnam et à ses partenaires

Toutefois, après l'expiration de ce délai de dix ans, la Compagnie pourra être autorisée, s'il y a lieu, par décrets délibérés en Conseil d'État, à prélever avant tout partage des bénéfices, sur l'ensemble des produits nets de l'ancien et du nouveau réseau, l'intérêt et l'amortissement des dépenses faites sur l'un ou l'autre de ces réseaux pour l'exécution de travaux qui seraient reconnus être de premier établissement.

Art. 8. — Le maximum du capital garanti par l'État pour l'ensemble des lignes concédées à la Compagnie et comprises dans le nouveau réseau, lequel est fixé à quatre cent cinquante-six millions par l'article 9 de la convention du 10 août 1868, sera porté à la somme de quatre cent quatre-vingt-dix-sept millions quatre cent mille francs (497 400 000 fr.).

Cette somme sera augmentée de six millions de francs (6 000 000 fr.), conformément au paragraphe 8 de l'article 3 de la loi du 23 mars 1874, dans le cas où la concession du chemin de fer de Montgon à Arvant serait rendue définitive.

Elle sera augmentée, en outre, de huit millions quatre cent mille francs (8 400 000 fr.) dans le cas où la ligne de Casteljaloux à ou près Roquefort serait concédée à titre définitif.

Le chiffre du capital garanti sera d'ailleurs successivement augmenté, à la fin de chaque exercice, pour l'application de la garantie d'intérêt comme pour le partage des bénéfices, du montant des dépenses qui, dans le délai déterminé par l'article 7 ci-dessus pour la clôture du compte de premier établissement, auront été faites sur des projets préalablement approuvés par décrets délibérés en Conseil d'État pour travaux complémentaires sur les lignes du nouveau réseau, tels que : pose de secondes voies, ou de voies de garage, augmentation du matériel roulant, agrandissement ou amélioration de gares et de haltes, création de nouvelles haltes ou stations.

Le montant total de ces dépenses complémentaires ne pourra excéder respectivement la somme de soixante millions (60 000 000 fr.) pour la pose de secondes voies ou de voies de garage, et celle de vingt-trois millions (23 000 000 fr.) pour tous autres travaux complémentaires, de telle sorte que l'ensemble du capital garanti ne pourra, en aucun cas, excéder la somme totale de cinq cent quatre-vingt-quatorze millions huit cent mille francs (594 800 000 fr.).

Art. 9. — A partir du 1er janvier qui suivra la mise en exploitation de l'ensemble des lignes annexées à l'ancien réseau en vertu de l'article 6 de la présente convention, le revenu net réservé à ce réseau, lequel est fixé, en vertu de la convention du 10 août 1868, modifiée par la loi du 23 mars 1874, à vingt-deux millions trois cent cinquante et un mille neuf cent quatre-vingts francs (22 351 980 fr.), à raison de vingt-huit mille dix francs par kilomètre, pour sept cent quatre-vingt-dix-huit kilomètres, recevra les additions suivantes, savoir :

1° L'intérêt et l'amortissement effectifs des sommes dépensées pour le premier établissement des nouvelles lignes de l'ancien réseau, sans que ce capital puisse excéder vingt-quatre millions (24 000 000 fr.);

2° La différence entre l'intérêt et l'amortissement effectifs des obligations

Droits réservés au Cnam et à ses partenaires

émises par la Compagnie et l'intérêt et l'amortissement garantis par l'État pour le capital de premier établissement des lignes annexées au nouveau réseau, sans que ce capital puisse excéder la somme de quarante un millions quatre cent mille francs (41 400 000 fr.);

3° Pour chaque exercice, l'intérêt et l'amortissement effectifs des dépenses faites, dans le cours des exercices précédents, sur les lignes de l'ancien réseau, pour travaux complémentaires, tels qu'ils sont définis à l'article 8 ci-dessus, exécutés conformément à des projets préalablement approuvés par décrets délibérés en Conseil d'État. Ces dépenses complémentaires, fixées à trente millions (30 000 000 fr.) par la convention du 10 août 1868, seront augmentées de vingt-sept millions (27 000 000 fr.) et portées ainsi à un chiffre maximum de cinquante-sept millions (57 000 000 fr.) en sus du capital de premier établissement fixé à deux cent quatre-vingt-quinze millions de francs (295 000 000 fr.). Elles devront être effectuées dans le délai fixé à l'article 7 ci-dessus pour la clôture du compte de premier établissement;

4° Pour chaque exercice, la différence entre l'intérêt et l'amortissement effectifs des obligations émises par la Compagnie pour les dépenses complémentaires du nouveau réseau prévues à l'article 8 ci-dessus, qui auront été faites dans les exercices précédents, et l'intérêt et l'amortissement garantis par l'État.

Pour l'application des quatre paragraphes qui précèdent, l'intérêt et l'amortissement effectifs des obligations seront calculés respectivement d'après le taux moyen des négociations qui auront été faites depuis l'exercice 1876 jusqu'à la fin de l'exercice dans lequel l'ensemble des lignes auxquelles se rapportent ces obligations auront été mises en exploitation, ou de l'exercice dans lequel les dépenses complémentaires prévues par la présente convention, soit pour l'ancien, soit pour le nouveau réseau, auront été intégralement faites. Jusqu'au règlement définitif de ce taux, on appliquera provisoirement le taux de cinq francs soixante-quinze centimes pour cent (5 fr. 75 %); le tout conformément aux dispositions de l'article 3 ci-dessus.

Dans le cas ou la concession éventuelle de Montgon à Arvant serait rendue définitive, comme aussi dans le cas où la ligne de Casteljaloux à ou près Roquefort serait concédée à titre définitif, le chiffre du revenu net réservé à l'ancien réseau sera augmenté respectivement, pour chacune de ces lignes, à partir du 1er janvier qui suivra sa mise en exploitation, de la différence entre l'intérêt et l'amortissement effectifs des obligations émises par la Compagnie pour leur construction et l'intérêt et l'amortissement garantis par l'État, sans que le capital de premier établissement desdites lignes puisse excéder, savoir :

Pour la ligne de Montgon à Arvant, six millions (6 000 000 fr.),

Et pour la ligne de Casteljaloux à ou près Roquefort, huit millions quatre cent mille francs (8 400 000 fr.).

Les dispositions du paragraphe 6 du présent article seront appliquées aux cas prévus dans le paragraphe précédent.

Art. 10. — Jusqu'à l'époque déterminée par le premier paragraphe de l'article qui précède, les dispositions de l'article 12 de la convention du 10 août 1868 et le paragraphe 8 de l'article 3 de la loi du 23 mars 1874 continueront à

Droits réservés au Cnam et à ses partenaires

recevoir leur application, sous la réserve que les dispositions des paragraphes 4, 5 et 6 de l'article précédent seront immédiatement appliquées aux dépenses complémentaires du nouveau réseau et à celles de l'ancien réseau excédant le chiffre de trente millions prévu par la convention de 1868.

Jusqu'à la même époque, les intérêts et l'amortissement des obligations émises pour l'exécution des lignes, soit de l'ancien, soit du nouveau réseau, concédées en vertu de la présente convention, seront payés au moyen des produits des sections de ces lignes qui seront mises successivement en exploitation. En cas d'insuffisance, ces intérêts et amortissement seront portés au compte de premier établissement.

Art. 11. — Le partage des bénéfices entre la Compagnie et l'État restera soumis aux dispositions de l'article 13 de la convention du 10 août 1868, sous réserve de la clause additionnelle ci-après :

Les sommes employées par la Compagnie pour la construction des lignes ajoutées tant à l'ancien qu'au nouveau réseau, en vertu de la présente convention, auront droit à un prélèvement de six francs et demi pour cent (6 fr. 50 c. %) avant tout partage. L'intérêt ainsi calculé sera ajouté au compte du nouveau réseau, tel qu'il est défini au troisième paragraphe de l'article 13 précité.

Art. 12. — Dans le cas où l'une des Compagnies d'Orléans, de l'Est, du Nord, de Paris-Lyon-Méditerranée ou de l'Ouest appliquerait aux voitures des trois classes, sur l'ensemble de son réseau, un système de chauffage agréé par le Ministre des travaux publics, la Compagnie du Midi s'engage, si elle en est requise par le Ministre, à mettre en pratique sur son réseau, soit un système de chauffage, soit tout autre système jugé préférable et agréé par le Ministre. La mise en pratique de ce système aura lieu suivant les délais qui seront prescrits par le Ministre.

La Compagnie s'engage, en outre, dès à présent, à chauffer désormais les compartiments des dames seules dans les trois classes.

Droits réservés au Cnam et à ses partenaires

SÉRIE III (SUITE)

VIII. — CHEMIN DE CEINTURE DE PARIS

(RIVE DROITE)

ANNEXE LXIX

Décret du 10 décembre 1851 prescrivant l'établissement du chemin de ceinture de Paris et cahier des charges y annexé.

Article 1er. — Il sera établi, à l'intérieur du mur d'enceinte des fortifications de Paris, un chemin de fer de Ceinture reliant les gares de l'Ouest et Rouen, du Nord, de Strasbourg, de Lyon et d'Orléans.

Le Ministre des travaux publics est autorisé à concéder ce chemin de fer aux Compagnies réunies des chemins de fer de Paris à Rouen, de Paris à Orléans, de Paris à Strasbourg, et du Nord, sous les réserves et aux clauses et conditions du cahier des charges ci-annexé.

Art. 2. — Pour l'exécution de ce chemin de fer, il est ouvert au Ministre des travaux publics un crédit de un million trois cent trente-trois mille trois cent trente-trois francs trente-trois centimes, somme égale au premier versement à effectuer par les Compagnies concessionnaires, aux termes dudit cahier des charges.

Art. 3. — Le Ministre des travaux publics est chargé de l'exécution du présent décret.

CAHIER DES CHARGES POUR LA CONCESSION DU CHEMIN DE FER DE CEINTURE.

Article 1er. — Le Ministre des travaux publics, au nom de l'État, s'engage à livrer dans un délai de deux années, à partir du décret de concession, aux Compagnies concessionnaires des chemins de fer de Paris à Rouen, Paris à Orléans, Paris à Strasbourg, et du Nord, réunies en syndicat, un chemin de fer de Ceinture complètement terminé entre les gares des Batignolles et la gare d'Orléans.

Art. 2. — Les Compagnies s'engagent à exploiter le chemin de Ceinture en

Droits réservés au Cnam et à ses partenaires

fournissant le matériel nécessaire à l'exploitation, tant pour le transport des voyageurs que pour celui des marchandises. Elles s'engagent, en outre, à augmenter ce matériel, en raison de l'accroissement de la circulation, sur les réquisitions qui leur seraient adressées par le Ministre des travaux publics.

Lesdites Compagnies se constitueront en société anonyme pour l'exploitation du chemin de Ceinture.

Elles seront représentées par un syndicat établi dans les formes qui seront déterminées par un décret, les Compagnies entendues (1).

Les attributions de ce syndicat auront pour objet : l'administration, l'exploitation et l'entretien du chemin de Ceinture, les comptes à rendre aux diverses Compagnies, l'organisation du personnel, la création et la distribution du matériel, enfin l'accomplissement de toutes les obligations et conditions imposées aux Compagnies concessionnaires de chemins de fer.

Art. 3. — Chacune des quatre Compagnies concessionnaires s'engage à contribuer, pour une somme de un million de francs (1 000 000 fr.), à la dépense d'exécution du chemin de Ceinture.

Ces sommes devront être versées au Trésor public, savoir :

1° Un tiers à la première réquisition du Ministre des finances ;

2° Un tiers avant le 1er janvier 1853 ;

3° Le dernier tiers avant le 1er janvier 1854.

Les deux derniers versements ne pourront être exigés avant que les dépenses faites sur la subvention à la charge du Trésor ne s'élèvent à une somme au moins égale au montant des versements déjà opérés par les Compagnies.

Lesdites Compagnies pourront demander la justification de l'emploi des fonds précédemment versés avant de faire un nouveau versement.

Art. 4. — Les travaux seront exécutés par l'État. Ils seront immédiatement entrepris au moyen du premier versement effectué par les Compagnies et seront ensuite continués, jusqu'à leur entier achèvement, tant au moyen des versements ultérieurs qu'au moyen des fonds du Trésor public.

Art. 5. — Lorsque le chemin de fer de Paris à Lyon sera concédé, la Compagnie concessionnaire sera tenue de verser au Trésor pareille somme de un million de francs (1 000 000 fr.), et elle entrera dans le syndicat au même titre que les autres Compagnies dénommées dans le présent acte de concession.

Jusqu'au moment de sa concession, le chemin de Paris à Lyon, exploité par l'État, jouira de tous les bénéfices et avantages accordés aux Compagnies concessionnaires, comme il participera à toutes les charges de l'exploitation, et sera représenté, pour la formation du syndicat, par un délégué du Ministre des travaux publics.

Art. 6. — Le chemin de Ceinture partira des Batignolles, où il sera raccordé aux chemins de Rouen et de l'Ouest ; il passera sous les chemins du Nord et de Strasbourg et sera relié à ces deux lignes. Il traversera, par un souterrain, les hauteurs de Belleville, et viendra ensuite se rattacher aux chemins de Lyon et d'Orléans en franchissant la Seine sur un viaduc.

(1) L'institution de ce syndicat a été approuvée par décret du 22 janvier 1853 [B. L., 1re sem. 1853, n° 27, p. 385].

Droits réservés au Cnam et à ses partenaires

Il sera établi avec deux voies sur tout son parcours, sans aucune gare ni station intermédiaire. Sa longueur tolale, y compris les raccordements avec les chemins qu'il relie, sera d'environ seize kilomètres.

Les gares intermédiaires qui pourraient être nécessaires seront ultérieurement établies par les Compagnies et à leurs frais.

Art. 7. — Le chemin de Ceinture sera composé de trois sections, savoir:

1° Des gares de Batignolles aux abords des gares du Nord et de Strasbourg ;

2° De la gare de Strasbourg aux abords de la gare de Lyon;

3° Et de la gare de Lyon aux abords de la gare d'Orléans.

Art. 8. — Les Compagnies seront tenues de prendre livraison des sections au fur et à mesure de leur achèvement entre deux gares, et sur la notification qui leur en sera faite.

Il sera dressé procès-verbal de cette livraison, et l'exploitation devra être immédiatement commencée.

La garantie de l'État sera d'un an pour les terrassements, et de deux ans pour les ouvrages d'art et les maisons de gardes.

Un an après la livraison de chaque section, il sera procédé à une reconnaissance contradictoire, constatée par un nouveau procès-verbal, lequel aura pour effet d'affranchir l'État de toute garantie, en ce qui concerne les terrassements, la garantie pour les ouvrages d'art et les maisons de gardes ne cessant qu'un an après.

En aucun cas, la responsabilité de l'État, telle qu'elle est réglée par le présent article et pour les diverses natures d'ouvrages, ne pourra s'étendre au delà de la garantie matérielle des travaux.

Art. 9. — A dater de l'entrée en possession, définie au paragraphe 1er de l'article précédent, les Compagnies resteront seules chargées de l'entretien des parties du chemin dont elles auront pris livraison, sans préjudice de la garantie stipulée au même article.

Art. 10. — Immédiatement après la prise de possession définitive par les Compagnies de tout ou partie des travaux à la charge de l'État, il sera dressé contradictoirement, entre l'administration et lesdites Compagnies, un état des lieux.

Cet état comprendra :

1° La description de tous les terrains qui serviront d'emplacement au chemin de fer et à ses dépendances;

2° L'état des travaux d'art et de terrassement comprenant les ponts, ponceaux, aqueducs, maisons de gardes et tous autres ouvrages.

Art. 11. — Les plans et profils de toute sorte seront communiqués aux Compagnies, sur leur demande, et elles seront admises à présenter leurs observations.

Elles seront autorisées à faire, à leurs frais, des copies desdits plans et profils.

Art. 12. — Le chemin de fer et toutes ses dépendances seront constamment entretenus en bon état, et de manière que la circulation soit toujours facile et sûre.

Droits réservés au Cnam et à ses partenaires

L'état dudit chemin et de ses dépendances sera reconnu annuellement, et plus souvent, en cas d'urgence ou d'accidents, par un ou plusieurs commissaires que désignera l'administration.

Les frais d'entretien et ceux de réparation, soit ordinaires, soit extraordinaires, resteront entièrement à la charge des Compagnies.

Pour ce qui concerne cet entretien et ces réparations, les Compagnies demeurent soumises au contrôle et à la surveillance de l'administration.

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 de l'administration et aux frais des Compagnies. Le montant des avances faites sera recouvré par des rôles que le préfet du département rendra exécutoires.

Art. 13. — Les frais de visite, de surveillance et de réception seront supportés par les Compagnies. Ces frais seront imputés sur la somme que les Compagnies sont tenues de verser annuellement à la caisse centrale du Trésor, conformément à l'article 27 ci-après.

En cas de non-versement dans le délai fixé, le préfet rendra un rôle exécutoire, et le montant en sera recouvré comme en matière de contributions publiques.

Art. 14. — Faute par les Compagnies d'avoir rempli les diverses obligations qui leur sont imposées par le présent cahier des charges, elles encourront la déchéance, et il sera procédé à l'adjudication de la concession sur les clauses et conditions dudit cahier des charges, et sur une mise à prix qui sera fixée par l'administration.

Art. 15. — Les Compagnies évincées recevront de la nouvelle Compagnie la valeur que l'adjudication aura déterminée, dans la proportion des sommes pour lesquelles elles auront contribué à la construction du chemin.

Si l'adjudication ouverte n'amène aucun résultat, une seconde adjudication sera tentée sur les mêmes bases, après un délai de six mois, et, si cette seconde tentative reste également sans résultat, les Compagnies seront définitivement déchues de tous droits à la concession, et les portions de chemin déjà mises en exploitation deviendront immédiatement la propriété de l'État.

En cas d'interruption partielle ou totale de l'exploitation du chemin de fer, l'administration prendra immédiatement, aux frais et risques des Compagnies, les mesures nécessaires pour assurer provisoirement le service.

Si, dans les trois mois de l'organisation du service provisoire, les Compagnies n'ont pas valablement justifié des moyens de reprendre et de continuer l'exploitation, et si elles ne l'ont pas effectivement reprise, la déchéance pourra être prononcée par le Ministre des travaux publics.

Les dispositions du présent article ne seront point applicables au cas où le retard ou la cessation des travaux, ou l'interruption de l'exploitation proviendrait de force majeure régulièrement constatée.

Art. 16. — La contribution foncière sera établie en raison de la surface des terrains occupés par le chemin de fer et par ses dépendances ; la cote en sera calculée comme pour les canaux, conformément à la loi du 25 avril 1803.

Les bâtiments et magasins dépendants de l'exploitation du chemin de fer seront assimilés aux propriétés bâties dans la localité, et les Compagnies

Droits réservés au Cnam et à ses partenaires

devront également payer toutes les contributions auxquelles ils pourront être soumis.

L'impôt dû au Trésor sur le prix des places ne sera prélevé que sur la partie du tarif correspondant au prix du transport des voyageurs.

Art. 17. — 1° Des règlements rendus après que les Compagnies auront été entendues détermineront les mesures et les dispositions nécessaires pour assurer la police, l'exploitation et la conservation du chemin de fer et des ouvrages qui en dépendent ;

2° Toutes les dépenses qu'entraînera l'exécution de ces mesures et de ces dispositions resteront à la charge des Compagnies ;

3° Les Compagnies seront tenues de soumettre à l'approbation de l'administration des ordres généraux de service relatifs à la circulation des trains réguliers de toute nature ;

4° Les règlements dont il s'agit dans les deux paragraphes précédents seront obligatoires pour les Compagnies et pour toutes celles qui obtiendraient ultérieurement l'autorisation d'établir des lignes de chemin de fer d'embranchement ou de prolongement, et, en général, pour toutes les personnes qui emprunteraient l'usage du chemin de fer.

Art. 18. — Pour indemniser les Compagnies des dépenses qu'elles s'engagent à faire par le présent cahier des charges, et sous la condition expresse qu'elles en rempliront exactement toutes les obligations, le Gouvernement leur accorde, pour un laps de quatre-vingt-dix-neuf années, à dater de l'époque fixée pour l'achèvement des travaux de la ligne entière, l'autorisation de percevoir les droits de péage et les prix de transport ci-après déterminés.

Il est expressément entendu que les prix de transport ne seront dus aux Compagnies qu'autant qu'elles effectueraient elles-mêmes ce transport à leurs frais et par leurs propres moyens.

La perception aura lieu par kilomètre, sans égard aux fractions de distance : ainsi, un kilomètre entamé sera payé comme s'il avait été parcouru;

Néanmoins, pour toute distance parcourue moindre de six kilomètres, le droit sera perçu comme pour six kilomètres entiers.

Le poids de la tonne est de mille kilogrammes. Les fractions de poids ne seront comptées que par centième de tonne. Ainsi tout poids compris entre zéro et dix kilogrammes payera comme vingt kilogrammes ; entre vingt et trente kilogrammes, il payera comme trente kilogrammes, etc.

L'administration déterminera par des règlements spéciaux, les Compagnies entendues, le minimum et le maximum de vitesse des convois de voyageurs et de marchandises, et des convois spéciaux des postes, ainsi que la durée du trajet.

Tarif.

Pour les voyageurs (par kilomètre parcouru) :

Prix de transport.	02 c.	05 c.
Péage.	03	

Pour les marchandises (par tonne et par kilomètre parcouru) :

Prix de transport.	08 c.	18 c.
Péage.	10	

Droits réservés au Cnam et à ses partenaires

Tout voyageur dont le bagage ne pèsera pas plus de trente kilogrammes n'aura à payer, pour le port de ce bagage, aucun supplément du prix de sa place.

Dans le cas où les Compagnies jugeraient convenable, soit pour le parcours total, soit pour les parcours partiels de la voie de fer, d'abaisser au-dessous des limites déterminées par le tarif les taxes qu'elles sont autorisées 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.

Tous changements apportés dans les tarifs seront annoncés un mois d'avance par des affiches. Ils devront, d'ailleurs, être homologués par des décisions de l'administration supérieure, prises sur la proposition des Compagnies, et rendues exécutoires par des arrêtés du préfet.

La perception des taxes devra se faire par les Compagnies indistinctement et sans aucune faveur. Dans le cas où les Compagnies auraient accordé à un ou plusieurs expéditeurs une réduction sur l'un des prix portés au tarif, avant de la mettre en exécution, elles devront en donner connaissance à l'administration, et celle-ci aura le droit de déclarer la réduction, une fois consentie, obligatoire vis-à-vis de tous les expéditeurs, et applicable à tous les articles de la même nature. La taxe ainsi réduite ne pourra, comme pour les autres réductions, être relevée avant un délai d'un an.

Les réductions ou remises accordées à des indigents ne pourront, dans aucun cas, donner lieu à l'application de la disposition qui précède.

Art. 19. — Au moyen de la perception des droits et des prix réglés ainsi qu'il vient d'être dit, et sauf les exceptions stipulées au présent cahier des charges, les Compagnies contractent l'obligation d'exécuter constamment avec soin, exactitude et célérité, et sans tour de faveur, le transport des voyageurs, bestiaux, denrées, marchandises et matières quelconques qui leur seront confiés. Les bestiaux, denrées, marchandises et matières quelconques seront transportés dans l'ordre de leur numéro d'enregistrement.

Toute expédition de marchandises dont le poids, sous un même emballage, excédera vingt kilogrammes, sera constatée, si l'expéditeur le demande, par une lettre de voiture, dont un exemplaire restera aux mains des Compagnies et l'autre aux mains de l'expéditeur.

La même constatation sera faite, sur la demande de l'expéditeur, pour tout paquet ou ballot pesant moins de vingt kilogrammes, dont la valeur aura été préalablement déclarée.

Les Compagnies seront tenues d'expédier les marchandises dans les deux jours qui suivront la remise. Toutefois, si l'expéditeur consent à un plus long délai, il jouira d'une réduction, d'après un tarif approuvé par le Ministre des travaux publics.

Les frais accessoires non mentionnés au tarif, tels que ceux de chargement, de déchargement et d'entrepôt dans les gares et magasins du chemin de fer, seront fixés annuellement par un règlement qui sera soumis à l'approbation de l'administration supérieure.

Les expéditeurs ou destinataires resteront libres de faire eux-mêmes et à leurs frais le factage et le camionnage de leurs marchandises, et les Compa-

Droits réservés au Cnam et à ses partenaires

gnies n'en seront pas moins tenues, à leur égard, de remplir les obligations énoncées au paragraphe premier du présent article.

Dans le cas où les Compagnies consentiraient, pour le factage et le camionnage des marchandises, des arrangements particuliers à un ou plusieurs expéditeurs, elles seront tenues, avant de les mettre à exécution, d'en informer l'administration, et ces arrangements profiteront également à tous ceux qui lui en feraient la demande.

Art. 20. — A moins d'une autorisation spéciale de l'administration, il est interdit aux Compagnies, sous les peines portées par l'article 419 du Code pénal, de faire directement ou indirectement, avec des entreprises de transport de voyageurs ou de marchandises, par terre ou par eau, des arrangements qui ne seraient pas consentis en faveur de toutes les entreprises desservant les mêmes routes.

Les règlements rendus en exécution de l'article 17 ci-dessus prescriront toutes les mesures nécessaires pour assurer la plus complète égalité entre les diverses entreprises de transport, dans leurs rapports avec le service du chemin de fer.

Art. 21. — Les perceptions de toute nature, sur le chemin de Ceinture, seront faites par le syndicat.

Le syndicat tiendra compte à chaque Compagnie de la moitié du péage ci-dessus fixé pour toutes les marchandises entrant dans la gare de cette Compagnie ou en sortant, et lui en versera le montant.

En cas d'abaissement du tarif, la diminution portera sur le prix de transport, et il ne sera fait sur le péage d'autres réductions que celles qui seraient consenties par la Compagnie qui y a droit.

Cet abaissement du prix de transport ne pourra avoir lieu qu'autant que quatre Compagnies au moins y auront donné leur assentiment.

Lorsque des marchandises seront expédiées de la gare d'une des Compagnies concessionnaires à un point intermédiaire sur le chemin de Ceinture, ou d'un point intermédiaire à une gare desdites Compagnies, le Syndicat tiendra compte de la totalité du péage perçu à la Compagnie expéditeur ou à la Compagnie destinataire.

Le surplus des produits restera à la disposition du Syndicat pour être affecté au payement des dépenses de l'exploitation, de la surveillance et de l'entretien.

En cas d'excédant ou de déficit, le bénéfice ou la perte seront répartis en proportions égales entre les Compagnies concessionnaires.

Art. 22. — La participation à l'exploitation du chemin de Ceinture restera attachée à l'exploitation des chemins de fer qu'il est destiné à relier. A l'expiration de la concession de chacun de ces chemins, ou en cas du rachat prévu par les cahiers des charges, l'État tiendra compte à la Compagnie de son droit de jouissance des produits du chemin de Ceinture pendant les années qui resteraient à courir pour atteindre le délai de quatre-vingt-dix-neuf ans.

L'évaluation sera faite à dire d'experts, dans les formes prévues par les cahiers des charges, pour la reprise, en fin de bail, du matériel et des approvisionnements des lignes concédées.

Droits réservés au Cnam et à ses partenaires

Art. 23. — Les militaires ou marins voyageant isolément pour cause de service, envoyés en congé pour appartenir à la réserve, envoyés en congé illimité et en permission, ou rentrant dans leurs foyers après libération, ne seront assujettis, eux et leur bagage, qu'à la moitié de la taxe du tarif ci-dessus fixé.

Les troupes de toutes armes voyageant en corps et le matériel militaire ou naval seront transportés gratuitement.

Art. 24. — Sont applicables au chemin de Ceinture les dispositions des articles 78, 79, 80 et 81 du cahier des charges de la concession du chemin de fer de Paris à Strasbourg, relatives,

1° Au transport des ingénieurs et des agents du contrôle de l'exploitation des chemins de fer, des agents des contributions directes et des douanes;

2° Au service des dépêches;

3° Au transport des voitures cellulaires;

4° A l'établissement des lignes de télégraphie électrique.

Art. 25. — Sont aussi applicables aux chemins de Ceinture les dispositions des articles 83, 84, 85, 86 dudit cahier des charges, relatives,

1° A l'exécution ultérieure de ponts, de routes, canaux ou chemins de fer traversant le chemin de Ceinture ou établis dans son voisinage;

2° A la construction de chemins de fer d'embranchement ou de prolongement;

3° A la traversée des carrières.

Art. 26. — Les agents et gardes que les Compagnies établiront, soit pour opérer la perception des droits, soit pour la surveillance et la police du chemin de fer et des ouvrages qui en dépendent, pourront être assermentés, et seront, dans ce cas, assimilés aux gardes champêtres.

Art. 27. — Il sera institué près des Compagnies concessionnaires du chemin de fer de Ceinture, un ou plusieurs inspecteurs-commissaires, spécialement chargés de surveiller les opérations desdites Compagnies pour tout ce qui ne rentre pas dans les attributions des ingénieurs de l'État.

Le traitement de ces commissaires restera à la charge des Compagnies. Pour y pourvoir et acquitter en même temps les frais mis à leur charge par l'article 12 ci-dessus, les Compagnies seront tenues de verser, chaque année, à la caisse du receveur central du Trésor, une somme qui ne pourra excéder quatre mille francs (4 000 fr.).

Dans le cas où les Compagnies ne verseraient pas ladite somme aux époques qui seront fixées, le préfet rendra un rôle exécutoire, et le montant en sera recouvré comme en matière de contributions publiques.

Art. 28. — Le Syndicat devra faire élection de domicile à Paris.

Dans le cas de non-élection de domicile, toute notification ou signification à lui adressée sera valable lorsqu'elle sera faite au secrétariat général de la préfecture de la Seine.

Art. 29. — Les contestations qui s'élèveraient entre les Compagnies et l'administration, au sujet de l'exécution ou de l'interprétation des clauses du présent cahier des charges, seront jugées administrativement par le conseil de préfecture du département de la Seine, sauf recours au Conseil d'État.

Droits réservés au Cnam et à ses partenaires

Art. 30. — Les conventions à passer par le Ministre des travaux publics, en exécution du présent acte, devront être réglées par des décrets du Président de la République.

Art. 31. — Lesdites conventions ne seront passibles que du droit fixe d'un franc.

ANNEXE LXX

CHEMIN DE CEINTURE DE PARIS

Convention du 10 décembre 1851 approuvée par décret du même jour.

Art. 1 à 31 inclusivement. — (Conformes à ceux du cahier des charges précédent. Annexe LXIX.)

Art. 32. — La présente convention ne sera valable et définitive qu'après avoir été approuvée par décret du Président de la République.

Droits réservés au Cnam et à ses partenaires

SÉRIE III (SUITE)

IX. — CHEMIN DE FER DE GRANDE-CEINTURE DE PARIS.

ANNEXE LXXI

CHEMIN DE FER DE GRANDE CEINTURE DE PARIS

Convention du 4 août 1875 approuvée par la loi du même jour.

Article 1er. — Le Ministre des travaux publics, au nom de l'État, concède aux Compagnies du Nord, de l'Est, de Paris à Orléans et de Paris à Lyon et à la Méditerranée, réunies en Syndicat, un chemin de fer dit *de Grande-Ceinture de Paris*, ledit chemin de fer partant de la gare dite *des Matelots*, sur le chemin de fer de l'Ouest, à Versailles, passant par ou près Saint-Germain-en-Laye, Poissy, Argenteuil, Épinay-sur-Seine, Stains, Dugny, Bobigny, Noisy-le-Sec, Nogent-sur-Marne, la Varenne-Saint-Hilaire, Valenton, Villeneuve-Saint-Georges, Palaiseau, Bièvres, et rejoignant le chemin de fer de l'Ouest à la gare des Chantiers, à Versailles, avec raccordements sur les lignes principales rayonnant de Paris, et, en outre, une ligne complémentaire d'Épinay-sur-Seine à la gare de Noisy-le-Sec, sur la ligne de l'Est, passant par les gares de triage de la plaine de Saint-Denis et de Pantin. Il sera statué ultérieurement par une loi sur le tracé entre Villeneuve-Saint-Georges et Palaiseau.

Le chemin de fer ci-dessus énoncé empruntera les sections actuellement en exploitation désignées ci-après :

Sur le réseau de l'Ouest : de la gare des Chantiers, à Versailles, à la gare des Matelots; de Poissy à Maisons ;

Droits réservés au Cnam et à ses partenaires

Sur le réseau du Nord : d'Épinay-sur-Seine à la gare de la plaine de Saint-Denis ;

Sur le réseau de l'Est : de Bondy à Nogent-sur-Marne ; de Champigny à Sucy-en-Brie ;

Sur le réseau de Paris-Lyon-Méditerranée, s'il y a lieu, de Villeneuve-Saint-Georges à Juvisy ;

Sur le réseau d'Orléans, s'il y a lieu, de Juvisy à Épinay-sur-Orge.

Les voies actuelles de tout ou partie desdites sections seront doublées dès que l'insuffisance de ces voies aura été constatée par l'administration, après enquête, et que ces travaux complémentaires auront été prescrits par décrets délibérés en Conseil d'État.

Le trafic de transit des marchandises entre Épinay-sur-Seine et Noisy-le-Sec pourra être dirigé, au choix du Syndicat, soit sur la ligne passant par Dugny, soit sur la ligne complémentaire désignée ci-dessus.

Art. 2. — La Compagnie de Grande-Ceinture s'engage à exécuter ledit chemin dans un délai de trois ans, à partir de l'approbation par le Ministre des travaux publics des projets définitifs de ce chemin.

Elle devra produire ces projets définitifs dans le délai d'un an, à partir de la loi approbative de la présente convention.

Faute par elle d'avoir produit ses projets dans le délai ci-dessus énoncé, le délai de trois ans fixé pour l'exécution des travaux sera réduit d'un temps égal au retard apporté par la Compagnie dans la production desdits projets.

Art. 3. — Le chemin énoncé dans l'article 1er ci-dessus sera soumis, en tant qu'il n'y est pas dérogé par la présente convention, au cahier des charges annexé à la convention passée, le 11 avril 1857, avec la Compagnie d'Orléans et approuvée par décret du 19 juin 1857, ainsi qu'aux dispositions additionnelles résultant de l'article 5 de la convention passée, le 11 juin 1863, avec la même Compagnie et approuvée par décret du 6 juillet 1863, sous la réserve, en outre, des modifications stipulées dans l'article 11 de la loi du 23 mars 1874 et des dispositions ci-après :

Il sera ajouté à l'article 15 du cahier des charges le paragraphe suivant :

« Dans tous les cas où l'administration le jugera utile, il pourra être accolé « aux ponts établis par le Syndicat pour le service du chemin de fer une voie « charretière ou une passerelle pour piétons. L'excédant de dépense qui en « résultera sera supporté par l'État, le département ou les communes intéressées, après évaluation contradictoire des ingénieurs de l'État ou du Syndicat. »

Les dispositions de l'article 62, relatives à tout propriétaire de mines, seront également applicables à tout propriétaire d'usines ou de carrières.

Le rayon des courbes pourra être réduit à trois cents mètres et le maximum de l'inclinaison des pentes et rampes est fixé à quinze millimètres par mètre, le tout sans préjudice de la faculté accordée à la Compagnie par l'article 8 du cahier des charges de proposer aux présentes dispositions les modifications que les circonstances locales pourraient justifier.

Les terrains seront acquis et les terrassements et ouvrages d'art exécutés immédiatement pour deux voies.

Droits réservés au Cnam et à ses partenaires

Art. 4. — La concession faite par la présente convention à la Compagnie de Grande-Ceinture prendra fin le trente et un décembre mil neuf cent cinquante-huit (31 décembre 1958).

Art. 5. — Les comptes des dépenses et recettes de l'exploitation du chemin de Grande-Ceinture, ainsi que les charges du capital de premier établissement et autres, seront établis à la fin de chaque exercice.

Les charges, ainsi que les produits de toute nature, seront répartis également entre les Compagnies syndiquées.

Les dépenses et recettes, ainsi que les charges du capital résultant pour chaque Compagnie syndiquée de l'application du présent article, seront portées respectivement au compte de l'exploitation de son ancien réseau et soumises à l'examen et à la vérification d'une commission de contrôle instituée par un règlement d'administration publique.

Art. 6. — La participation à l'exploitation du chemin de Grande-Ceinture restera attachée à l'exploitation des chemins de fer qu'il est destiné à relier.

A l'expiration de la concession du réseau de chacune des Compagnies syndiquées ou dans le cas de rachat de ce réseau, effectué conformément aux dispositions des cahiers des charges, il sera tenu compte à la Compagnie de son droit à la jouissance des produits du chemin de Grande-Ceinture pendant les années qui resteraient à courir jusqu'au terme de la concession dudit chemin de Grande-Ceinture.

Pour régler le montant de ce droit, dans le cas de rachat ci-dessus prévu, on relèvera les produits nets annuels obtenus par ladite Compagnie pendant les sept années qui auront précédé celle où le rachat sera effectué; on en déduira les produits nets des deux plus faibles années, et l'on établira le produit net moyen des cinq autres années.

La part de ce produit net moyen appartenant à la Compagnie rachetée formera le montant d'une annuité qui sera due et payée à cette Compagnie pendant chacune des années restant à courir sur la durée de la concession du chemin de fer de Grande-Ceinture.

Dans le cas où ce rachat serait effectué avant l'expiration du délai de quinze ans, à dater de l'époque fixée par l'article 2 ci-dessus pour l'achèvement du chemin de Grande-Ceinture, la Compagnie rachetée pourra demander que le montant de l'annuité qui lui serait due soit calculé non d'après les produits nets, mais d'après les dépenses de premier établissement dudit chemin, pour la part qui lui incombe dans ces dépenses.

Chaque Compagnie rachetée recevra, en outre, dans les trois mois qui suivront le rachat, les remboursements auxquels elle aurait droit à l'expiration de la concession, selon l'article 36 du cahier des charges.

L'État sera substitué envers la Compagnie de Grande-Ceinture aux droits et obligations de la Compagnie ou des Compagnies dont il aura acheté la concession.

Art. 7. — Les traités à passer pour les Compagnies syndiquées, soit entre elles, soit avec une ou plusieurs Compagnies non syndiquées, pour régler les conditions d'exploitation du chemin de Grande-Ceinture et assurer la conti-

Droits réservés au Cnam et à ses partenaires

nuité du service, seront soumis à l'administration et approuvés par décrets délibérés en Conseil d'État.

Art. 8. — La Compagnie de l'Ouest aura la faculté, pendant un délai d'un an, à dater de la loi approbative de la présente convention, d'entrer, aux conditions stipulées par ladite convention, dans le Syndicat constitué en vertu de l'article 1er ci-dessus.

ANNEXE LXXII

CHEMIN DE FER DE GRANDE CEINTURE DE PARIS

Convention du 23 septembre 1875 entre les Compagnies du Nord, de l'Est, de Paris-Lyon-Méditerranée et d'Orléans, approuvée par décret du 3 décembre 1875.

Constitution de la société nouvelle

Article 1er.— Les Compagnies désignées ci-dessus se réunissent en Syndicat pour prendre, aux termes de la convention intervenue, en date du 4 août 1875, avec le Ministre des travaux publics, et en exécution de la loi du 4 août 1875, approbative de ladite convention, la concession de diverses lignes destinées à constituer autour et à l'extérieur de Paris un chemin de Grande-Ceinture.

Ce Syndicat portera le nom de Syndicat du chemin de fer de Grande-Ceinture de Paris.

Formation du capital

Art. 2. — Le capital nécessaire à l'établissement du chemin de fer de Grande-Ceinture sera formé par l'émission d'obligations spéciales, émises avec la garantie solidaire des Compagnies syndiquées.

Continuité de l'exploitation de la ligne de Grande-Ceinture

Art. 3. — La ligne de Grande-Ceinture sera constituée d'une manière continue :

1° Par les sections nouvelles concédées au syndicat de Grande-Ceinture;

2° Par les sections ci-après, qui appartiennent en propre à l'une ou à l'autre des Compagnies contractantes, savoir :

COMPAGNIE DU NORD

Épinay-sur-Seine à la gare de la plaine Saint-Denis.

COMPAGNIE DE L'EST

Pantin à Nogent-sur-Marne et Champigny à Sucy-en-Brie.

Droits réservés au Cnam et à ses partenaires

COMPAGNIE DE PARIS-LYON-MÉDITERRANÉE

Villeneuve-Saint-Georges à Juvisy.

(Cette section sera soumise à l'exploitation commune organisée par le présent traité, si elle est nécessaire pour maintenir la continuité de la circulation entre les réseaux des Compagnies syndiquées).

COMPAGNIE D'ORLÉANS

Juvisy à Épinay-sur-Orge.

(Si cette section est nécessaire pour maintenir la continuité de la circulation.)

3° Par les deux sections de Versailles-Chantiers à Versailles-Matelots et de Poissy à Maisons, appartenant à la Compagnie d'Orléans.

Chaque Compagnie restera chargée des travaux de toute nature à exécuter sur les sections qui lui appartiennent, y compris le doublement des voies, s'il devient nécessaire.

Redevance à payer pour l'usage des sections de la Grande-Ceinture appartenant aux Compagnies syndiquées

Art. 4. — Les trains de voyageurs et de marchandises du Syndicat de la Grande-Ceinture passeront sur les sections désignées ci-dessus en se conformant aux règlements des Compagnies auxquelles elles appartiennent; ils pourront desservir les stations établies sur lesdites sections.

Le Syndicat de la Grande-Ceinture tiendra compte, au prorata kilométrique, à la Compagnie propriétaire de la section empruntée, de la moitié des taxes réellement perçues par elle, déduction faite des impôts dus à l'État et des frais accessoires. Ces frais accessoires seront attribués, soit pour le départ, soit pour l'arrivée, à la Compagnie propriétaire des stations d'expédition et de destination.

Réciproquement, les Compagnies intervenant au présent traité et qui voudront faire passer leurs trains sur une des sections concédées au Syndicat de Grande-Ceinture et la desservir auront le droit de le faire en se conformant aux conditions qui viennent d'être exprimées.

Tarifs de transit sur le chemin de fer de Grande-Ceinture

Art. 5. — Le Syndicat de Grande-Ceinture réglera ces tarifs ainsi qu'il le jugera convenable, dans les limites de son cahier des charges. Toutefois, quand deux des parties contractantes auront à fixer un tarif commun pour un transport, empruntant à la fois des sections de leurs réseaux et de la ligne de Grande-Ceinture, elles fixeront à elles deux le prix du transport, et pour la partie de ce transport effectuée sur les rails de la Grande-Ceinture, il sera attribué au Syndicat une part du prix total proportionnelle à la longueur de la section parcourue, sans que cette part puisse être moindre que 0 fr. 06 par tonne et par kilomètre de ladite section dans laquelle, bien entendu, seront comptés les tronçons qui pourront être empruntés aux Compagnies contractantes.

Propriété des gares de jonction

Art. 6. — Les gares établies ou à établir aux points de jonction du chemin de Grande-Ceinture avec les lignes appartenant en propre aux diverses Com-

Droits réservés au Cnam et à ses partenaires

pagnies resteront la proprieté de ces Compagnies, qui en supporteront les frais de premier établissement, d'entretien et d'exploitation; le Syndicat de Grande-Ceinture payera auxdites Compagnies une fraction de l'ensemble des charges annuelles, calculée proportionnellement au nombre des trains reçus ou expédiés par cette gare, suivant chaque direction, les trains qui ne s'arrêteront pas n'étant pas comptés.

Le loyer dû à raison des dépenses de premier établissement sera fixé à 6 % et réparti entre le Syndicat et les Compagnies propriétaires dans les proportions indiquées ci-dessus pour les charges annuelles dont il fait partie.

Répartition des dépenses et des recettes entre les Compagnies syndiquées

Art. 7. — Les comptes des dépenses et recettes d'exploitation, ainsi que des charges de capital et autres, seront établis à la fin de chaque exercice. S'il y a excédant des recettes sur les dépenses, cet excédant sera réparti par parties égales entre les Compagnies syndiquées; s'il y a insuffisance, cette insuffisance sera couverte par parties égales par ces Compagnies.

Durée

Art. 8. — Le présent traité restera en vigueur jusqu'à l'expiration de la concession de celle des Compagnies contractantes qui restera la dernière en possession de son réseau.

Approbation

Art. 9. — La présente convention ne sera définitive qu'après approbation par le Ministre des travaux publics et par l'assemblée générale des actionnaires de chaque Compagnie contractante.

ANNEXE LXXIII

CHEMIN DE FER DE GRANDE CEINTURE DE PARIS

Traité et arrangements intervenus entre les Compagnies du Nord, de l'Est, de l'Ouest et de Paris-Lyon-Méditerranée pour l'exploitation du chemin de Grande-Ceinture et des deux chemins de Ceinture intérieurs de Paris, approuvés par décret du 11 novembre 1881 (1).

1° Traité d'exploitation intervenu entre les deux Ceintures de Paris et la Compagnie de l'Ouest.

Article 1er. — Le présent traité d'exploitation comprend les lignes ci-après :

(1) Ce décret est expressément subordonné à la condition que, dans tous les cas et quel que soit l'itinéraire effectivement suivi par les marchandises, on n'appliquera toujours au public que la taxe la plus réduite résultant du passage par la Grande ou par la Petite-Ceinture.

Droits réservés au Cnam et à ses partenaires

La Grande-Ceinture concédée aux quatre Compagnies du Nord, de l'Est, de Lyon et d'Orléans ;

La Ceinture (rive droite) concédée aux cinq Compagnies syndiquées ;

La Ceinture (rive gauche) (de la gare d'Auteuil au pont de Bercy) et le raccordement de la gare de Courcelles, à l'avenue de Clichy, concédés à la Compagnie de l'Ouest.

Moyennant le parcours emprunté à l'Ouest entre les gares de Courcelles et d'Auteuil, l'ensemble de ces lignes assurera la circulation continue sur le cercle entier de la Petite-Ceinture, comme sur la Grande-Ceinture.

Art. 2. — La Compagnie de l'Ouest adhère, en ce qui la concerne, sous la seule réserve des stipulations de l'article 3 ci-après, aux nouveaux arrangements qui viennent d'être arrêtés pour l'exploitation en commun des deux chemins de Ceinture et dont copie restera annexée au présent traité ; elle adhère également à la convention du 23 septembre 1875 en tout ce qui n'est pas contraire à cet arrangement et aux présentes.

Art. 3. — Les recettes de toute nature afférentes à la section de Paris (Saint-Lazare) à Auteuil conservée par la Compagnie de l'Ouest, lui sont intégralement attribuées, cette Compagnie étant seule chargée des dépenses de toute nature entre ces mêmes points.

Le même principe s'appliquera aux recettes et aux dépenses de toute nature afférentes aux parcours faits sur les lignes de rayon pénétrant dans Paris (Pont de l'Alma à Grenelle et aux Moulineaux, Bel-Air-Bastille, Ouest-Ceinture-Montparnasse, etc.).

Si, en dehors du service circulaire commun établi ou à établir par la Compagnie de l'Ouest et le Syndicat des deux Ceintures, celui-ci faisait circuler à son compte des trains de voyageurs ou de marchandises empruntant la section de Courcelles à Auteuil, il payerait à la Compagnie de l'Ouest 40 % des recettes de transit et 75 % des recettes provenant du trafic local de la section empruntée.

Par réciprocité, le même principe s'appliquera aux trains de la Compagnie de l'Ouest empruntant une section de la rive gauche et le raccordement de Courcelles, y compris le rebroussement sur la gare de Batignolles.

Art. 4. — Les frais spéciaux de la bifurcation de Courcelles et ceux du contrôle des billets entre les deux gares de Courcelles-Ouest et de Courcelles-Ceinture seront partagés par moitié entre la Compagnie de l'Ouest et le Syndicat des deux Ceintures.

Les dépenses d'exploitation des gares de Grenelle et d'Ouest-Ceinture qui assurent le service commun entre le Syndicat des deux Ceintures et la Compagnie de l'Ouest seront partagées conformément aux principes posés par l'article 6 de la convention du 23 septembre 1875.

Art. 5. — La Compagnie de l'Ouest remettra au Syndicat des deux Ceintures le raccordement de Courcelles et la Ceinture (rive gauche) dans leur état actuel. Toutefois, elle terminera à ses frais les travaux déjà approuvés, notamment la gare de Gentilly-la-Glacière.

Elle ne remettra au Syndicat ni matériel de transport, ni matériel de traction.

Elle rendra au syndicat les terrains dépendant de l'ancienne station de

Droits réservés au Cnam et à ses partenaires

l'avenue de Clichy, qui avaient été mis à sa disposition par le traité d'exploitation de la gare de Courcelles-Ceinture en date du 1er avril 1867.

Art. 6. — Pendant une période de dix ans, la Compagnie de l'Ouest fournira le matériel roulant et assurera la traction sur les sections qu'elle remet au Syndicat des deux Ceintures, aux conditions qui seront définies dans un traité spécial.

Art. 7. — Le Syndicat de la Grande-Ceinture se chargera de l'achèvement de la Grande-Ceinture conformément aux projets en cours d'exécution, et en acquittera toutes les dépenses.

La nomenclature de ces projets et de ceux mentionnés à l'article 5 sera jointe aux présentes.

Art. 8. — Par suite de la remise au syndicat stipulée à l'article 5, la Compagnie de l'Ouest sera considérée comme ayant apporté à l'ensemble des deux Ceintures une part équivalente à celle des autres Compagnies.

Il reste entendu que :

1° Chacune des quatre Compagnies constituant le syndicat de Grande-Ceinture supportera le quart des charges du capital de premier établissement du chemin de grande-Ceinture ;

2° La Compagnie de l'Ouest supportera toutes les charges du capital de premier étatablissement de la Ceinture (rive gauche) et du raccordement de Courcelles ;

3° Chacune des cinq Compagnies constituant le syndicat de Petite-Ceinture supportera le cinquième des charges du capital de premier établissement de la Ceinture (rive droite).

Art. 9. — Les travaux complémentaires reconnus nécessaires par le Syndicat des deux Ceintures, pour satisfaire aux besoins de l'exploitation, soit de la Ceinture (rive droite), soit de la Ceinture (rive gauche), soit de la Grande-Ceinture, seront effectués par le concessionnaire de chacune d'elles.

Les acquisitions de matériel roulant nécessaires pour l'exploitation de la Grande-Ceinture seront effectuées par le Syndicat de la Grande-Ceinture ; celles nécessaires pour l'exploitation de la Ceinture intérieure de Paris seront effectuées par le syndicat de la Petite-Ceinture.

Le Syndicat des deux Ceintures remboursera à chacun des concessionnaires les charges annuelles des emprunts émis pour l'exécution de ces dépenses et en portera le montant au compte d'exploitation.

Art. 10. — Il est spécialement stipulé que les conventions nouvelles intervenues entre les quatre Compagnies du Nord, de l'Est, de Lyon et d'Orléans, relativement au doublement des voies sur les sections empruntées, sont applicables à la section d'Achères à Maisons et à celle de Versailles-Chantiers à Versailles-Matelots, faisant partie du réseau de l'Ouest.

2° *Arrangements adoptés pour l'exploitation en commun des deux chemins de fer de Ceinture de Paris.*

Les cinq Compagnies de l'Est, du Nord, d'Orléans, de l'Ouest et de Paris-Lyon-Méditerranée, animées du désir de régler les questions relatives à l'emploi des deux chemins de Ceinture à l'intérieur et à l'extérieur de Paris et de

Droits réservés au Cnam et à ses partenaires

limiter autant que possible le service de la petite vitesse sur la Petite-Ceinture, pour y développer le service des voyageurs, ont résolu de réunir, au point de vue de l'exploitation, sous le nom de Syndicat des deux chemins de fer de Ceinture de Paris, les lignes suivantes :

1° La Grande-Ceinture, concédée aux quatre Compagnies de l'Est, du Nord, d'Orléans et de Paris-Lyon-Méditerranée ;

2° La Petite-Ceinture (rive droite), concédée aux cinq Compagnies intervenant au présent traité ;

3° La Petite-Ceinture (rive gauche), de la gare d'Auteuil au pont de Bercy, et le raccordement de la gare de Courcelles à l'avenue de Clichy, concédés à la Compagnie de l'Ouest.

Elles ont reconnu la convenance de modifier à cet effet les bases fixées :

Pour la répartition des recettes de la Petite-Ceinture entre les cinq Compagnies syndiquées, par l'article 19 du cahier des charges du 9 décembre 1851 ;

Pour les conditions d'établissement de tarifs communs entre la Grande-Ceinture et l'une ou plusieurs des Compagnies qui en sont concessionnaires, et pour la redevance à payer par la Grande-Ceinture à celles des Compagnies dont elle emprunte les rails, par les articles 4 et 5 de la convention du 23 septembre 1875.

Elles ont, à cet effet, adopté d'un commun accord les dispositions suivantes :

Répartition des recettes de la Petite-Ceinture.

1° Trafic local.

Article 1er. — Les recettes provenant du transport des marchandises et des animaux échangés entre l'une des cinq Compagnies contractantes et les gares de la Petite-Ceinture (rive droite) et constituant le trafic local de cette dernière, resteront seules régies, au point de vue de leur répartition, par les conventions actuelles (art. 19 du cahier des charges du 9 décembre 1851).

2° Trafic de transit.

Art. 2. — Les recettes afférentes aux marchandises de transit, échangées entre deux gares propres des Compagnies contractantes, entreront dans les comptes communs du Syndicat des deux Ceintures et seront partagées également entre ces cinq Compagnies. Il en sera de même pour le trafic échangé, soit entre les gares des deux chemins de fer de Ceinture à l'intérieur de Paris, soit entre une gare des Compagnies contractantes et les gares de la Ceinture (rive gauche).

Itinéraire.

Art. 3. — Les échanges de marchandises, *via* Paris, entre les Compagnies contractantes, doivent, en principe, s'effectuer par la Grande-Ceinture.

Répartition des recettes du Syndicat.

1° Tarifs spéciaux communs.

Art. 4. — En conséquence, les tarifs spéciaux communs entre les Compagnies contractantes, quand il y aura lieu, seront établis et les parts calculées par cet itinéraire.

Droits réservés au Cnam et à ses partenaires

2° Tarif général commun ou tarifs soudés.

Art. 5. — Si la marchandise est taxée, soit au tarif général commun aux six grands réseaux, soit au moyen de la soudure des tarifs intérieurs généraux ou spéciaux de chacune des Compagnies intéressées au transport, il arrivera que la taxe la plus réduite s'établira tantôt par la Grande-Ceinture, tantôt par la petite (le transport devant d'ailleurs s'effectuer par la Grande-Ceinture, comme il est dit à l'art. 3).

Dans le premier cas, la part à allouer au syndicat des deux Ceintures est déterminée d'après les règles adoptées pour la répartition des taxes du tarif général commun.

Dans le second cas, le contrôle répartiteur devra calculer la part de recettes afférentes :

(*a*). Au parcours depuis la gare de jonction de la Compagnie expéditrice avec la Grande-Ceinture jusqu'à la gare de jonction de cette Compagnie avec la Petite, ladite part étant calculée au prorata kilométrique ;

(*b*). Au parcours sur la Petite-Ceinture ;

(*c*). Au parcours depuis la gare de jonction de la Petite-Ceinture avec la Compagnie destinataire, jusqu'à la gare de jonction de cette Compagnie avec la Grande-Ceinture, ladite part calculée au prorata kilométrique ;

(*d*). Aux droits de transmission, s'il y a lieu.

Et la somme $a + b + c + d$ sera portée au crédit du Syndicat des deux Ceintures.

Art. 6. — Lorsque, par exception, le passage des marchandises de transit se sera fait par la Petite-Ceinture, le Syndicat sera crédité comme il vient d'être dit, mais chacune des Compagnies expéditrice et destinataire sera indemnisée de la traction effectuée par elle entre ses deux gares de jonction avec la Petite et avec la Grande-Ceinture, par l'allocation de deux centimes (0 fr. 02) par tonne et kilomètre, sans frais de transmission.

Bases des tarifs communs avec la Grande-Ceinture.

Art. 7. — Par dérogation aux stipulations de l'article 5 de la convention du 23 septembre 1875, les Compagnies contractantes syndiquées pourront faire des tarifs communs entre elles par la Grande-Ceinture, pourvu qu'elles ne lui attribuent pas un type kilométrique inférieur à celui de la Compagnie qui a le type le moins élevé, et avec minimum de trois centimes (0 fr. 03) par tonne et par kilomètre parcouru ou entamé.

Bases des tarifs communs avec les gares locales de la Petite-Ceinture.

Art. 8. — Les Compagnies contractantes pourront établir entre l'une quelconque de leurs gares locales de la Petite-Ceinture (rive gauche et rive droite), telles que Grenelle, Charonne, etc., des tarifs communs répartis au prorata kilométrique avec minimum, pour la Petite-Ceinture, de 0 fr. 06 par kilomètre parcouru ou entamé.

Droits réservés au Cnam et à ses partenaires

REDEVANCES DUES PAR LA GRANDE-CEINTURE POUR L'USAGE DES SECTIONS EMPRUNTÉES.

Art. 9. — Par dérogation aux stipulations de l'article 4, § 2, de la convention du 23 septembre 1875, la redevance à payer au prorata kilométrique par la Grande-Ceinture aux Compagnies contractantes dont elle empruntera les rails, est fixée :

A deux centimes et demi (0 fr. 025) par kilomètre pour les transports de petite vitesse taxés à la tonne;

A quarante pour cent (40 %) de la recette, pour tous les transports de grande vitesse et pour tous ceux de petite vitesse qui ne sont pas taxés à la tonne, déduction faite des frais accessoires.

Cette redevance sera réduite de moitié dans le cas exceptionnel prévu par l'article 6 ci-dessus.

La longueur de chacune des sections empruntées sera arrondie en hectomètres.

Art. 10. — Les règles posées par les articles 7 et 9 s'appliqueront dans le cas où une Compagnie concessionnaire de deux ou plusieurs lignes de rayon voudrait faire passer d'une de ces lignes sur l'autre des marchandises en empruntant la Grande-Ceinture.

DOUBLEMENT ÉVENTUEL DES VOIES SUR LES SECTIONS.

Art. 11. — S'il devient nécessaire de doubler, sur tout ou partie de leur longueur, les voies des Compagnies contractantes empruntées par la Grande-Ceinture, la dépense de l'opération sera à la charge du Syndicat des deux Ceintures; par contre, dans ce cas, les redevances fixées à l'article 9 cesseraient d'être allouées à partir de la mise en service des voies dédoublées.

DISPOSITION TRANSITOIRE.

Art. 12. — La présente convention sera mise en application au fur et à mesure de l'achèvement des diverses sections de la Grande-Ceinture et des gares de jonction des Compagnies contractantes avec cette ligne.

Jusqu'à la mise en service de ces gares, les échanges continueront à s'effectuer par le chemin de fer de Petite-Ceinture, mais la taxe afférente à ce dernier sera portée intégralement au compte du Syndicat des deux Ceintures.

Droits réservés au Cnam et à ses partenaires

SÉRIE IV

ORGANISATION DU RÉSEAU « DES CHEMINS DE FER DE L'ÉTAT ».

ANNEXE LXXIV

Décret du 25 mai 1878 sur l'organisation des chemins de fer de l'État.

Le Président de la République française,

Vu la loi du 18 mai 1878, portant : 1° incorporation de divers chemins de fer d'intérêt local dans le réseau d'intérêt général; 2° approbation des conventions passées entre le Ministre des travaux publics et plusieurs Compagnies de chemins de fer, notamment le premier paragraphe de l'article 4 de ladite loi ainsi conçu :

« En attendant qu'il soit statué sur les bases définitives du régime auquel seront soumis les chemins de fer dont l'article 2 de la présente loi règle la reprise par l'État, le Ministre des travaux publics assurera l'exploitation provisoire de ces lignes à l'aide de tels moyens qu'il jugera le moins onéreux pour le Trésor; »

Vu la loi du 15 juillet 1845, notamment l'article 22, qui spécifie la responsabilité de l'État, dans le cas où il exploiterait directement;

Vu l'ordonnance du 15 novembre 1846;

Vu l'avis du comité consultatif des chemins de fer;

Sur le rapport du Ministre des travaux publics,

Décrète :

TITRE Ier. — *Dispositions générales.*

Article 1er. — Les lignes de chemins de fer déjà exploitées ou à construire, qui sont comprises dans la loi du 18 mai 1878, seront, au fur et à mesure de leur remise à l'État, considérées provisoirement comme formant un seul et même réseau, sous la dénomination de *Chemins de fer de l'État.*

Art. 2. — Ce réseau provisoire, à l'exception des lignes ou portions de

Droits réservés au Cnam et à ses partenaires

lignes dont les travaux d'infrastructure ne sont pas terminés, formera un service distinct, qui sera confié, sous l'autorité du Ministre des travaux publics, à un conseil d'administration de neuf membres, nommés par décret du Président de la République.

Art. 3. — Les lignes ou portions de lignes dont l'infrastructure est à terminer resteront dans les attributions de l'administration centrale des travaux publics, chargée d'en poursuivre l'exécution.

Ces lignes, au fur et à mesure de l'achèvement des travaux d'infrastructure, seront remises par section à l'administration du réseau provisoire. La remise s'effectuera suivant les règles adoptées dans les cas semblables pour les chemins de fer concédés.

Il sera pourvu à l'exécution des travaux de superstructure et des travaux complémentaires de premier établissement, par les soins de l'administration du réseau provisoire, au moyen des ressources accordées par le Ministre des travaux publics et conformément à ses décisions.

TITRE II. — *Exploitation provisoire.*

Art. 4. — Le conseil d'administration prévu à l'article 2 exercera, pour l'exploitation provisoire des lignes, et sous les réserves contenues au présent décret, des attributions analogues à celles des conseils d'administration des chemins de fer concédés. Il aura notamment le pouvoir :

1° De nommer et révoquer, sur la proposition du directeur, tous les agents et employés;

2° De fixer ou modifier les tarifs de toute nature, sous réserve de l'homologation ministérielle;

3° D'approuver les règlements relatifs à l'organisation du service, à la marche des trains, à la police et à l'exploitation des chemins de fer et de leurs dépendances;

4° D'approuver les marchés et traités relatifs aux divers services;

5° De diriger l'administration financière conformément aux règles posées par le décret spécial à ce service;

6° D'autoriser toutes actions judiciaires.

Un arrêté ministériel fixera le mode de fonctionnement de ce conseil et réglera ses rapports avec l'administration centrale des travaux publics, ainsi que les justifications qu'il aura à lui fournir.

Art. 5. — Le conseil d'administration pourra, avec l'autorisation du Ministre des travaux publics, passer des traités pour l'exploitation d'une partie ou de la totalité des lignes du réseau.

Ces traités seront soumis par le Ministre à l'examen du comité consultatif des chemins de fer.

Art. 6. — La direction des services administratifs et techniques sera confiée à un directeur relevant immédiatement du conseil d'administration et nommé par décret, sur la proposition du Ministre des travaux publics, après avis de ce conseil.

Le directeur sera choisi parmi les membres des corps des ponts et chaussées ou des mines.

Droits réservés au Cnam et à ses partenaires

Il assistera aux séances du conseil d'administration, avec voix consultative.

Il aura sous ses ordres le personnel des divers services, à l'exception de ceux qui relèvent directement du conseil.

Il exercera, en matière financière, les attributions déterminées par le décret spécial prévu à l'article 10. Il passera les marchés et les traités, consentira les transactions et suivra les actions judiciaires, en exécution des délibérations du conseil d'administration. Il fera tous actes conservatoires. Il signera la correspondance.

Art. 7. — L'organisation des services comprendra :

Un chef de l'exploitation, ayant dans ses attributions le service commercial ;

Un ingénieur en chef du matériel et de la traction ;

Un ingénieur en chef de la voie et des bâtiments, chargé également des travaux de superstructure, pour les lignes à mettre en exploitation, ainsi qu'il est dit à l'article 3.

Ces trois chefs de service seront nommés par le Ministre des travaux publics, après avis du conseil d'administration.

Art. 8. — L'exploitation provisoire par l'État s'effectuera en conformité des lois et règlements en vigueur. Elle sera régie, sans distinction de lignes, par le cahier des charges des chemins de fer d'intérêt général, annexé à la loi du 4 décembre 1875.

Toutefois, les tarifs actuellement adoptés sur les diverses lignes, en vertu de leurs cahiers des charges primitifs, continueront d'être appliqués jusqu'à ce qu'ils aient été régulièrement modifiés, selon les dispositions du titre V de l'ordonnance du 15 novembre 1846.

Art. 9. — Les recettes brutes, relevées par ligne ou par groupe de lignes, suivant les instructions qui seront données par le Ministre des travaux publics, devront être régulièrement publiées par semaine.

Art. 10. — L'organisation du service financier de l'exploitation provisoire par l'État sera réglée par un décret spécial, rendu sur la proposition des Ministres des travaux publics et des finances.

Art. 11. — Les divers agents actuellement employés sur les lignes rachetées seront, sauf le cas de mauvais service ou de suppression d'emploi, conservés dans la situation qu'ils occupent ou dans une situation analogue, compatible avec la présente organisation.

Ces agents, ainsi que ceux qui pourraient être ultérieurement attachés au service des lignes rachetées, seront, pendant la durée de leur service, considérés comme agents temporaires de l'État.

Les fonctionnaires et agents appartenant aux administrations publiques qui seront employés sur le réseau des chemins de fer de l'État seront considérés comme étant en service détaché.

Art. 12. — Des arrêtés du Ministre des travaux publics, rendus sur la proposition du conseil d'administration, détermineront :

1° Le chiffre des traitements fixes des diverses catégories de fonctionnaires et agents employés sur le réseau ;

2° Le chiffre des indemnités fixes, journalières, mensuelles ou annuelles,

Droits réservés au Cnam et à ses partenaires

attribuées aux divers emplois, ainsi que le montant des jetons de présence des administrateurs ;

3° Les sommes qui pourront être distribuées en fin d'exercice, à titre de primes de gestion ou d'économie, aux fonctionnaires et agents qui auront le plus contribué à la bonne marche du service et aux résultats favorables de l'exploitation, sans toutefois que le total de ces sommes puisse dépasser 2 % de la recette brute réalisée dans l'année. Ces sommes ne comprennent point les primes d'économie des mécaniciens et chauffeurs, qui sont fixées par le conseil d'administration.

En attendant que ces arrêtés aient été rendus, les fonctionnaires et agents seront rétribués d'après les bases appliquées sur les lignes rachetées, sauf les modifications proposées par le conseil et approuvées par le Ministre.

TITRE III. — *Contrôle de l'administration centrale des travaux publics.*

Art. 13. — Le contrôle de l'État s'exercera sur le réseau des lignes rachetées, comme sur les autres réseaux d'intérêt général, conformément à l'ordonnance du 15 novembre 1846, par les fonctionnaires et agents du contrôle relevant directement de l'administration centrale des travaux publics.

TITRE IV. — *Disposition transitoire.*

Art. 14. — La remise à l'État des lignes exploitées ou dont l'infrastructure est terminée s'effectuera contradictoirement entre les représentants de chacune des Compagnies et les représentants du conseil d'administration des chemins de fer de l'État.

Un agent supérieur du contrôle, désigné par le Ministre des travaux publics, sera présent à la remise et veillera à ce que les intérêts de l'État soient sauvegardés. Le procès-verbal de remise, revêtu des signatures des trois parties intervenantes, sera immédiatement adressé à l'administration centrale des travaux publics, chargée de poursuivre la liquidation des comptes et le règlement définitif avec les représentants de la Compagnie cédante.

La remise des lignes ou portions de lignes, dont les travaux d'infrastructure ne sont pas terminés, s'effectuera entre les représentants des Compagnies cédantes et les agents du contrôle de l'État.

Art. 15. — Le Ministre des travaux publics est chargé de l'exécution du présent décret, qui sera publié au *Journal officiel* et inséré au *Bulletin des lois*.

ANNEXE LXXV

Décret du 25 mai 1878 sur le service financier des chemins de fer de l'État.

Le Président de la République française,

Vu la loi du 18 mai 1878, portant : 1° incorporation de divers chemins de

Droits réservés au Cnam et à ses partenaires

fer d'intérêt local dans le réseau d'intérêt général ; 2° approbation des conventions passées entre le Ministre des travaux publics et plusieurs Compagnies de chemins de fer, notamment le 2e paragraphe de l'article 4 de ladite loi ainsi conçu :

« Des décrets détermineront les conditions dans lesquelles s'effectueront les recettes et les dépenses de l'exploitation provisoire, ainsi que le mode suivant lequel elles seront justifiées ; »

Vu le décret, en date de ce jour, qui organise l'administration provisoire des lignes rachetées par l'État, et notamment l'article 10 ainsi conçu :

« L'organisation du service financier de l'exploitation provisoire par l'État sera réglée par un décret spécial rendu sur la proposition des Ministres des travaux publics et des finances ; »

Vu le décret du 1er mai 1862, portant règlement général sur la comptabilité publique ;

Vu l'avis du comité consultatif des chemins de fer ;

Sur le rapport des Ministres des travaux publics et des finances ;

Décrète :

TITRE Ier. — *Dispositions générales.*

Article 1er. — L'organisation financière du service distinct constitué, sous l'autorité du Ministre des travaux publics, pour l'exploitation provisoire des chemins de fer de l'État, en vertu du décret susvisé en date de ce jour, est établie d'après les règles ci-après.

Art. 2. — L'administration financière du service est confiée au conseil créé par l'article 2 du même décret.

Le directeur des chemins de fer de l'État est chargé d'assurer l'exécution des décisions du Conseil d'administration.

TITRE II. — *Budget et crédits. — Recettes et dépenses.*

Art. 3. — Les recettes se composent :

1° Des produits d'exploitation ;

2° Des produits du domaine et de la vente des objets mobiliers ;

3° Du produit des locations du matériel ;

4° Des recettes diverses et accidentelles ;

5° Des prélèvements opérés sur le crédit ouvert au budget du ministère des travaux publics pour parer, s'il y a lieu, à l'insuffisance des produits de l'exploitation.

Art. 4. — Les dépenses comprennent :

1° Les traitements, indemnités, primes et gratifications du personnel de l'administration et de l'exploitation ;

2° Les salaires d'ouvriers ;

3° L'entretien et le renouvellement de la voie, du matériel fixe et du matériel roulant ;

4° L'entretien et le renouvellement du mobilier des bureaux, gares et stations ;

5° L'entretien et les grosses réparations des immeubles ;

Droits réservés au Cnam et à ses partenaires

6° Les frais de bureau et les frais d'impressions ;

7° Les frais de chauffage et d'éclairage des trains, gares, stations et bureaux ;

8° Les approvisionnements généraux du service ;

9° Les dépenses d'exploitation résultant des règlements de compte avec les Compagnies de chemins de fer, françaises ou étrangères, et les autres entreprises de transport par terre et par eau ;

10° Le montant des condamnations et transactions, les frais judiciaires et autres ;

11° Les restitutions pour taxes et droits indûment perçus, les indemnités pour avaries, pertes, retards ou toute autre cause se rattachant à l'exploitation ;

12° Les impôts ;

13° Le versement au Trésor des perceptions opérées pour son compte ;

14° Les dépenses extraordinaires et imprévues et les assurances, s'il y a lieu ;

15° Le versement au Trésor des excédants de recettes.

Art. 5. — Le budget annuel des chemins de fer de l'État, comprenant les prévisions des recettes et des crédits nécessaires aux dépenses ci-dessus énumérées, est établi par le conseil d'administration et soumis à l'approbation du Ministre des travaux publics.

Le Ministre ouvre, sur la demande du même conseil, les crédits supplémentaires ou extraordinaires et arrête les articles additionnels correspondant aux restes à recouvrer ou à payer des exercices clos.

Art. 6. — Le conseil d'administration met à la disposition du directeur tout ou partie des crédits qui lui sont ouverts par le budget ou par des décisions spéciales du Ministre des travaux publics.

Le directeur délègue ces crédits, selon les besoins, aux chefs des trois services : de l'exploitation, du matériel et de la traction, de la voie et des bâtiments.

Art. 7. — Le service de trésorerie, comprenant toutes les opérations étrangères au budget, sera réglé par des instructions ministérielles, après avis du conseil d'administration.

TITRE III. — *Exécution des services.*

Art. 8. — Aucun service n'est fait, aucune dépense n'est engagée, aucune recette n'est effectuée qu'en vertu des autorisations du conseil d'administration.

En ce qui concerne les approvisionnements, les travaux, les services de correspondance, de réexpédition, de factage et de camionnage, le conseil, dans les limites qui seront tracées par un arrêté ministériel, décide s'il y a lieu de procéder par voie d'adjudication publique ou restreinte, de traiter à l'amiable, d'exécuter les travaux en régie ou de faire les achats sur simple facture ; il approuve, dans les limites fixées par le même arrêté, les adjudications, traités et marchés.

TITRE IV. — *Délivrance des titres de perception et ordonnancement des dépenses.*

Art. 9. — Aucune somme n'est portée en recette, à titre définitif, par le caissier général des chemins de fer de l'État dont il sera parlé ci-après, qu'en

Droits réservés au Cnam et à ses partenaires

vertu d'un titre de perception délivré par le directeur ou, en vertu de sa délégation, par un chef de service.

Le directeur et les chefs de service tiennent écriture des titres de perception qu'ils ont délivrés, des recouvrements faits et des restes à recouvrer.

Art. 10. — Aucune dépense du budget spécial des chemins de fer de l'État ne peut être acquittée, si elle n'a été préalablement ordonnancée par le directeur, ou mandatée, en vertu d'une ordonnance de délégation, par le chef de service compétent.

Le directeur et les chefs de service observent, pour la rédaction et l'émission de leurs ordonnances ou mandats et la tenue de leurs écritures, les règles tracées aux ordonnateurs par le règlement de comptabilité du ministère des travaux publics. Les chefs de service rendent les comptes mensuels et annuels prescrits par les articles 303 à 305 du décret du 31 mai 1862.

TITRE V. — *Perception des recettes et payement des dépenses.*

Art. 11. — Un fonctionnaire, ayant le titre de « caissier général des chemins de fer de l'État », placé sous la direction administrative et la surveillance du conseil d'administration, est chargé de centraliser les recettes et les dépenses effectuées dans les gares et stations, d'opérer lui-même les recettes dont le recouvrement lui est confié et d'acquitter les dépenses assignées sur sa caisse. Il est justiciable de la Cour des comptes.

Cet agent, nommé par décret, sur la proposition des Ministres des travaux publics et des finances, après avis du conseil d'administration, est tenu de fournir un cautionnement en rentes sur l'État, calculé sur le pied de cinq fois ses émoluments.

Art. 12. — La perception des droits et produits et le payement des dépenses sont effectués, dans les gares et stations, par les agents que désigne le Conseil d'administration, sur la proposition du directeur, pour y remplir les fonctions de receveurs.

Ces agents fournissent un cautionnement dont la nature et la quotité seront déterminées par le Ministre des travaux publics.

Ils ne doivent acquitter aucune dépense sans un mandat d'un ordonnateur, visé par le caissier général des chemins de fer de l'État.

Toutefois, le directeur et les chefs de service peuvent les autoriser à prélever sur leurs caisses les sommes nécessaires au payement des détaxes, transactions, menues dépenses et autres frais urgents, à la charge d'en obtenir le mandatement, au moins tous les mois, sur la présentation de bordereaux dûment certifiés et appuyés, s'il y a lieu, de pièces justificatives.

Ces agents adressent au caissier général des chemins de fer, à des époques périodiques, une situation de leurs recettes et de leurs dépenses, accompagnée des pièces qui justifient les sommes payées et les excédants disponibles.

Ils y joignent les espèces et valeurs composant ces excédants.

Art. 13. — Une instruction du Ministre des travaux publics déterminera, dans les conditions établies par l'article 94 du décret du 31 mai 1862, les services pour lesquels des agents pourront recevoir, à titre de régisseurs, des avances de fonds, à charge de justification d'emploi dans les délais prescrits.

Droits réservés au Cnam et à ses partenaires

Art. 14. — Le caissier général des chemins de fer est responsable des sommes dont il doit opérer le recouvrement sur les agents désignés comme receveurs dans les gares et stations, d'après les titres de perception qui lui sont transmis par les chefs de service compétents.

Il est également responsable des dépenses acquittées sur son visa par ces mêmes agents, ainsi que des sommes payées suivant les règles indiquées au quatrième alinéa de l'article 12, qu'il aurait rattachées à sa gestion personnelle.

Art. 15. — Le caissier général des chemins de fer peut suspendre le payement des ordonnances et mandats qui lui sont présentés :

1° Si ces ordonnances ou mandats n'ont pas été délivrés sur un crédit régulièrement ouvert, ou s'ils excèdent ce crédit ;

2° S'il y a omission ou irrégularité matérielle dans les pièces justificatives qui doivent être produites par les parties prenantes.

Tout refus ou retard doit être motivé, dans une déclaration immédiatement délivrée par le caissier général au porteur de l'ordonnance ou du mandat, lequel en réfère à l'ordonnateur.

Si celui-ci requiert par écrit et sous sa responsabilité qu'il soit passé outre au payement, le caissier général y procède, dans les formes et suivant les règles indiquées à l'article 91 du décret du 31 mai 1862.

Titre VI. — *Ecritures.*

Art. 16. — La comptabilité du caissier général des chemins de fer de l'État est tenue en partie double. Les agents désignés comme receveurs dans les gares et stations emploient seulement des livres de détail ou de premières écritures, suivant les règles de la comptabilité en partie simple.

La forme des livres, registres et autres documents de comptabilité est déterminée : pour le caissier général, par les instructions du Ministre des finances, de concert avec le Ministre des travaux publics ; pour les agents désignés comme receveurs dans les gares et stations, par les instructions du conseil d'administration.

Titre VII. — *Contrôle et surveillance.*

Art. 17. — Le conseil d'administration délègue un ou plusieurs de ses membres pour arrêter, à l'expiration de chaque mois, et vérifier, en fin d'année, la situation de la caisse et du portefeuille du caissier général.

Art. 18. — Des contrôleurs de l'exploitation et de la comptabilité, dont le nombre ainsi que les attributions seront déterminés par le règlement organique du service, sont chargés de surveiller l'exacte perception des taxes, de vérifier, au moins une fois par mois, la comptabilité et les caisses des gares et stations et de veiller à ce que les écritures y soient tenues convenablement et d'accord avec celles de l'administration centrale du service.

Ces agents sont nommés par le conseil d'administration, sur la proposition du directeur.

Art. 19. — Le caissier général et les agents désignés comme receveurs dans les gares et stations sont soumis aux vérifications de l'inspection générale des finances.

Art. 20. — Le caissier général est tenu d'adresser au ministère des finances

Droits réservés au Cnam et à ses partenaires

un bordereau mensuel de ses recettes et de ses dépenses accompagné des pièces justificatives.

Il doit rendre compte chaque mois, au directeur et à chacun des ordonnateurs secondaires, du payement des ordonnances et mandats par eux délivrés.

Il est également tenu de rendre compte au directeur et aux chefs de service des recouvrements effectués en vertu des titres de perception qui lui sont transmis.

TITRE VIII. — *Clôture de l'exercice.*

Art. 21. — La durée de la période pendant laquelle doivent être consommés tous les faits de recette et de dépense de chaque exercice, pour le budget spécial des chemins de fer de l'État, se prolonge :

1° Jusqu'au 31 mars de la deuxième année de l'exercice, pour compléter les opérations relatives à la liquidation et à l'ordonnance des dépenses;

2° Jusqu'au 30 avril de la même année, pour compléter les opérations relatives au recouvrement des produits et au payement des dépenses.

Art. 22. — Après le 30 avril de la deuxième année, l'exercice est clos; les crédits demeurés sans emploi sont annulés, et les restes à recouvrer ou à payer sont reportés de droit et sous un titre spécial au budget du service des chemins de fer de l'État pour l'exercice courant.

TITRE IX. — *Compte d'administration.*

Art. 23. — Le compte d'administration établi par ligne ou groupe de lignes, dans les conditions fixées par un arrêté ministériel, est présenté par le conseil au Ministre des travaux publics, dans le mois qui suit l'expiration de chaque exercice.

Une copie certifiée de ce compte est jointe au compte de gestion du caissier général des chemins de fer.

L'approbation donnée par le Ministre au compte d'administration n'est définitive qu'après rapprochement avec les arrêts rendus par la Cour des comptes sur la gestion correspondante du caissier général.

Les résultats généraux de l'exercice sont insérés dans le compte publié chaque année par le Ministre des travaux publics.

TITRE X. — *Compte de gestion.*

Art. 24. — Les comptes du caissier général des chemins de fer de l'État sont rendus par gestion annuelle, sauf les cas de mutation prévus en l'article 24 du décret du 31 mai 1862.

Les articles 23, 26 et 27 du même décret sont applicables à ces comptes.

Art. 25. — Les comptes de gestion doivent être adressés au ministère des finances dans le premier trimestre qui suit la période pour laquelle ils sont rendus; ils sont transmis à la Cour des comptes avant l'expiration des trois mois suivants.

Une instruction, concertée entre les Ministres des travaux publics et des finances, déterminera la nature et la forme des pièces qui seront jointes à ces comptes et qui serviront à justifier les recettes et les dépenses.

Jusqu'à la mise en vigueur de cette instruction, la justification sera faite

Droits réservés au Cnam et à ses partenaires

conformément aux règlements en usage dans l'administration des lignes rachetées.

TITRE XI. — *Compte courant du caissier général des chemins de fer de l'Etat avec le Trésor.*

Art. 26. — Les sommes nécessaires aux services des chemins de fer de l'État, dans le cas d'insuffisance des produits, sont mises à la disposition du caissier général ou, pour son compte, à celle des agents désignés comme receveurs dans les gares et stations, soit par le caissier central du Trésor à Paris, soit par les trésoriers payeurs généraux des départements, au moyen d'une demande de fonds visée par le directeur et appuyée de la quittance du caissier général.

Les sommes disponibles excédant les besoins du service sont versées par le caissier général et par les agents désignés comme receveurs dans les gares et stations, soit à la caisse centrale du Trésor, soit à celle des receveurs des finances, et il en est délivré récépissé au nom du caissier général.

Art. 27. — A cet effet, il est ouvert, dans les écritures du caissier du Trésor, un compte courant, qui est crédité des sommes versées et débité des sommes prélevées par le caissier général des chemins de fer, et qui retrace ainsi la situation par exercice.

Ce compte est soldé, s'il y a insuffisance de produit, par l'imputation de l'excédant de dépense sur le crédit ouvert pour cet objet au Ministre des travaux publics, ou, dans le cas contraire, par l'application du bénéfice aux produits divers du budget de l'État.

TITRE XII. — *Dépenses relatives à la continuation et à l'achèvement de la construction des lignes rachetées.*

Art. 28. — Les dépenses relatives à la continuation et à l'achèvement de la construction des lignes rachetées et toutes autres dépenses de premier établissement sont imputées sur le budget général de l'État.

Les dépenses des travaux de l'infrastructure sont engagées, liquidées et ordonnancées suivant les règles applicables aux autres dépenses de l'administration générale des travaux publics à laquelle elles appartiennent.

En ce qui concerne les travaux de la superstructure, dans lesquels est comprise l'acquisition du matériel roulant, et dont l'exécution, en vertu de l'article 3 du décret susvisé en date de ce jour, est confiée à l'administration des chemins de fer de l'État, le conseil d'administration détermine, par ses délibérations, les sommes qu'il y a lieu de prélever, pour ces dépenses, sur le montant des ressources mises à sa disposition par le Ministre des travaux publics. Conformément à ces délibérations, le Ministre délègue les crédits au directeur, ordonnateur secondaire, qui peut les sous-déléguer, en tout ou en partie, à l'ingénieur en chef de la voie et des bâtiments, et à l'ingénieur en chef du matériel et de la traction.

Le caissier général des chemins de fer reste étranger aux dépenses de l'infrastructure et de la superstructure, dont le payement est effectué, comme pour les dépenses de l'État, par le caissier payeur central, à Paris, et par les trésoriers payeurs généraux dans les départements.

Droits réservés au Cnam et à ses partenaires

TITRE XIII. — *Disposition transitoire.*

Art. 29. — Un arrêté du Ministre des travaux publics, rendu sur la proposition du conseil d'administration, fixera les dates à partir desquelles les dispositions du présent décret seront successivement applicables sur chacune des lignes dont la remise aura été faite à l'État.

Jusqu'à cette époque, le service de la recette et de la dépense s'effectuera sous la direction du conseil, conformément aux règles en usage dans l'administration de ces lignes.

En ce qui concerne l'exercice 1878, pour lequel un budget régulier n'a pas été établi conformément à l'article 5 ci-dessus, les crédits nécessaires au service seront, au fur et à mesure des besoins, ouverts par le Ministre des travaux publics, sur la demande du conseil d'administration.

Art. 30. — Les Ministres des travaux publics et 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*.

ANNEXE LXXVI

Arrêté du Ministre des travaux publics du 20 juin 1878, réglant le fonctionnement du conseil d'administration des chemins de fer de l'État et ses rapports avec l'administration centrale du ministère des travaux publics.

Le Ministre des travaux publics,

Vu le décret du Président de la République en date du 25 mai 1878, qui a organisé l'administration provisoire des lignes rachetées par l'État;

Vu notamment l'article 4, qui a institué un Conseil d'administration, et dont le dernier paragraphe est ainsi conçu:

« Un arrêté ministériel fixera le mode de fonctionnement de ce Conseil, et réglera ses rapports avec l'administration centrale des travaux publics, ainsi que les justifications qu'il aura à lui fournir »;

Arrête ce qui suit :

TITRE PREMIER. — *Mode de fonctionnement du conseil d'administration.*

Article premier. — Le Conseil d'administration se réunit sur la convocation de son président, aussi souvent que l'exigent les besoins du service, et au moins une fois par semaine.

La présence de cinq administrateurs est nécessaire pour valider les délibérations.

Droits réservés au Cnam et à ses partenaires

Le directeur et le secrétaire général assistent aux délibérations avec voix consultative.

Les décisions sont prises à la majorité des membres présents; en cas de partage, la voix du président est prépondérante.

Nul ne peut voter par procuration au sein du Conseil.

Art. 2. — En cas d'absence ou d'empêchement du président et du vice-président, le Conseil désigne un de ses membres pour remplir les fonctions de président pendant la durée de leur absence ou de leur empêchement.

Art. 3. — Les délibérations du Conseil d'administration sont constatées par des procès-verbaux signés par le président et par le secrétaire général, ou, en l'absence du secrétaire général, par le secrétaire-adjoint.

Le secrétaire général certifie, en outre, les extraits des procès-verbaux des délibérations, les copies et ampliations des actes et pièces déposés aux archives, à produire en justice ou ailleurs.

Art. 4. — Le Conseil peut déléguer tout ou partie de ses pouvoirs à un ou plusieurs de ses membres par un mandat permanent, toujours révocable, ou pour des cas spéciaux et déterminés.

Il peut également investir temporairement, par une délibération motivée, une personne étrangère au Conseil, de pouvoirs spéciaux pour une ou plusieurs affaires déterminées.

Le Conseil demeure responsable de l'exercice des pouvoirs ainsi délégués.

Titre II. — *Rapports du Conseil avec l'administration centrale des travaux publics.*

Art. 5. — Le Conseil d'administration correspond directement avec le Ministre des travaux publics, avec les Compagnies de chemins de fer, ainsi qu'avec les administrations publiques, dans les circonstances qui ne nécessitent pas l'intervention du Ministre des travaux publics.

Art. 6. — Le Conseil d'administration adresse au Ministre des travaux publics tous les documents et pièces dont l'envoi est prescrit par les décrets, règlements et cahiers des charges qui régissent l'administration des chemins de fer de l'État, et dont la demande sera faite par le Ministre.

Il lui soumet notamment :

1° Le projet de budget des recettes et dépenses du service des chemins de fer de l'État, les articles additionnels correspondant aux restes à recouvrer et à payer de l'exercice clos, ainsi que les demandes de crédits supplémentaires et extraordinaires, avec toutes les justifications nécessaires;

2° Les états des traitements et des indemnités fixes attribués aux diverses catégories d'agents, ainsi que le projet de répartition des primes de fin d'année;

3° La situation mensuelle des recettes et des dépenses de l'exploitation (sans préjudice de la publication hebdomadaire des recettes au *Journal officiel* faite par les soins du Conseil d'administration);

4° Le compte d'administration rendu pour les opérations de chaque exercice, avec un résumé de la situation financière et des états statistiques relatifs à la marche des travaux et aux résultats de l'exploitation;

Droits réservés au Cnam et à ses partenaires

5° Les propositions d'établissement ou de modification des tarifs de toute nature, dans les formes prévues pour les chemins de fer concédés;

6° Les propositions relatives à la marche des trains;

7° Les règlements de service destinés à recevoir l'approbation ministérielle;

8° Les traités de correspondance de voyageurs, de réexpédition de marchandises à grande et à petite vitesse, de factage et de camionnage;

9° Les traités pour l'exploitation d'une partie ou de la totalité des lignes du réseau;

10° Les plans, projets et devis relatifs aux travaux de superstructure, ainsi que les délibérations déterminant les sommes qu'il y a lieu de déléguer pour ces travaux au directeur du réseau de l'État;

11° Les propositions relatives aux fonctionnaires placés sous les ordres du Conseil et dont la nomination est réservée à des décrets ou à des arrêtés ministériels.

Art. 7. — Le projet de budget sera transmis au Ministre trois mois au moins avant l'ouverture de l'exercice.

Les articles additionnels et le compte annuel d'administration lui seront adressés dans les deux mois qui suivront la clôture de l'exercice expiré.

Les états sommaires des recettes et des dépenses de chaque mois seront fournis dans les dix jours du mois suivant.

Art. 8. — Les demandes de crédit adressées au Ministre seront appuyées de l'extrait de la délibération déterminant la nature et le chiffre des dépenses auxquelles il convient de pourvoir. Elles seront accompagnées, s'il y a lieu, de toutes les autres pièces dont l'administration centrale aurait besoin pour constater la nécessité des crédits.

Art. 9. — Le Ministre renvoie au Conseil d'administration, après les avoir revêtus de son approbation, les budgets, traités, plans et autres actes et documents qui sont soumis à cette approbation, en vertu du décret susvisé du 25 mai 1878, du cahier des charges annexé à la loi du 4 décembre 1875, ou des décisions ministérielles.

Il lui notifie, dans la forme usitée vis-à-vis des Compagnies de chemins de fer, les décisions relatives aux tarifs, marches de trains, règlements et autres objets intéressant le service de l'exploitation ou la marche des travaux.

Dispositions transitoires.

Art. 10. — Au fur et à mesure de la remise des lignes au Conseil d'administration, les écritures seront arrêtées et des comptes nouveaux seront ouverts tant pour les recettes que pour les dépenses.

Art. 11. — Au moment où ils prendront possession de chaque ligne, les ingénieurs du réseau de l'État se feront remettre par la Compagnie cédante :

1° L'atlas cadastral du chemin de fer et de ses dépendances avec indication du bornage contradictoire prescrit par l'article 29 du cahier des charges;

2° L'état descriptif de tous les ouvrages d'art exécutés, ainsi que l'atlas desdits ouvrages, le tout dressé en exécution de l'article 29 précité.

Art. 12. — Lors de la même opération, il sera dressé contradictoirement par les ingénieurs du réseau de l'État et les ingénieurs de la Compagnie

Droits réservés au Cnam et à ses partenaires

cédante, un devis estimatif des travaux de réfection et de parachèvement à exécuter tant aux voies qu'au matériel, qui pourront être considérés comme étant à la charge de la Compagnie en vertu de la convention.

Les ingénieurs dresseront, en outre, l'état des dépenses complémentaires jugées par eux nécessaires pour assurer la bonne marche du service.

Ces devis et états, vérifiés par les ingénieurs du contrôle, seront soumis à l'approbation du Ministre et serviront de base, d'une part, au compte des retenues qu'il y aurait lieu de faire sur la somme due à la Compagnie, d'autre part, à un *compte extraordinaire de réfection* qui restera distinct du compte annuel d'entretien, et dont les résultats seront fournis conjointement avec ceux de ce dernier, aux dates prévues à l'article 7.

La formation de ce compte extraordinaire sera prononcée par le Ministre.

Art. 13. — Il sera pareillement ouvert un compte de liquidation du personnel. On y inscrira toutes les sommes affectées au payement des agents dont le Conseil aura supprimé l'emploi, savoir :

1° Les dépenses de traitement ou autres, depuis l'ouverture du compte annuel d'administration jusqu'au jour où la suppression d'emploi est devenue effective ; 2° les indemnités allouées à raison des suppressions prononcées.

Les résultats de ce compte seront présentés d'une manière distincte conjointement avec les comptes mensuels et annuels d'administration.

Art. 14. — Les dépenses comprises au compte extraordinaire de réfection et au compte de liquidation du personnel seront effectuées, ordonnancées et payées d'après les règles prescrites pour les travaux de superstructure par l'article 28 du décret du 25 mai 1878 sur l'organisation du service financier.

ANNEXE LXXVII

Décret du 18 février 1882 modifiant l'organisation du Conseil d'administration des chemins de fer de l'État et abrogation partielle de ce décret par un décret ultérieur du 28 avril 1883.

I. — *Décret du 18 février 1882.*

Article 1er. — Le réseau provisoire des chemins de fer de l'État est administré, sous l'autorité du Ministre des travaux publics, par un Conseil d'administration de douze membres, nommés par décret du Président de la République.

Art. 2. — Un président et un vice-président seront désignés chaque année parmi ces membres par le Ministre des travaux publics. Ils pourront être continués dans leurs fonctions.

Droits réservés au Cnam et à ses partenaires

Le président aura voix prépondérante, en cas de partage.

Art. 3. — Les administrateurs resteront en fonctions pendant quatre années; ils seront renouvelés par quart, le 1er juillet de chaque année.

Art. 4. — En conséquence, le 1er juillet 1882, il sera procédé, pour le premier renouvellement, à la désignation, par la voie du sort, de la première série des administrateurs sortants parmi les membres actuellement en fonctions. Pour ramener le nombre des administrateurs à douze (1), chiffre ci-dessus fixé, cette série comprendra sept administrateurs, et il ne sera pourvu au remplacement que de trois d'entre eux.

Le 1er juillet 1883, il sera procédé au tirage au sort de la 2e série, comprenant trois administrateurs parmi les neuf membres de l'ancien Conseil; le 1er juillet 1884, trois autres membres sortants seront désignés par le sort parmi les six anciens administrateurs; et enfin, le 1er juillet 1885, les trois derniers membres seront remplacés.

La désignation annuelle du président et du vice-président aura lieu après chaque renouvellement.

Art. 5. — En cas de décès ou de démission d'un administrateur, il sera remplacé par décret pour le temps que ses fonctions devaient encore durer.

Art. 6. — Le Ministre des travaux publics est chargé de l'exécution du présent décret.

II. — *Abrogation partielle de ce décret par un autre décret du 28 avril 1883.*

Les articles 2, 3, 4 et 5 du décret du 18 février 1882 ont été abrogés par un décret ultérieur du 28 avril 1883 qui n'en a laissé subsister que l'article premier.

ANNEXE LXXVIII

Règlement, approuvé par décret du 13 janvier 1883, sur la Caisse des Retraites instituée au profit du personnel des chemins de fer de l'État.

TITRE Ier. — *Institution et dotation de la Caisse des retraites.*

Article 1er. — Une Caisse des retraites est instituée par l'administration des chemins de fer de l'État pour les employés faisant partie du personnel commissionné de tous les services.

Art. 2. — La dotation de la Caisse des retraites est formée:

1° Par une retenue de 5 % opérée mensuellement sur le traitement fixe, et

(1) Un décret du 24 janvier 1882 avait porté de neuf à seize le nombre des administrateurs.

Droits réservés au Cnam et à ses partenaires

par une retenue du douzième du même traitement lors de la première nomination ou dans le cas de réintégration, et du douzième de toute augmentation ultérieure;

2° Par une subvention de l'administration égale à la retenue de 5 % exercée sur les traitements des employés et qui sera versée à ladite caisse aux mêmes époques que cette retenue ;

3° Par les produits des placements de fonds de la caisse;

4° Par les dons à titres divers ou les subventions supplémentaires qui pourraient être fournies par l'administration ;

5° Par le reliquat des amendes infligées aux agents commissionnés, et qui n'aurait pas été distribué en secours au 31 décembre de l'année à laquelle ces amendes se rapportent.

Art. 3. — Les retenues exercées conformément au paragraphe 1er de l'article précédent, et qui sont obligatoires pour tout le personnel commissionné, seront inscrites au compte respectif de chaque agent.

Ces retenues lui seront restituées, sans intérêts, dans les cas prévus par les articles 8, 9 et 10 ci-après ou seront remises à sa veuve ou à ses enfants, s'il est décédé en fonctions avant cinquante ans d'âge et vingt ans de service.

TITRE II. — *Conditions du droit à la pension de retraite. — Liquidation des pensions.*

Art. 4. — Pour avoir droit à la pension de retraite, tout agent de l'administration des chemins de fer de l'État doit avoir cinquante-cinq ans d'âge et vingt-cinq ans de service.

Art. 5. — La pension de retraite est basée sur la moyenne des traitements soumis à la retenue, dont l'agent aura joui, soit pendant les six dernières années, soit pendant toute la durée de ses services si ce dernier décompte lui est plus avantageux.

Art. 6. — Tout agent remplissant les conditions d'âge et de durée de service fixées à l'article 4 ci-dessus aura droit à une pension égale à la moitié de son traitement moyen établi d'après les bases indiquées à l'article 5.

Cette pension sera augmentée d'un cinquantième du traitement moyen par chaque année excédant vingt-cinq ans de service.

Le maximum de la pension de retraite est fixé aux trois quarts du traitement moyen des six dernières années, sans que ce maximum puisse dépasser 6,000 francs.

Art. 7. — Le Conseil d'administration a le droit de mettre à la retraite, d'office, les employés qui ont atteint les limites d'âge et de durée de service fixées à l'article 4.

De son côté, tout employé ayant atteint les limites d'âge et de service peut demander sa mise à la retraite et faire liquider sa pension.

Art. 8. — Les agents qui seront réformés en raison d'infirmités contractées par suite de leurs fonctions, avant d'avoir réalisé les conditions d'âge et de durée de service fixées par l'article 4, auront droit à une pension de retraite s'ils ont atteint cinquante ans d'âge et vingt ans de service.

Cette pension sera égale à celle qu'ils auraient obtenue d'après l'article 6,

Droits réservés au Cnam et à ses partenaires

diminuée d'un cinquantième par année de service et d'un cinquantième par année d'âge en moins.

Pour les mécaniciens, chauffeurs et autres agents des trains qui seront dans l'incapacité de faire aucun service après cinquante ans d'âge et vingt ans de service, la liquidation de leur pension sera faite comme s'ils avaient cinquante-cinq ans d'âge et vingt-cinq ans de service.

Les agents réformés avant cinquante ans d'âge et vingt ans de service n'auront droit qu'à la restitution de leurs retenues, sans intérêts.

Art. 9. — N'ont également droit qu'à la restitution de leurs retenues, sans intérêts, les agents démissionnaires ou révoqués.

Art. 10. — Au moment de la liquidation de sa pension, l'agent qui en fera la demande pourra retirer le capital des retenues qu'il aura versées à la caisse des retraites.

Dans ce cas, le montant de la pension qui lui est attribuée par les articles 6 et 8 sera réduit de moitié.

Art. 11. — Pour la liquidation des pensions de retraite, la durée des services est comptée par année et par mois et calculée du premier jour du mois qui suit la date du commissionnement par le conseil d'administration au premier jour du mois pendant lequel la retraite est prononcée et à partir de vingt ans d'âge.

En ce qui concerne les agents qui, pour obéir à la loi du recrutement, quitteront leurs fonctions et y seront réintégrés après l'expiration du temps de service militaire obligatoire, les années passées sous les drapeaux seront comptées comme années de service dans l'administration des chemins de fer de l'État, à la condition de verser pour lesdites années la retenue de 5 % sur le montant du traitement dont ils jouissaient à leur départ.

Art. 12. — La pension de retraite de l'agent est reversible par moitié sur la tête de la veuve ou de ses enfants mineurs ayant moins de dix-huit ans.

La veuve ou les enfants n'auront droit à l'application de la clause précédente que si le mariage de l'agent a eu lieu trois années au moins avant la liquidation de sa pension de retraite.

Le droit à pension n'existe pas, pour la veuve, dans le cas de séparation de corps prononcée sur la demande du mari.

La part reversible sur les enfants est partagée entre eux par égales portions et payée à chacun d'eux jusqu'à l'âge de dix-huit ans, sans que la part d'un enfant soit reversible sur les autres.

S'il existe, avec la veuve, des orphelins nés d'un mariage antérieur, il sera prélevé en leur faveur, sur la pension attribuée à la veuve, un quart de ladite pension s'il y a un seul orphelin, et moitié s'il y en a plusieurs.

La part de la pension ainsi attribuée aux enfants mineurs sera reversible sur la tête de la veuve quand les mineurs auront atteint l'âge de dix-huit ans, ou s'ils décèdent avant cette époque.

Au décès d'une femme retraitée comme employée commissionnée des chemins de fer de l'État, la moitié de la pension qui lui était servie en cette qualité sera reversée sur ses enfants légitimes âgés de moins de dix-huit ans. Le mari ne pourra réclamer aucune part de la pension accordée à sa femme.

Droits réservés au Cnam et à ses partenaires

Art. 13. — Lorsqu'un agent décédera dans l'exercice de ses fonctions, après cinquante ans d'âge et vingt ans de service, cet agent sera considéré comme ayant été mis d'office à la retraite et sa veuve ou ses enfants mineurs auront droit, dans les conditions de l'article précédent, à la partie reversible de la pension qui lui aurait été attribuée conformément aux deux premiers paragraphes de l'article 8 ci-dessus.

TITRE III. — *Dispositions transitoires.*

Art. 14. — Les dispositions du présent règlement sont obligatoires pour tous les agents commissionnés qui, au 1er janvier 1883, seront âgés de moins de trente ans.

Ils seront tenus, en conséquence, de verser le douzième du traitement dont ils jouiront à cette époque et de subir à partir de cette date les autres retenues prescrites à l'article 2.

Les agents commissionnés qui, à la même date du 1er janvier 1883, auront dépassé l'âge de trente ans, seront admis à bénéficier de l'institution de la caisse des retraites à la condition de verser également le premier douzième de leur traitement, et de subir, à partir de la mise à exécution du règlement, les retenues prescrites par l'article 2.

Il sera accordé aux agents visés dans les deux paragraphes qui précèdent un délai de deux ans pour compléter le versement du premier douzième.

La liquidation de la retraite pourra, exceptionnellement, en ce qui concerne ces derniers agents, être faite en leur faveur au bout de cinquante-cinq ans d'âge, quel que soit d'ailleurs leur nombre d'années de service ; cette liquidation sera opérée sur les bases déterminées par le présent règlement, sous déduction de un vingt-cinquième de la pension normale par chaque année manquant pour obtenir la limite de vingt-cinq ans.

Lorsque ces agents continueront leurs services au-delà de cinquante-cinq ans, chaque année en plus leur donnera droit au cinquantième de leur traitement moyen des six dernières années, jusqu'à concurrence de vingt-cinq ans de service. Au-delà de soixante ans d'âge, la portion dont les agents pourront augmenter leur pension de retraite en restant au service ne sera plus que de un soixantième par an.

Les dispositions relatives à la mise à la réforme ou à la reversibilité des pensions sur la tête des veuves et des orphelins seront, dans les conditions des articles 12 et 13 ci-dessus, applicables aux agents qui font l'objet du paragraphe qui précède.

Les agents âgés de plus de trente ans qui voudront profiter du bénéfice de la caisse des retraites devront faire connaître leur intention avant le 1er juillet 1883. Les dispositions du présent règlement leur seront néanmoins applicables à partir du 1er janvier de la même année.

Les livrets pris à la caisses des retraites de la vieillesse au nom des agents commissionnés, subissant les retenues prescrites par l'ordre général n° 39, seront remis aux ayants droit.

Droits réservés au Cnam et à ses partenaires

TITRE IV. — *Gestion et administration de la caisse des retraites.*

Art. 15. — Le conseil d'administration des chemins de fer de l'État statue sur toutes les questions auxquelles peut donner lieu la liquidation des pensions de retraite.

Le conseil d'administration est investi des pouvoirs les plus étendus pour la gestion de la caisse des retraites. Il autorise les acquisitions et les aliénations de valeurs mobilières ou immobilières, pour le compte de ladite caisse. Il nomme, chaque année, une commission de cinq membres, choisis : trois parmi les administrateurs des chemins de fer de l'État, et deux parmi les agents intéressés.

Il délègue à cette commission tout ou partie de ses pouvoirs. Toutefois, les acquisitions et les aliénations de valeurs mobilières et immobilières doivent être soumises à l'approbation du conseil d'administration.

Tous les actes faits en exécution des décisions du conseil ou de la commission sont signés par le président de ladite commission.

Art. 16. — La commission rend compte au conseil d'administration, à la fin de chaque exercice, des opérations et de la situation de la caisse des retraites.

Droits réservés au Cnam et à ses partenaires

SÉRIE V

LOIS, DÉCRETS ET CONVENTIONS CONCERNANT LES CHEMINS DE FER D'INTÉRÊT GÉNÉRAL DE L'ALGÉRIE

I. — COMPAGNIE DE PARIS-LYON-MÉDITERRANÉE

(RÉSEAU ALGÉRIEN)

ANNEXE LXXIX

COMPAGNIE DE PARIS-LYON-MÉDITERRANÉE

(Réseau Algérien)

Convention du 1er mai 1863 approuvée par décret du 11 juin 1863.

Article 1er. — Est et demeure approuvé le traité passé, le 31 mars 1863, entre la Compagnie du chemin de fer de Paris-Lyon-Méditerranée et la Compagnie des chemins de fer algériens.

Une copie certifiée dudit traité restera annexée à la présente.

Art. 2. — Le Ministre de la guerre, au nom de l'État, concède à la Compagnie des chemins de fer de Paris à Lyon et à la Méditerranée, qui l'accepte, le chemin de fer de Blidah à Saint-Denis-du-Sig.

En conséquence, les chemins de fer rétrocédés ou concédés à ladite Compagnie en vertu de la présente convention sont les suivants :

1° De la mer à Constantine ;

2° D'Alger à Oran, par Blidah et Saint-Denis-du-Sig, avec prolongement jusqu'au port.

La Compagnie s'engage à exécuter les chemins de fer ci-dessus énoncés dans un délai de dix années, à partir du décret qui ratifiera la présente convention.

Droits réservés au Cnam et à ses partenaires

Art. 3. — Le Ministre de la guerre s'engage, au nom de l'État, à payer à la Compagnie, à titre de subvention, pour l'exécution des chemins de fer mentionnés à l'article qui précède, une somme de quatre-vingts millions, savoir :

1° De la mer à Constantine. . . . . 16 500 000 fr.

2° D'Alger à Oran, par Blidah et Saint-Denis-du-Sig, avec prolongement jusqu'au port 63 500 000

Les subventions de l'État seront versées en vingt paiements semestriels égaux, échéant le 1er mai et le 1er novembre de chaque année, et dont le premier sera effectué le 1er mai 1865.

La Compagnie devra justifier, avant chaque payement, de l'emploi sur chacune des lignes auxquelles s'appliquent lesdites subventions, en achats de terrains ou en travaux et approvisionnements sur place, d'une somme double du montant du terme qu'elle aura à recevoir. Le dernier versement ne sera fait qu'après l'ouverture de chaque ligne.

Le Gouvernement aura la faculté, à la date du 1er mai 1865 et avant le payement du premier terme, de convertir l'ensemble desdites subventions en quatre-vingt-douze annuités, représentant l'intérêt et l'amortissement desdites subventions, calculés au taux de quatre et demi pour cent et payables en deux termes égaux, le 1er mai et le 1er novembre de chaque année, le premier de ces termes échéant le 1er mai 1865.

Toutefois, si, au 1er mai 1869 ou à une époque antérieure, le Gouvernement, après avoir opté pour le paiement par annuités, croit devoir renoncer à ce mode de libération, la portion de la subvention restant due à la Compagnie sera soldée en termes égaux, payables le 1er mai et le 1er novembre de chaque année, et dont le dernier écherra le 1er novembre 1874.

Pour établir le chiffre du capital restant à solder à titre de subvention, les annuités précédemment payées seront imputées sur le montant des termes auxquels la Compagnie aurait eu droit en vertu du paragraphe 3 du présent article, en tenant compte des intérêts à quatre et demi pour cent à partir de l'échéance de chaque terme.

Le Gouvernement se réserve d'employer l'armée, sous la direction des officiers du génie, à l'exécution des travaux de terrassement sur une ou plusieurs sections des chemins de fer énoncés à l'article précédent. Dans ce cas, la valeur des travaux exécutés sera réglée sur une série de prix arrêtée de concert entre le gouverneur général de l'Algérie et de la Compagnie. Le montant en sera versé par cette dernière et distribué à qui de droit par les soins de l'autorité militaire.

Art. 4. — Le Gouvernement s'engage en outre, au nom de l'État, à garantir pendant soixante et quinze années, à partir du 1er janvier de l'année qui suivra la mise en exploitation de l'ensemble des lignes énoncées à l'article 2 ci-dessus, un intérêt de cinq pour cent, amortissement compris, du capital affecté au rachat et à la construction desdites lignes.

Le capital garanti ne pourra, en aucun cas, excéder, pour l'ensemble de ces lignes, la somme totale de quatre-vingts millions.

Jusqu'à l'époque où commencera l'application de la garantie d'intérêt stipulée par le présent article, l'intérêt et l'amortissement des capitaux employés pour

Droits réservés au Cnam et à ses partenaires

leur exécution seront payés au moyen des produits des sections de ces lignes qui seront mises en exploitation. En cas d'insuffisance, les intérêts seront portés au compte de premier établissement.

Art. 5. — Les lignes rétrocédées ou concédées en vertu de la présente convention seront régies par le cahier des charges ci-annexé.

Toutefois, lorsque les produits nets de l'ensemble des différentes lignes concédées excéderont huit pour cent du capital dépensé, le Gouvernement aura le droit de reviser le tarif des taxes à percevoir ; cette révision ne pourra avoir lieu que tous les cinq ans, et les prix ne seront pas abaissés au-dessous de ceux des tarifs stipulés pour les chemins de fer concédés en France à la Compagnie de Paris à Lyon et à la Méditerranée.

Lorsque les tarifs auront été réduits aux prix fixés par le cahier des charges de ces derniers chemins, si les produits de l'ensemble des lignes concédées excèdent huit pour cent du capital dépensé, l'excédant sera partagé par moitié entre l'État et la Compagnie.

Art. 6. — A partir du décret qui approuvera la présente convention jusqu'à l'expiration du délai fixé pour la construction des chemins ci-dessus énoncés, la Compagnie aura la faculté d'introduire en franchise de tous droits de douane, à charge de réexportation après l'achèvement des travaux, les wagons et autres machines, ainsi que tous objets d'outillage destinés à la construction desdits chemins.

Les mesures propres à garantir l'emploi exclusif à la construction des chemins de fer désignés à l'article 2 ci-dessus des objets introduits en Algérie, en exécution du présent article, seront concertées entre le Ministre de la guerre et le Ministre des finances.

Art. 7 — Lorsque l'État aura, à titre de garant, payé tout ou partie d'une annuité garantie, il en sera remboursé, avec les intérêts à quatre pour cent par an, sur les produits nets des lignes auxquelles est accordée la garantie de l'État, dès que ces produits nets dépasseront l'intérêt et l'amortissement garantis et dans quelque année que cet excédant se produise.

A l'expiration de la concession ou dans le cas de l'application de la clause de rachat stipulée par l'article 37 du cahier des charges, si l'État est créancier de la Compagnie, le montant des créances sera compensé, jusqu'à due concurrence, avec la somme due à la Compagnie pour la reprise, s'il y a lieu, aux termes de l'article 36 dudit cahier des charges, du matériel tant de l'ancien que du nouveau réseau.

Art. 8. — Un règlement d'administration publique déterminera, en ce qui concerne la garantie d'intérêt stipulée par l'article 4 de la présente convention, les formes suivant lesquelles les concessionnaires seront tenus de justifier, vis-à-vis de l'État et sous le contrôle de l'administration supérieure,

1° Des frais de construction ;

2° Des frais annuels d'entretien et d'exploitation ;

3° Des recettes.

Ne seront pas compris dans les frais annuels l'intérêt et l'amortissement des emprunts que les concessionnaires pourraient contracter pour l'achèvement des travaux, en cas d'insuffisance du capital garanti par l'État.

Droits réservés au Cnam et à ses partenaires

Sera compris dans ces frais annuels le prélèvement à opérer pour la réserve, conformément à l'article 24 des statuts de la Compagnie.

Le même règlement d'administration publique déterminera les dispositions destinées à régler l'exercice du droit de partage des bénéfices.

Le compte de premier établissement des lignes énoncées à l'article 2 ci-dessus sera arrêté provisoirement, tant pour l'application de la garantie que pour l'exercice du droit de partage des bénéfices, avant le 1er janvier qui suivra leur mise en exploitation, et arrêté définitivement cinq après ladite époque.

En aucun cas, le capital garanti ne pourra excéder la somme déterminée à l'article 4 précité.

Toutefois, après l'expiration de ce délai de cinq ans, la Compagnie pourra être autorisée, s'il y a lieu, par décrets délibérés en Conseil d'État, à ajouter auxdits comptes, pour l'exercice du droit de partage des bénéfices, les dépenses faites pour l'exécution des travaux qui seraient reconnus être de premier établissement.

Dans tous les cas, la Compagnie n'aura droit qu'au prélèvement, sur les produits nets, des intérêts et de l'amortissement desdites dépenses.

Art. 9. — Est et demeure abrogée la convention du 7 juillet 1860 passée en vertu de la loi du 20 juin précédent, à l'exception de l'article 4 de ladite convention.

Art. 10. — La présente convention et le traité de cession approuvé par l'article 1er ci-dessus ne seront passibles que du droit fixe de un franc.

CAHIER DES CHARGES ANNEXÉ A LA CONVENTION DU 1er MAI 1863.

TITRE Ier. — *Tracé et construction.*

Article 1er. — Le chemin de fer de la mer à Constantine partira du port de Philippeville, passera par ou près Saint-Charles et Smendon, et aboutira à Constantine.

Le chemin de fer d'Alger à Oran passera par ou près Blidah, Affreville (Milianah), Orléansville, Relizane, Saint-Denis-du-Sig, Sainte-Barbe.

Il sera mis en communication avec les ports d'Alger et d'Oran.

Art. 2. — Les travaux devront être achevés et les chemins mis en exploitation dans le délai de huit ans, à partir du décret de concession.

Art. 3. — Aucun travail ne pourra être entrepris, pour l'établissement des chemins de fer et leurs dépendances, qu'avec l'autorisation de l'administration supérieure; à cet effet, les projets de tracé et communications importantes seront dressés en double expédition et soumis à l'approbation du Ministre, qui prescrira, s'il y a lieu, d'y introduire telles modifications que de droit; l'une de ces expéditions sera remise à la Compagnie avec le visa du Ministre, l'autre demeurera entre les mains de l'administration.

Avant comme pendant l'exécution, la Compagnie aura la faculté de proposer aux projets approuvés les modifications qu'elle jugerait utiles; mais ces modifications ne pourront être exécutées que moyennant l'approbation de l'administration supérieure.

Droits réservés au Cnam et à ses partenaires

Art. 4. —La Compagnie pourra prendre copie de tous les plans, nivellements et devis qui pourraient avoir été antérieurement dressés aux frais de l'État.

Art. 5. — Le tracé et le profil du chemin seront arrêtés sur la production de projets d'ensemble comprenant, pour la ligne entière, ou pour chaque section de la ligne :

1° Un plan général à l'échelle de un dix-millième;

2° Un profil en long à l'échelle de un cinq-millième pour les longueurs et de un millième 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 kilomètriques du chemin de fer, comptées 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;

3° Un certain nombre de profils en travers, y compris le profil type de la voie;

4° 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 indiquées tant sur le plan que sur le profil en long; le tout sans préjudice des projets à fournir pour chacun de ces ouvrages.

Art. 6. — Les terrains seront acquis ou concédés pour deux voies; les terrassements, les souterrains et les ouvrages d'art seront exécutés par une seule voie, sauf l'établissement d'un certain nombre de gares d'évitement.

La Compagnie sera tenue d'ailleurs d'établir la deuxième voie, soit sur la totalité du chemin, soit sur les parties qui lui seront désignées, lorsque l'insuffisance d'une seule voie, par suite du développement de la circulation, aura été constatée par l'administration.

Les terrains acquis ou concédés pour l'établissement de la seconde voie ne pourront recevoir une autre destination.

Art. 7. — La largeur de la voie entre les bords intérieurs des rails devra être d'un mètre quarante-quatre centimètres (1 m. 44 c.) à un mètre quarante-cinq centimètres (1 m. 45 c.). Dans les parties à deux voies, la largeur de l'entre-voie, mesurée entre les bords extérieurs des rails, sera de deux mètres (2 m.).

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 d'un mètre (1 m.) au moins.

On ménagera au pied de chaque talus du ballast une banquette de cinquante centimètres (50 c.) de largeur.

La Compagnie établira le long du chemin de fer les fossés ou rigoles qui

Droits réservés au Cnam et à ses partenaires

seront jugés nécessaires pour l'asséchement de la voie et pour l'écoulement des eaux.

Les dimensions de ces fossés et rigoles seront déterminées par l'administration, suivant les circonstances locales, sur les propositions de la Compagnie.

Art. 8. — Les alignements seront raccordés entre eux par des courbes dont le rayon ne pourra, à moins d'une autorisation spéciale, être inférieur à deux cents mètres.

Le maximum de l'inclinaison des pentes et rampes est fixé à vingt-cinq millimètres par mètre sur toute l'étendue des stations; le chemin sera de niveau ou présentera de faibles pentes dont le maximum ne pourra pas s'élever au-dessus de cinq millimètres par mètre.

Une partie horizontale de cent mètres au moins devra être ménagée entre deux fortes déclivités consécutives, lorsque ces déclivités se succéderont en sens contraire et de manière à verser leurs eaux au même point.

Les déclivités correspondant aux courbes de faible rayon devront être réduites autant que faire se pourra.

La Compagnie aura la faculté de proposer aux dispositions de cet article et à celles de l'article précédent les modifications qui lui paraîtraient utiles; mais ces modifications ne pourront être exécutées que moyennant l'approbation préalable de l'administration supérieure.

Art. 9. — Le nombre, l'étendue et l'emplacement des gares d'évitement seront déterminés par l'administration, la Compagnie entendue.

Le nombre et l'emplacement des stations de voyageurs et des gares de marchandises seront également déterminés par l'administration, sur les propositions de la Compagnie, après une enquête spéciale et avoir entendu la Compagnie.

Art. 10. — Les croisements à niveau seront tolérés pour toutes les voies de communication publiques ou particulières.

Art. 11. — Lorsque le chemin de fer devra passer au-dessus d'une route ou d'un chemin vicinal, l'ouverture du viaduc sera fixée par l'administration, en tenant compte des circonstances locales; mais cette ouverture ne pourra, dans aucun cas, être inférieure à sept mètres (7 m.) pour une route, et quatre mètres (4 m.) pour un chemin vicinal.

Pour les viaducs de forme cintrée, la hauteur au-dessus du fil d'eau le long trottoirs ne pourra être inférieure à quatre mètres trente centimètres (4 m. 30 c.). Pour ceux qui seront formés de poutres horizontales, la hauteur sous poutre au-dessus du sommet de la chaussée sera de quatre mètres trente centimètres (4 m. 30 c.) au moins.

La largeur entre les parapets sera au moins de huit mètres (8 m.) pour les sections à deux voies, et d'au moins quatre mètres cinquante centimètres (4 m. 50) pour celles à une voie. La hauteur de ces parapets sera fixée par l'administration, et ne pourra, dans aucun cas, être inférieure à quatre-vingts centimètres (80 c.).

Art. 12. — Lorsque le chemin de fer devra passer au-dessous d'une route ou d'un chemin vicinal, la largeur entre les parapets du pont qui supportera la route ou le chemin sera fixée par l'administration, en tenant compte des

Droits réservés au Cnam et à ses partenaires

circonstances locales ; mais cette largeur ne pourra, dans aucun cas, être inférieure à sept mètres (7 m.) pour une route et à quatre mètres (4 m.) pour un simple chemin vicinal.

L'ouverture du pont entre les culées sera au moins de huit mètres (8 m.) pour les sections à deux voies, et d'au moins quatre mètres cinquante centimètres (4 m. 50) pour celles à une voie, et la distance verticale ménagée au-dessus des rails extérieurs de chaque voie pour le passage des trains ne sera pas inférieure à quatre mètres trente centimètres (4 m. 30) au moins.

Art. 13. — Dans le cas où des routes 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 d'au moins quarante-cinq degrés.

Les passages à niveau seront munis de barrières et de maisons de gardes, lorsque cette mesure sera reconnue indispensable par l'administration.

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 cinq centimètres (0 m. 05) par mètre pour les routes et six centimètres (0 m. 06) pour les chemins vicinaux. L'administration restera libre, toutefois, d'apprécier les circonstances qui pourraient motiver une dérogation à cette clause, comme à celle qui est relative à l'angle de croisement des passages à niveau.

Art. 15. — La Compagnie sera tenue de rétablir et d'assurer à ses frais l'écoulement tant des eaux dont le cours serait arrêté, suspendu ou modifié par ses travaux, que de celles qui s'amasseraient dans les fossés ou chambres d'emprunt.

Les emprunts de terre seront régulièrement faits pour éviter toute stagnation des eaux. Ils seront, autant que possible, disposés de manière à former des canaux de dessèchement pour les parties basses des terrains qu'ils traverseront ; les pentes seront dirigées vers les ravins ou les voies naturelles d'écoulement avec une inclinaison suffisante.

Les viaducs à construire à la rencontre des rivières, des canaux et des cours d'eau quelconques auront au moins huit mètres (8 m.) de largeur entre les parapets sur les sections à deux voies, et quatre mètres cinquante centimètres (4 m. 50) sur celles à une voie. La hauteur de ces parapets sera fixée par l'administration, et ne pourra être inférieure à quatre-vingts centimètres (0 m. 80).

Cependant, il pourra n'être pas établi de parapets pour tous les ouvrages où ces parapets présenteraient une longueur inférieure à quatre mètres (4 m.).

La hauteur et le débouché du viaduc seront déterminés, dans chaque cas particulier, par l'administration, suivant les circonstances locales.

Art. 16. — Les souterrains à établir pour le passage du chemin de fer, sur les sections à deux voies, auront au moins huit mètres (8 m.) de largeur entre les pieds-droits au niveau des rails et six mètres (6 m.) de hauteur sous-clef au-dessus de la surface des rails. La largeur des souterrains, pour les sections à une voie, sera de quatre mètres cinquante centimètres (4 m. 50) au

Droits réservés au Cnam et à ses partenaires

moins; la hauteur sous clef au-dessus des rails sera au minimum de cinq mètres (5 m.). La distance verticale entre l'intrados et le dessus des rails extérieurs ne sera pas inférieure à quatre mètres trente centimètres (4 m. 30). L'ouverture des puits d'aérage et de construction des souterrains sera entourée d'une margelle en maçonnerie de deux mètres (2 m.) de hauteur. Cette ouverture ne pourra être établie sur aucune voie publique.

Art. 17. — A la rencontre des cours d'eau flottables ou navigables, la Compagnie sera tenue 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 et des autres chemins publics, il sera construit des chemins et ponts provisoires, par les soins et aux frais de la Compagnie, partout où cela sera jugé nécessaire pour que la circulation n'éprouve ni 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.

Le Gouvernement se réserve d'autoriser, avec les précautions convenables, et la Compagnie entendue, les conduites d'eau ou canaux de desséchement et d'écoulement qui devraient traverser ou emprunter les terrains affectés au chemin de fer ou à ses dépendances.

Art. 18. — La Compagnie n'emploiera, dans l'exécution des ouvrages, que des matériaux de bonne qualité; elle sera tenue 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 ou en fer, sauf les cas d'exception qui pourront être admis par l'administration.

Art. 19. — Les voies seront établies d'une manière solide et avec des matériaux d'une bonne qualité. Le poids des rails sera d'au moins trente-cinq kilogrammes par mètre courant.

Art. 20. — Il sera établi des clôtures, haies ou fossés entre le chemin de fer et les propriétés riveraines dans les parties de la ligne où cette mesure serait reconnue indispensable.

Art. 21. — Tous les terrains nécessaires pour l'établissement du chemin de fer et de ses dépendances, pour la déviation des voies de communication et des cours d'eau déplacés, et, en général, pour l'exécution des travaux, quels qu'ils soient, auxquels cet établissement pourra donner lieu, seront achetés et payés par la Compagnie concessionnaire.

Toutefois, dans les cas définis ci-après, l'État cède à la Compagnie la jouissance gratuite, pendant la durée de la concession, des terrains nécessaires au chemin de fer :

1° Là où l'État dispose des terres, à quelque titre que ce soit ;

Droits réservés au Cnam et à ses partenaires

2° Là où les terres font partie de concessions accordées par le Gouvernement, avec réserve de prise de terrains nécessaires à un service public; néanmoins ce droit ne s'étendrait pas aux constructions actuellement existantes.

Les indemnités pour occupation temporaire ou pour détérioration de terrains, pour chômage, modification ou destruction d'usines, et pour tous dommages résultant des travaux, seront supportées et payées par la Compagnie.

L'État fera jouir la Compagnie de tous les droits qu'il s'est réservés, lors des concessions d'eau, dans l'intérêt des services publics.

Art. 22. — L'entreprise étant d'utilité publique, la Compagnie est investie, pour l'exécution des travaux dépendant de sa concession, de tous les droits que les lois, décrets 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 elle demeure en même temps soumise à toutes les obligations qui dérivent, pour l'administration, de ces lois et règlements.

Art. 23. — Dans les limites de la zone frontière et dans le rayon de servitude des enceintes fortifiées, la Compagnie sera tenue, 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.

Art. 24. — Si la ligne du chemin de fer traverse un sol déjà concédé pour l'exploitation d'une mine, l'administration déterminera les mesures à prendre pour que l'établissement du chemin de fer ne nuise pas à l'exploitation de la mine, et réciproquement, pour que, le cas échéant, l'exploitation de la mine ne compromette pas l'existence du chemin de fer.

Les travaux de consolidation à faire dans l'intérieur de la mine à raison de la traversée du chemin de fer, et tous les dommages résultant de cette traversée, pour les concessionnaires de la mine, seront à la charge de la Compagnie.

Art. 25. — Si le chemin de fer doit s'étendre sur des terrains renfermant des carrières et 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. L'administration déterminera la nature et l'étendue des travaux qu'il conviendra d'entreprendre à cet effet, et qui seront d'ailleurs exécutés par les soins et aux frais de la Compagnie.

Art. 26. — Pour l'exécution des travaux, la Compagnie se soumettra aux décisions ministérielles concernant l'interdiction du travail les dimanches et jours fériés.

Art. 27. — La Compagnie exécutera les travaux par des moyens et des agents à son choix, mais en restant soumise au contrôle et à la surveillance de l'administration.

Ce contrôle et cette surveillance auront pour objet d'empêcher la Compagnie de s'écarter des dispositions prescrites par le présent cahier des charges et de celles qui résulteront des projets approuvés.

Art. 28. — A mesure que les travaux seront terminés sur des parties de

Droits réservés au Cnam et à ses partenaires

chemin de fer susceptibles d'être livrées utilement à la circulation, il sera procédé, sur la demande de la Compagnie, à la reconnaissance et, s'il y a lieu, à la réception provisoire de ces travaux par un ou plusieurs commissaires que l'administration désignera.

Sur le vu du procès-verbal de cette reconnaissance, l'administration autorisera, s'il y a lieu, la mise en exploitation des parties dont il s'agit ; après cette autorisation, la Compagnie 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 définitive du chemin de fer.

Art. 29. — Après l'achèvement total des travaux et dans le délai qui sera fixé par l'administration, la Compagnie fera faire à ses frais un bornage contradictoire et un plan cadastral du chemin de fer et de ses dépendances. Elle fera dresser également à ses frais, et contradictoirement avec l'administration, 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 lesdits 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 de la Compagnie et déposée dans les archives du ministère.

Les terrains acquis par la Compagnie 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.*

Art. 30. — 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 sont entièrement à la charge de la Compagnie.

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 de l'administration et aux frais de la Compagnie, sans préjudice, s'il y a lieu, de l'application des dispositions indiquées ci-après dans l'article 40.

Le montant des avances faites sera recouvré au moyen de rôles que le préfet rendra exécutoires.

Art. 31. — La Compagnie sera tenue d'établir à ses frais, mais seulement dans les parties de la ligne où cette mesure sera reconnue indispensable, des gardiens en nombre suffisant pour assurer la sécurité du passage des trains sur la voie et celle de circulation ordinaire sur les points où le chemin de fer sera traversé à niveau par des routes ou chemins.

Art. 32. — Les machines locomotives seront construites sur les meilleurs modèles ; elles devront consumer leur fumée et satisfaire d'ailleurs à toutes

Droits réservés au Cnam et à ses partenaires

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 réglées ou à régler pour les voitures servant au transport des voyageurs sur les chemins de fer. Elles seront suspendues sur des ressorts et garnies de banquettes.

Il y en aura de trois classes au moins :

Les voitures de première classe seront couvertes, garnies et fermées à glaces ;

Celles de deuxième classe seront couvertes, fermées à vitres et garnies de banquettes rembourrées ;

Celles de troisième classe seront couvertes, fermées à vitres et munies de banquettes à dossier.

Ces glaces et vitres pourront s'ouvrir, et elles seront garnies de rideaux ou de stores.

L'intérieur de chacun des compartiments de toute classe contiendra l'indication du nombre des places de ce compartiment.

L'administration pourra exiger qu'un compartiment de chaque classe soit réservé dans les trains de voyageurs aux femmes voyageant seules (1).

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.

La Compagnie sera tenue, pour la mise en service de ce matériel, de se soumettre à tous les règlements sur la matière.

Les machines locomotives, tenders, voitures, wagons de toute espèce, plates-formes composant le matériel roulant, seront constamment entretenus en bon état.

Art. 33. — Des arrêtés ministériels, rendus après que la Compagnie aura été entendue, détermineront les mesures et les dispositions nécessaires pour assurer la police et l'exploitation du chemin de fer, ainsi que la conservation des ouvrages qui en dépendent.

Toutes les dépenses qu'entraînera l'exécution des mesures prescrites en vertu de ces règlements seront à la charge de la Compagnie.

La Compagnie sera tenue de soumettre à l'approbation de l'administration les règlements relatifs à l'exploitation du chemin de fer.

Les règlements dont il s'agit dans les deux paragraphes précédents seront obligatoires, non-seulement pour la Compagnie concessionnaire, mais encore pour toutes celles qui obtiendraient ultérieurement l'autorisation d'établir des lignes de chemin de fer d'embranchement ou de prolongement, et, en général, pour toutes les personnes qui emprunteraient l'usage du chemin de fer.

Art. 34. — Pour tout ce qui concerne l'entretien et les réparations du chemin de fer et de ses dépendances, l'entretien du matériel et le service de l'exploitation, la Compagnie sera soumise au contrôle et à la surveillance de l'administration.

(1) Paragraphe supprimé par décret du 7 août 1867.

Droits réservés au Cnam et à ses partenaires

Outre la surveillance ordinaire, l'administration déléguera, aussi souvent qu'elle le jugera utile, un ou plusieurs commissaires pour reconnaître et constater l'état du chemin de fer, de ses dépendances et du matériel.

Titre III. — *Durée, rachat et déchéance de la concession.*

Art. 35. — La durée de la concession, pour les chemins désignés à l'article 1er, sera de quatre-vingt-dix-neuf ans (99 ans). Elle commencera à courir le 1er janvier 1860 et finira le 31 décembre 1958.

Art. 36. — A l'époque fixée pour l'expiration de la concession, et par le seul fait de cette expiration, le Gouvernement sera subrogé à tous les droits de la Compagnie sur le chemin de fer et ses dépendances, et il entrera immédiatement en jouissance de tous ses produits.

La Compagnie sera tenue de lui remettre 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 gardes, etc. Il en sera de même de tous les objets mobiliers dépendant également dudit chemin, tels que les barrières et clôtures, les voies, changements de voies, plaques tournantes, réservoirs d'eau, grues hydrauliques, machines fixes, etc.

Dans les cinq dernières années qui précéderont le terme de la concession, le Gouvernement 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 la Compagnie ne se mettait pas en mesure de satisfaire pleinement et entièrement à cette obligation.

En ce qui concerne les objets mobiliers, tels que le matériel roulant, les matériaux, combustibles et approvisionnements de tout genre, le mobilier des stations, l'outillage des ateliers et des gares, l'État sera tenu, si la Compagnie le requiert, de reprendre tous ces objets sur l'estimation qui en sera faite à dire d'experts, et réciproquement, si l'État le requiert, la Compagnie sera tenue de les céder de la même manière.

Toutefois, l'État ne pourra être tenu de reprendre que les approvisionnements nécessaires à l'exploitation du chemin pendant six mois.

Art. 37. — A toute époque après l'expiration des quinze premières années de la concession, le Gouvernement aura la faculté de racheter la concession entière du chemin de fer.

Pour régler le prix du rachat, on relèvera les produits nets annuels obtenus par la Compagnie pendant les sept années qui auront précédé celle où le rachat sera effectué : on en déduira les produits nets des deux plus faibles années, et l'on établira le produit net et moyen des cinq autres années.

Ce produit net moyen formera le montant d'une annuité qui sera due et payée à la Compagnie 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.

La Compagnie recevra en outre, dans les trois mois qui suivront le rachat,

Droits réservés au Cnam et à ses partenaires

les remboursements auxquels elle aurait droit à l'expiration de la concession, selon l'article 36 ci-dessus.

Art. 38. — La Compagnie est dispensée de tout cautionnement à raison de la présente concession.

Dans ce cas, la somme de 2 millions qui aura été déposée, ainsi qu'il sera dit à l'article 68, à titre de cautionnement, deviendra la propriété de l'État et restera acquise au Trésor public.

Art. 39. — Faute par la Compagnie d'avoir terminé les travaux dans le délai fixé par l'article 2, faute aussi par elle d'avoir rempli les diverses obligations qui lui sont imposées par le présent cahier des charges, elle encourra la déchéance, et il sera pourvu tant à la continuation et à l'achèvement des travaux qu'à l'exécution des autres engagements contractés par la Compagnie, au moyen d'une adjudication que l'on ouvrira sur une mise à prix des ouvrages exécutés, des matériaux approvisionnés et des parties du chemin de fer déjà livrées à l'exploitation.

Les soumissions pourront être inférieures à la mise à prix.

La nouvelle Compagnie sera soumise aux clauses du présent cahier des charges, et la Compagnie évincée recevra d'elle le prix que la nouvelle adjudication aura fixé.

La partie du cautionnement qui n'aura pas été encore restituée deviendra la propriété de l'État.

Si l'adjudication ouverte n'amène aucun résultat, une seconde adjudication sera tentée sur les mêmes bases, après un délai de trois mois; si cette seconde tentative reste également sans résultat, la Compagnie sera définitivement déchue de tous droits, et alors les ouvrages exécutés, les matériaux approvisionnés et les parties de chemin de fer déjà livrées à l'exploitation appartiendront à l'État.

Art. 40.—Si l'exploitation du chemin de fer vient à être interrompue en totalité ou en partie, l'administration prendra immédiatement, aux frais et risques de la Compagnie, les mesures nécessaires pour assurer provisoirement le service.

Si, dans les trois mois de l'organisation du service provisoire, la Compagnie n'a pas valablement justifié qu'elle est en état de reprendre et de continuer l'exploitation, et si elle ne l'a pas effectivement reprise, la déchéance pourra être prononcée par le Ministre. 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.

Art. 41. — Les dispositions des trois articles qui précèdent cesseraient d'être 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.*

Art. 42. — Pour indemniser la Compagnie des travaux et dépenses qu'elle s'engage à faire par le présent cahier des charges, et sous la condition expresse qu'elle en remplira exactement toutes les obligations, le Gouvernement

Droits réservés au Cnam et à ses partenaires

lui accorde l'autorisation de percevoir, pendant toute la durée de la concession les droits de péage et les prix de transport ci-après déterminés :

TARIF	PRIX de péage.	PRIX de transport.	PRIX TOTAUX.
	fr. c.	fr. c.	fr. c.
1° PAR TÊTE ET PAR KILOMÈTRE.			
Grande vitesse.			
Voyageurs.... Voitures couvertes, garnies et fermées à glaces (1re classe)	0 10	0 06	0 16
Voyageurs.... Voitures couvertes, fermées à glaces, et à banquettes rembourrées (2e classe)	0 08	0 04	0 12
Voyageurs.... Voitures couvertes et fermées à vitres (3e classe)	0 055	0 025	0 08
Enfants..... 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.			
Enfants..... Au-dessus de sept ans, ils payent place entière.			
Chiens transportés dans les trains de voyageurs..... (Sans que la perception puisse être inférieure à 0 fr. 30.)	0 016	0 008	0 024
Petite vitesse.			
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.			
2° PAR TONNE ET PAR KILOMÈTRE.			
Marchandises transportées à grande vitesse.			
Huitres. — Poissons frais. — Denrées. — Excédants de bagages et marchandises de toute classe transportées à la vitesse des trains de voyageurs.....	0 30	0 24	0 54
Marchandises transportées à petite vitesse.			
1re classe. — Spiritueux. — Huiles. — Bois de menuiserie, de teinture et autres bois exotiques. — Produits chimiques non dénommés. — Œufs. — Viande fraiche. — Gibier. — Sucre. — Café. — Drogues. — Épicerie. — Tissus. — Denrées coloniales. — Objets manufacturés. — Armes.....	0 135	0 105	0 24
2e classe. — Blés. — Grains. — Farines. — Légumes farineux. — Riz, maïs, châtaignes et autres denrées alimentaires non dénommées. — Chaux et plâtre. — Charbon de bois. — Bois à brûler, dit *de corde*. — Perches. — Chevrons. — Planches. — Madriers. — Bois de charpente. — Marbre en bloc. — Albâtre. — Bitume. — Cotons. — Laines — Vins. — Vinaigres. — Boissons. — Bières. — Levure sèche. — Coke. — Fers. — Cuivre. — Plomb et autres métaux ouvrés ou non. — Fontes moulées.....	0 12	0 08	0 20
3e classe. — Houille. — Marne. — Cendres. — Fumiers et engrais. — Pierres à chaux et à plâtre. — Pavés et matériaux pour la construction et la réparation des routes. — Pierres de taille et produits de carrières. — Minerais de fer et autres. — Fonte brute. — Sel. — Moellons. — Meulières. — Cailloux. — Sable. — Argiles. — Briques. — Ardoises.	0 08	0 05	0 13
3° VOITURES ET MATÉRIEL ROULANT TRANSPORTÉS A PETITE VITESSE.			
Par pièce et par kilomètre.			
Wagon ou chariot pouvant porter de trois à six tonnes.....	0 14	0 09	0 23
Wagon ou chariot pouvant porter plus de six tonnes.....	0 18	0 12	0 30
Locomotive pesant de douze à dix-huit tonnes (ne traînant pas de convoi).	2 70	1 80	4 50
Locomotive pesant plus de dix-huit tonnes (ne traînant pas de convoi)....	3 37	2 25	5 62
Tender de sept à dix tonnes.....	1 35	0 90	2 25

Droits réservés au Cnam et à ses partenaires

	PRIX		
	de péage.	de transport.	TOTAUX.
	fr. c.	fr. c.	fr. c.
Tender de plus de dix tonnes	2 02	1 35	3 37
Les machines locomotives seront considérées comme ne trainant 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 trainer.			
Le prix à payer pour un wagon chargé ne pourra jamais être inférieur à celui qui serait dû par un wagon marchant à vide.			
Voitures à deux ou quatre roues, à un fond et à une seule banquette dans l'intérieur	0 22	0 15	0 37
Voitures à quatre roues, à deux fonds et à deux banquettes dans l'intérieur, omnibus, diligences, etc.	0 27	0 21	0 48
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 deuxième classe.			
Voitures de déménagement à deux ou à quatre roues, à vide	0 18	0 12	0 30
Ces voitures, lorsqu'elles seront chargées, payeront en sus des prix ci-dessus, par tonne de chargement et par kilomètre	0 12	0 09	0 21
4° SERVICE DES POMPES FUNÈBRES ET TRANSPORT DES CERCUEILS.			
Grande vitesse.			
Une voiture des pompes funèbres renfermant un ou plusieurs cercueils sera transportée aux mêmes prix et conditions qu'une voiture à quatre roues, à deux fonds et à deux banquettes	0 54	0 42	0 96
Chaque cercueil confié à l'administration du chemin de fer sera transporté, dans un compartiment isolé, au prix de	0 27	0 18	0 45

Les prix déterminés ci-dessus pour les transports ne comprennent pas l'impôt qui pourrait être établi.

Il est expressément entendu que les prix de transport ne seront dus à la Compagnie qu'autant qu'elle effectuerait elle-même ces transports à ses frais et par ses propres moyens; dans le cas contraire, elle 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 six kilomètres, elle sera comptée pour six kilomètres.

Le poids de la tonne est de mille kilogrammes.

Les fractions de poids ne seront comptées, tant pour la grande que pour la petite vitesse, que par centième de tonne ou par dix kilogrammes.

Ainsi, tout poids compris entre zéro et dix kilogrammes paiera comme dix kilogrammes; entre dix et vingt kilogrammes, comme vingt kilogrammes, etc.

Toutefois, pour les excédants de bagages et marchandises à grande vitesse, les coupures seront établies : 1° de zéro à cinq kilogrammes; 2° au-dessus de cinq jusqu'à dix kilogrammes; 3° au-dessus de dix kilogrammes, par fraction indivisible de dix kilogrammes.

Quelle que soit la distance parcourue, le prix d'une expédition quelconque,

Droits réservés au Cnam et à ses partenaires

soit en grande, soit en petite vitesse, ne pourra être moindre de quarante centimes.

Dans le cas où le prix de l'hectolitre de blé s'élèverait, sur le marché régulateur de Marseille, à vingt francs ou au-dessus, le Gouvernement pourra exiger de la Compagnie que le tarif du transport des blés, grains, riz, maïs, farines et légumes farineux, péage compris, ne puisse s'élever au maximum qu'à dix centimes par tonne et par kilomètre.

Art. 43. — A moins d'une autorisation spéciale et révocable de l'administration, tout train régulier de voyageurs devra contenir des voitures de toute classe en nombre suffisant pour toutes les personnes qui se présenteraient dans les bureaux du chemin de fer.

Dans chaque train de voyageurs, la Compagnie aura la faculté de placer des voitures à compartiments spéciaux pour lesquels il sera établi des prix particuliers, que l'administration fixera sur la proposition de la Compagnie; mais le nombre des places à donner dans ces compartiments ne pourra dépasser le cinquième du nombre total des places du train.

Art. 44. — Tout voyageur dont le bagage ne pèsera pas plus de trente kilogrammes 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 vingt kilogrammes pour les enfants transportés à moitié prix.

Art. 45. — 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 46 et 47 ci-après, aucune marchandise non dénommée puisse être soumise à une taxe supérieure à celle de la première classe du tarif ci-dessus.

Les assimilations de classes pourront être provisoirement réglées par la Compagnie; mais elles seront soumises immédiatement à l'administration, qui prononcera définitivement.

Art. 46. — Les droits de péage et les prix de transport déterminés au tarif ne sont point applicables à toute masse indivisible pesant plus de trois mille kilogrammes (3 000 kilog.).

Néanmoins la Compagnie ne pourra se refuser à transporter les masses pesant de trois mille à cinq mille kilogrammes; mais les droits de péage et les prix de transport seront augmentés de moitié.

La Compagnie ne pourra être contrainte à transporter les masses pesant plus de cinq mille kilogrammes (5 000 kilog.).

Si, nonobstant la disposition qui précède, la Compagnie transporte des masses indivisibles pesant plus de cinq mille kilogrammes, elle 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 de la Compagnie.

Art. 47. — Les prix de transport déterminés au tarif ne sont point applicables :

Droits réservés au Cnam et à ses partenaires

1° Aux denrées et objets qui ne sont pas nommément énoncés dans le tarif et qui ne pèseraient pas deux cents kilogrammes sous le volume d'un mètre cube ;

2° Aux matières inflammables ou explosibles, aux animaux et objets dangereux, pour lesquels des règlements de police prescriraient des précautions spéciales ;

3° Aux animaux dont la valeur déclarée excéderait cinquante francs ;

4° 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° Et, en général, à tous paquets, colis ou excédants de bagages pesant isolément quarante kilogrammes 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 quarante kilogrammes d'objets envoyés par une personne à une même personne. Il en sera de même pour les excédants de bagages qui pèseraient ensemble ou isolément plus de quarante kilogrammes.

Le bénéfice de la disposition énoncée dans le paragraphe précédent, en ce qui concerne les paquets et colis, ne peut être invoqué par les entrepreneurs de messagerie 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 l'administration, tant pour la grande que pour la peine vitesse, sur la proposition de la Compagnie.

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 quarante kilogrammes.

Art. 48. — Dans le cas où la Compagnie 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'elle est autorisée à percevoir, les taxes abaissées ne pourront être relevées qu'après un délai de trois mois au moins pour les voyageurs et pour les marchandises.

Toute modification de tarif proposée par la Compagnie sera annoncée un mois d'avance par des affiches.

La perception des tarifs modifiés ne pourra avoir lieu qu'avec l'homologation de l'administration supérieure, 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 la Compagnie dans l'intérêt des services publics, ni aux réductions ou remises qui seraient accordées par la Compagnie aux indigents.

En cas d'abaissement des tarifs, la réduction portera proportionnellement sur le péage et sur le transport.

Droits réservés au Cnam et à ses partenaires

Art. 49. — La Compagnie sera tenue 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 les registres de la gare de départ, du prix total dû pour leur 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 de la Compagnie et l'autre aux mains de l'expéditeur. Dans le cas où l'expéditeur ne demanderait pas de lettre de voiture, la Compagnie sera tenue 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.

Art. 50. — Les animaux, denrées, marchandises et objets quelconques seront 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 de ce même train.

2° Les animaux, denrées, marchandises et objets quelconques, à petite vitesse, seront expédiés dans le jour qui suivra celui de la remise; toutefois, l'administration supérieure pourra étendre ce délai à deux jours.

Le maximum de durée du trajet sera fixé par l'administration sur la proposition de la Compagnie, sans que ce maximum puisse excéder vingt-quatre heures par fraction indivisible de cent vingt-cinq kilomètres.

Les colis seront mis à la disposition des destinataires dans le jour qui suivra celui fixé pour 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 Ministre, 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 de la Compagnie, 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.

L'administration supérieure 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.

Droits réservés au Cnam et à ses partenaires

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 l'administration, sur la proposition de la Compagnie.

Art. 51. — 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 l'administration, sur la proposition de la Compagnie.

Art. 52. — La Compagnie sera tenue de faire, dans un périmètre et dans des délais qui seront déterminés par l'administration, soit par elle-même, soit par un intermédiaire dont elle répondra, le factage et le camionnage, pour la remise au domicile des destinataires de toutes marchandises qui lui sont confiées.

Le factage et le camionnage ne seront obligatoires que pour les stations présentant une agglomération d'au moins cinq mille âmes.

Les tarifs à percevoir seront fixés par l'administration, sur la proposition de la Compagnie. 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.

Art. 53. — A moins d'une autorisation spéciale de l'administration, il est interdit à la Compagnie, 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.

L'administration, agissant en vertu de l'article 83 ci-dessus, 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 à divers services publics.*

Art. 54. — Les militaires ou marins voyageant en corps, aussi bien que les militaires ou marins voyageant isolément pour cause de service, envoyés en congé limité ou en permission, ou rentrant dans leurs foyers après libération, ne seront assujettis, eux, leurs chevaux et leurs bagages, qu'à la moitié de la taxe du tarif fixé par le présent cahier des charges.

Si le Gouvernement avait besoin de diriger des troupes et un matériel militaire ou naval sur l'un des points desservis par le chemin de fer, la Compagnie serait tenue de mettre immédiatement à sa disposition, pour la moitié de la taxe du même tarif, tous ses moyens de transport.

Art. 55. — 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 la Compagnie.

La même faculté est accordée aux agents des contributions indirectes et des douanes chargés de la surveillance des chemins de fer dans l'intérêt de la perception de l'impôt.

Art. 56. — Le service des lettres et dépêches sera fait comme il suit sur chaque ligne :

Droits réservés au Cnam et à ses partenaires

1° A chacun des trains de voyageurs et de marchandises circulant aux heures ordinaires de l'exploitation, la Compagnie sera tenue de réserver gratuitement un compartiment spécial d'une voiture de deuxième classe pour recevoir les lettres, les dépêches et les agents nécessaires au service des postes, le surplus de la voiture restant à la disposition de la Compagnie (1):

Toutefois, si les besoins du service l'exigeaient, la Compagnie devrait livrer gratuitement un deuxième compartiment ;

2° Si le volume des dépêches ou la nature du service rend insuffisante la capacité de deux compartiments à deux banquettes de sorte qu'il y ait lieu de substituer une voiture spéciale aux wagons ordinaires, le transport de cette voiture sera également gratuit.

Lorsque la Compagnie voudra changer les heures de départ de ses convois ordinaires, elle sera tenue d'en avertir l'administration des postes quinze jours à l'avance ;

3° Le service de la poste pourra exiger, chaque jour, un ou plusieurs trains spéciaux, dont la marche sera réglée par le gouverneur général de l'Algérie, la Compagnie entendue.

La rétribution à payer dans ce cas à la Compagnie pour chaque train ne pourra excéder soixante et quinze centimes par kilomètre parcouru pour la première voiture et vingt-cinq centimes pour chaque voiture en sus de la première.

4° La Compagnie pourra placer dans les convois spéciaux de la poste des voitures de toute classe, pour le transport, à son profit, des voyageurs et des marchandises.

5° La Compagnie ne pourra être tenue d'établir des convois spéciaux ou de changer les heures de départ, la marche ou le stationnement de ses convois, qu'autant que l'administration l'aura prévenue, par écrit, quinze jours à l'avance.

6° Néanmoins, toutes les fois qu'en dehors des services réguliers l'administration requerra l'expédition d'un convoi extraordinaire soit de jour, soit de nuit, cette expédition devra être faite immédiatement, sauf l'observation des règlements de police. Le prix sera ultérieurement réglé de gré à gré ou à dire d'experts avec l'administration et la Compagnie.

7° L'administration des postes fera construire à ses frais les voitures qu'il pourra être nécessaire d'affecter spécialement au transport et à la manutention des dépêches. Elle réglera la forme et les dimensions de ces voitures, sauf l'approbation par le gouverneur général de l'Algérie des dispositions qui intéressent la régularité et la sécurité de la circulation. Elles seront montées sur châssis et sur roues. Leur poids ne dépassera pas huit mille kilogrammes, chargement compris. L'administration des postes fera entretenir à ses frais

(1) Paragraphe remplacé par le suivant (décret du 7 août 1867) : « Dans chacun des trains de voyageurs ou de marchandises circulant aux heures ordinaires de l'exploitation, la Compagnie sera tenue de mettre à la disposition des agents des postes un compartiment de deuxième classe établi dans un fourgon à bagages, le surplus du fourgon restant à la disposition de la Compagnie.

Droits réservés au Cnam et à ses partenaires

ses voitures spéciales ; toutefois, l'entretien des châssis et des roues sera à la charge de la Compagnie.

8° La Compagnie ne pourra réclamer aucune augmentation des prix ci-dessus indiqués lorsqu'il sera nécessaire d'employer des plates-formes au transport des malles-postes ou des voitures spéciales en réparation.

9° La vitesse moyenne des convois spéciaux mis à la disposition de l'administration des postes ne pourra être inférieure à celle des trains les plus rapides de la Compagnie dans chaque section.

10° La Compagnie sera tenue de transporter gratuitement, par tous les convois de voyageurs, tout agent des postes chargé d'une mission ou d'un service accidentel et porteur d'un ordre de service régulier, délivré conformément aux prescriptions d'un arrêté rendu par le gouverneur général de l'Algérie, la Compagnie entendue. Il sera accordé à l'agent des postes en mission une place de voiture de deuxième classe, ou de première classe, si le convoi ne comporte pas de voitures de deuxième classe.

11° La Compagnie sera tenue de fournir à chacun des points extrêmes de la la ligne, ainsi qu'aux principales stations intermédiaires qui seront désignées par l'administration des postes, un emplacement sur lequel l'administration pourra faire construire des bureaux de poste ou d'entrepôt des dépêches et des hangars pour le chargement et le déchargement des malles-postes. Les dimensions de cet emplacement seront au maximum de soixante-quatre mètres carrés.

12° La valeur locative du terrain ainsi fourni par la Compagnie lui sera payée de gré à gré ou à dire d'experts.

13° La position sera choisie de manière que les bâtiments qui y seront construits aux frais de l'État ne puissent entraver en rien le service de la Compagnie.

14° L'administration se réserve le droit d'établir à ses frais, sans indemnité, mais aussi sans responsabilité pour la Compagnie, tous poteaux ou appareils nécessaires à l'échange des dépêches sans arrêt de train, à la condition que ces appareils, par leur nature ou leur position, n'apportent pas d'entraves aux différents services de la ligne ou des stations.

15° Les employés chargés de la surveillance du service, les agents préposés à l'échange ou à l'entrepôt des dépêches, auront accès dans les gares ou stations pour l'exécution de leur service, en se conformant aux règlements de police intérieure de la Compagnie.

Art. 57. — La Compagnie sera tenue, à toute réquisition, de faire partir par convoi ordinaire les wagons ou voitures cellulaires employés au transport des prévenus, accusés ou condamnés.

Les wagons et les voitures employés au service dont il s'agit seront construits aux frais de l'État ou des départements ; leurs formes et dimensions seront déterminées de concert par le gouverneur général de l'Algérie, la Compagnie entendue.

Les employés de l'administration, les gardiens, les gendarmes et les prisonniers placés dans les wagons ou voitures cellulaires ne seront assujettis qu'à

Droits réservés au Cnam et à ses partenaires

la moitié de la taxe applicable aux places de troisième classe, telle qu'elle est fixée par le présent cahier des charges.

Les gendarmes placés dans les mêmes voitures ne payeront que le quart de la même taxe.

Le transport des wagons et des voitures sera gratuit.

Dans le cas où l'administration voudrait, pour le transport des prisonniers, faire usage des voitures de la Compagnie, celle-ci sera tenue de mettre à sa disposition un ou plusieurs compartiments spéciaux de voitures de deuxième classe à deux banquettes. Le prix de location en sera fixé à raison de trente centimes (30 c.) par compartiment et par kilomètre (1).

Les dispositions qui précèdent seront applicables au transport des jeunes délinquants recueillis par l'administration pour être transférés dans les établissements d'éducation.

Art. 58. — Sur chaque ligne, le Gouvernement se réserve la faculté de faire le long des voies toutes les constructions, de poser tous les appareils nécessaires à l'établissement d'une ligne télégraphique, sans nuire au service du chemin de fer.

Sur la demande de l'administration des lignes télégraphiques, 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 et son matériel.

La Compagnie concessionnaire sera tenue de faire garder par ses agents les fils et appareils des lignes électriques, de donner aux employés télégraphiques connaissance de tous les accidents qui pourraient survenir, et de leur en faire connaître les causes. En cas de rupture du fil télégraphique, les employés de la Compagnie auront à raccrocher provisoirement les bouts séparés, d'après les instructions qui leur seront données à cet effet.

Les agents de la télégraphie voyageant pour le service de la ligne électrique auront le droit de circuler gratuitement dans les voitures du chemin de fer.

En cas de rupture du fil télégraphique ou d'accidents graves, une locomotive sera mise immédiatement à la disposition de l'inspecteur 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 sera gratuit, et il devra être effectué dans des conditions telles qu'il ne puisse entraver en rien la circulation publique.

Dans le cas où des déplacements de fils, appareils ou poteaux deviendraient nécessaires par suite de travaux exécutés sur le chemin, ces déplacements

(1) Remplacé par le paragraphe suivant (décret du 7 août 1867) : « Dans le cas où l'administration voudrait, pour le transport des prisonniers, faire usage des voitures de la Compagnie, celle-ci sera tenue de mettre à sa disposition, dans les voitures de 3e classe, un ou plusieurs compartiments spéciaux qui seront isolés, au moyen de rideaux, des compartiments occupés par le public. Toutefois, si le Gouvernement reconnaissait des inconvénients à cette disposition, il pourrait exiger de la Compagnie de remplacer les rideaux par des cloisons. Le prix de location sera fixé à raison de quinze centimes par compartiment et par kilomètre pour les compartiments de six places, et de dix centimes par compartiment de quatre places.

Droits réservés au Cnam et à ses partenaires

auraient lieu aux frais de la Compagnie, par les soins de l'administration des lignes télégraphiques.

La Compagnie pourra être autorisée et au besoin requise, par le gouverneur général de l'Algérie, d'établir à ses frais les fils et appareils télégraphiques destinés à transmettre les signaux nécessaires pour la sûreté et la régularité de son exploitation.

Elle pourra, avec l'autorisation de M. le gouverneur général de l'Algérie, se servir des poteaux de la ligne télégraphique de l'État, lorsqu'une semblable ligne existera le long de la voie.

La Compagnie sera tenue de se soumettre à tous les règlements d'administration publique concernant l'établissement et l'emploi de ces appareils, ainsi que l'organisation, aux frais de la Compagnie, du contrôle de ce service par les agents de l'État.

Titre iv. — *Clauses diverses.*

Art. 59. — Dans le cas où le Gouvernement ordonnerait ou autoriserait la construction de routes, de chemins de fer ou de canaux qui traverseraient la ligne objet de la présente concession, la Compagnie 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 la Compagnie.

Art. 60. — 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 de la Compagnie.

Art. 61. — Le Gouvernement se réserve expressément le droit d'accorder de nouvelles concessions de chemins de fer s'embranchant sur les lignes concédées ou qui pourraient être établis en prolongement desdites lignes.

La Compagnie ne pourra mettre aucun obstacle à ces embranchements, ni réclamer, à l'occasion de leur établissement, aucune indemnité quelconque, pourvu qu'il n'en résulte aucun obstacle à la circulation ni aucuns frais particuliers pour la Compagnie.

Les Compagnies concessionnaires de chemins de fer d'embranchement ou de prolongement auront la faculté, moyennant les tarifs ci-dessus déterminés et l'observation des règlements de police et de service établis ou à établir, de faire circuler leurs voitures, wagons et machines sur le chemin de fer objet de la présente concession, pour lequel cette faculté sera réciproque à l'égard desdits embranchements et prolongements.

Dans le cas où les diverses Compagnies ne pourraient s'entendre entre elles sur l'exercice de cette faculté, le Gouvernement statuerait sur les difficultés qui s'élèveraient entre elles à cet égard.

Dans le cas où une Compagnie 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 la Compagnie concessionnaire de cette dernière ligne ne voudrait pas circuler sur les pro-

Droits réservés au Cnam et à ses partenaires

longements et embranchements, les Compagnies seraient tenues de s'arranger entre elles, de manière que le service de transport ne soit jamais interrompu aux points de jonction des diverses lignes.

Celle des Compagnies 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 Compagnies ne se mettraient pas d'accord sur la quotité de l'indemnité ou sur les moyens d'assurer la continuation du service sur toute la ligne, le Gouvernement y pourvoirait d'office et prescrirait toutes les mesures nécessaires.

La Compagnie pourra être assujettie, par les décrets qui seront ultérieurement rendus pour l'exploitation des chemins de fer de prologement ou d'embranchement joignant celui qui lui est concédé, à accorder aux Compagnies de ces chemins une réduction de péage ainsi calculée :

1° Si le prolongement ou l'embranchement n'a pas plus de 100 kilomètres, dix pour cent (10 %) du prix perçu par la Compagnie ;

2° Si le prolongement ou l'embranchement excède 100 kilomètres, quinze pour cent (15 %) ;

3° Si le prolongement ou l'embranchement excède 200 kilomètres, vingt pour cent (20 %) ;

4° Si le prolongement ou l'embranchement excède 300 kilomètres, vingt-cinq pour cent (25 %).

Art. 62. — La Compagnie sera tenue de s'entendre avec les villes, les communes et les propriétaires de mines, usines ou carrières qui, offrant de se soumettre aux conditions prescrites ci-après, demanderaient un nouvel embranchement ; à défaut d'accord, le Gouvernement statuera sur la demande, la Compagnie entendue.

Les embranchements seront construits aux frais des villes, communes et propriétaires de mines et usines ou carrières, 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 desdits 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.

Droits réservés au Cnam et à ses partenaires

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 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 la Compagnie, elle pourra exiger une indemnité égale à la valeur du droit de loyer des wagons pour chaque période de retard après l'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 Compagnie, et les frais qui en résulteront lui seront remboursés par lesdits propriétaires.

En cas de difficulté, il sera statué par l'administration, la Compagnie 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 Compagnie 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 la Compagnie serait en droit de répéter 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 dix-huit centimes par tonne (0 fr. 18) pour le premier kilomètre, et, en outre, six centimes (0 fr. 06) 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'ils 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 l'administration supérieure, sur la proposition de la Compagnie.

Tout wagon envoyé par la Compagnie sur un embranchement devra être payé comme wagon complet, lors même qu'il ne serait pas complètement chargé.

Droits réservés au Cnam et à ses partenaires

La surcharge, s'il y en a, sera payée au prix du tarif légal et au prorata du poids réel. La Compagnie sera en droit de refuser les chargements qui dépasseraient le maximum de trois mille cinq cents kilogrammes, déterminé en raison des dimensions actuelles des wagons.

Le maximum sera revisé 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 Compagnie.

Art. 63. — Dans le cas de l'établissement d'une contribution foncière en Algérie, la cote de cette contribution pour les chemins de fer serait caculée en raison de la surface de terrain occupée par ces chemins et leurs dépendances, comme pour les canaux, conformément à la loi du 25 avril 1803.

Dans le même cas, 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 seraient, aussi bien que la contribution foncière, à la charge de la Compagnie.

Art. 64. — Les agents et gardes que la Compagnie établira, soit pour la perception des droits, soit pour la surveillance et la police des chemins de fer et de leurs dépendances, et qui seront agréés par l'administration, auront qualité pour dresser procès-verbal sur les crimes, délits et contraventions concernant la conservation de la voie ferrée et de ses dépendances.

Art. 65. — Un arrêté du gouverneur général de l'Algérie désignera, la Compagnie entendue, les emplois dont la moitié devra être réservée aux anciens militaires de l'armée de terre et de mer libérés du service.

Art. 66. — Il sera institué près de la Compagnie un ou plusieurs inspecteurs ou commissaires spécialement chargés de surveiller les opérations de la Compagnie, pour tout ce qui ne rentre pas dans les attributions des ingénieurs de l'État.

Art. 67. — Les frais de visite, de surveillance et de réception des travaux, et les frais de contrôle de l'exploitation, seront supportés par la Compagnie. Ces frais comprendront le traitement des inspecteurs ou commissaires dont il a été question dans l'article précédent.

Afin de pourvoir à ces frais, la Compagnie sera tenue de verser chaque année à la caisse centrale du trésor public une somme de cent francs par chaque kilomètre de chemin de fer concédé.

Dans lesdites sommes n'est pas comprise celle qui sera déterminée, en exécution de l'article 58 ci-dessus, pour frais de contrôle du service télégraphique de la Compagnie par les agents de l'État.

Si la Compagnie ne verse pas les sommes ci-dessus réglées aux époques qui auront été fixées, le préfet rendra un rôle exécutoire, et le montant en sera recouvré comme en matière de contributions publiques.

Art. 68. — La Compagnie devra faire élection de domicile à Alger.

Dans le cas où elle ne l'aurait pas fait, toute notification ou signification à elle adressée sera valable lorsqu'elle sera faite au secrétariat général de la préfecture de la Seine ou au secrétariat général du département d'Alger.

Art. 69. — Les contestations qui s'élèveraient entre la Compagnie et l'adminis-

Droits réservés au Cnam et à ses partenaires

tration 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 Seine, sauf recours au Conseil d'État.

Art. 70. — Le présent cahier des charges et la convention du 1er mai 1863 ne seront passibles que du droit fixe de un franc.

Droits réservés au Cnam et à ses partenaires

SÉRIE V (SUITE)

II. — COMPAGNIE DE BONE-GUELMA ET PROLONGEMENTS.

ANNEXE LXXX

COMPAGNIE DE BÔNE-GUELMA ET PROLONGEMENTS.

Décret du 7 mai 1874 et conventions annexes concernant le chemin d'intérêt local de Bône à Guelma.

1° *Décret du 7 mai 1874.*

Art. 1er. — Est déclaré d'utilité publique l'établissement d'un chemin de fer de Bône à Guelma.

Le département de Constantine est autorisé à pourvoir à l'exécution de ce chemin, comme chemin de fer d'intérêt local, suivant les dispositions de la loi du 12 juillet 1865 et du décret, en date de ce jour, qui rend cette loi exécutoire en Algérie, et conformément aux clauses et conditions des conventions passées, le 13 septembre 1872 et le 4 mars 1874, entre le préfet de Constantine, agissant pour le compte du département, et le sieur *Ernest Gouin*, administrateur de la société de construction des Batignolles, agissant pour le compte de ladite société, ainsi que du cahier des charges y annexé.

Des copies certifiées de ces conventions et cahier des charges resteront annexées au présent décret.

Art. 2. — Dans le cas où il serait reconnu nécessaire de réunir le chemin de fer de Bône à Guelma au réseau des chemins de fer d'intérêt général, l'État pourra se substituer au département pour l'exercice de la faculté de rachat de la concession qui lui est attribuée par l'article 36 du cahier des charges ; mais il devra rembourser les sommes que le département aurait versées à titre de garantie d'intérêt, en exécution de la convention précitée.

Droits réservés au Cnam et à ses partenaires

Art. 3. — Aucune émission d'obligations ne pourra avoir lieu qu'en vertu d'une autorisation donnée par le Ministre de l'intérieur, après avis du Ministre des finances et sur les propositions du gouverneur général civil de l'Algérie.

En aucun cas, il ne pourra être émis d'obligations pour une somme supérieure au montant du capital-actions.

Aucune émission d'obligations ne pourra d'ailleurs être autorisée avant que les quatre cinquièmes du capital-actions aient été versés et employés en achats de terrains, travaux, approvisionnements sur place ou en dépôt de cautionnement, et sous la condition que les émissions d'obligations successivement autorisées ne pourront jamais dépasser le montant des versements effectués sur le capital-actions.

Art. 4. — Le vice-président du Conseil, Ministre de l'intérieur, et le gouverneur général civil de l'Algérie sont chargés, chacun en ce qui le concerne, de l'exécution du présent décret.

2° *Convention du* 13 *septembre* 1872.

Art. 1er. — Le préfet du département de Constantine, en exécution de la loi du 12 juilllet 1865, sur les chemins de fer d'intérêt local, et de celle du 10 août 1871, et en vertu des pouvoirs résultant des délibérations ci-dessus énoncées, concède pour quatre-vingt-dix-neuf ans, à partir du 7 mai 1874, à M. *Maire*, la construction et l'exploitation d'un chemin de fer d'intérêt local de Bône à Guelma, avec prolongement sur Tébessa, ledit chemin passant par ou près Duzerville, Mondovi, Barral, le gué Saint-Joseph, le pont de Duvivier, Petit et Millesimo, le tout conformément aux délibérations du conseil général, et, en outre, aux clauses et conditions du cahier des charges ci-annexé.

Le chemin sera exécuté en conformité du projet ci-annexé, pour ce qui concerne les localités traversées, le nombre et l'importance des stations, la répartition des pentes et rampes, ainsi que la distribution et les limites des rayons des courbes adoptées. Toutefois, il pourra y être introduit des modifications de détail, soit sur la demande du concessionnaire et l'approbation du préfet, soit sur l'ordre direct du préfet, le concessionnaire entendu.

Les projets de tous les travaux à exécuter devront d'ailleurs être dressés et présentés à l'approbation du préfet, en conformité des dispositions du cahier des charges, aucun ouvrage ne pouvant être entrepris, pour l'établissement du chemin de fer et de ses dépendances, qu'avec l'autorisation préfectorale.

Art. 2. — Le concessionnaire poursuivra la demande de concession de la partie comprise entre Guelma et Tébessa, et, à cet effet, dans le délai de deux ans, il présentera un projet complet de ce prolongement au conseil général de Constantine.

Toutefois, la concession de ce prolongement par le département n'aura lieu que dans un délai de dix ans et lorsque le département y aura affecté une garantie d'intérêt de cinq pour cent au moins sur le montant total de la dépense de ce prolongement.

Dans le cas où le département voudrait exiger la construction de ce prolongement dans un délai de six ans, il devrait y affecter une garantie d'intérêt de six pour cent.

Droits réservés au Cnam et à ses partenaires

Art. 3. — Le chemin de fer de Bône à Guelma devra être exécuté dans un délai de trois ans, à partir du décret déclaratif d'utilité publique. Toutefois, le concessionnaire aura la faculté d'anticiper la livraison et l'exploitation de la partie comprise entre Bône et Duvivier. Dans le cas où il profiterait de cette faculté, il jouirait des avantages de la garantie d'intérêt stipulée à l'article 4 ci-après, mais en réduisant proportionnellement à la longueur kilométrique le capital d'établissement auquel s'appliquera la garantie.

Art. 4. — Le préfet du département de Constantine s'engage, au nom du même département, à garantir au même concessionnaire, pendant la durée de la présente concession, un minimum d'intérêt annuel de six pour cent, y compris l'amortissement, sur le capital de dépenses de premier établissement du chemin de Bône à Guelma, fixé à dix millions de francs par le conseil général.

L'intérêt de garantie ne commence à courir qu'au jour de la livraison totale ou partielle de la ligne.

A cet effet, dans les deux premiers mois de chaque semestre, le concessionnaire devra fournir au préfet un compte détaillé des recettes et des dépenses de l'exploitation du chemin de fer pendant le semestre précédent. Ce compte sera certifié exact dans toutes ses parties par le service du contrôle.

Il est entendu que dans les dépenses seront comptés les intérêts et les avances auxquelles le concessionnaire aurait dû recourir pour faire face aux besoins de l'exploitation et au service des intérêts garantis, en attendant le payement par le département. Cet intérêt ne pourra dépasser le six pour cent.

Le préfet pourra faire contrôler les éléments du compte sur tous les registres et pièces de l'exploitation, qui devront être communiqués, sans déplacement, aux personnes qu'il désignera.

Le règlement définitif de chaque compte semestriel de la garantie sera arrêté et soldé dans le mois qui suivra la remise du compte des recettes et des dépenses du même semestre.

Art. 5. — Pour rendre effective la garantie de six pour cent dont il est parlé ci-dessus, le département s'oblige, aussitôt après l'achèvement de la ligne, sa réception par le département et sa mise à exploitation, à autoriser l'inscription, sur les titres de la société à constituer, de la garantie du département pour le payement des intérêts ; ces intérêts garantis ne pouvant, dans aucun cas, dépasser les six cent mille francs garantis par la présente convention.

Art. 6. — Le concessionnaire fournira un cautionnement de deux cent mille francs, lequel sera versé aussitôt après le décret d'utilité publique. Ce cautionnement sera ultérieurement remboursé au concessionnaire dans les termes de l'article 66 du cahier des charges.

Art. 7. — Le concessionnaire aura la faculté de substituer aux droits et charges résultant de la présente concession la société anonyme qu'il constituera définitivement, lorsque cette concession sera elle-même définitive.

3° *Convention du 4 mars 1874.*

Le préfet de Constantine ayant proposé à la société de construction des

Droits réservés au Cnam et à ses partenaires

Batignolles, qui a accepté, d'introduire, sous forme de convention additionnelle, des modifications au cahier des charges annexé à la convention passée le 13 septembre 1872, et d'apporter à cette dernière quelques changements, les parties ont arrêté d'un commun accord les articles qui suivent :

Article 1er. — La largeur des terrassements en couronne (art. 7 du cahier des charges), c'est-à-dire entre les crêtes des fossés ou du remblai, sera de cinq mètres vingt centimètres (5 m. 20), au lieu de quatre mètres 4 m. 00), pour la partie en déblai, et de 4 mètres cinquante centimètres (4 m. 50), pour la partie en remblai, le tout conformément aux profils en travers du chemin de fer de Poitiers à Saumur ci-annexés.

Dans les terrains rocheux, la largeur de la plate-forme pourra être réduite, conformément au type du même chemin, par l'adjonction de murettes maçonnées en pierres sèches, de quarante centimètres (0 m. 40) d'épaisseur destinées à remplacer les talus du ballast, conformément à ces mêmes profils.

Le ballast aura une largeur de deux mètres quatre-vints-centimètres (2 m. 80), mesurée au niveau des rails, au lieu de deux mètres cinquante centimètres 2 m. 50); son épaisseur restera de cinquante centimètres (0 m. 50).

Les rails (art. 18 du cahier des charges) pèseront trente kilogrammes (30 kilog.) par mètre courant, au lieu de vingt-cinq kilogrammes (25 kilog.), et chaque rail de six mètres (6 m. 00) sera supporté sur sept traverses (7) de deux mètres cinquante centimètres (2 m. 50) de longueur.

Art. 2. — Les différentes modifications ci-dessus indiquées en l'article 1er donneront lieu à une augmentation de prix de huit cent mille francs (800 000 fr.) à ajouter au forfait primitif de dix milions (10 000 000 fr.) fixé par la convention du 13 septembre 1872.

Art. 3. — Le matériel prévu au mémoire descriptif annexé à la convention du 13 septembre 1872 sera augmenté par une autre somme de deux cent mille francs (200 009 fr.), sans qu'il soit déterminé aujourd'hui quel nombre de locomotives ou de wagons de chaque espèce seront fournis par le concessionnaire, les besoins du service devant faire connaître mieux que toute prévision la répartition à faire de la somme de deux cent mille francs (200 000 fr.) entre les divers types.

Le préfet et le concessionnaire se mettront d'accord pour la fixation de cette répartition.

Art. 4. — Le préfet du département de Constantine s'engage, au nom des communes de Bône et de Guelma, à garantir au concessionnaire, pendant la durée de la concession, un minimum d'intérêt annuel de six pour cent (6 %), y compris l'amortissement, sur un capital de un million (1 000 000 fr.) à ajouter au capital de premier établissement, fixé à forfait à dix millions (10 000 000 fr.) dans la convention du 13 septembre 1872.

En conséquence, le capital d'établissement est maintenant fixé à forfait (sauf l'éventualité d'augmentation prévue sous l'article 6 ci-après) à onze millions de francs (11 000 000 fr.), pour lesquels il est garanti au concessionnaire un minimum de revenu net annuel de six cent soixante mille francs (660 000 fr.), laquelle garantie est fournie à raison de six cent mille francs (600 000 fr.) par le département et de soixante mille francs (60 000 fr.) par les communes de

Droits réservés au Cnam et à ses partenaires

Bône et de Guelma, dont trente-six mille francs (36 000 fr.) par la première et vingt-quatre mille francs (24 000 fr.) par la seconde.

Les comptes semestriels et règlements auxquels donnera lieu la garantie seront arrêtés conformément à l'article 4 du traité du 13 septembre 1872, entre le département et le concessionnaire, et les comptes ainsi arrêtés seront exécutés par les communes comme par le département, chacun dans la proportion le concernant.

Art. 5. — Avant la déclaration d'utilité publique, le préfet justifiera et fera la remise au concessionnaire des délibérations des conseils municipaux des communes de Bône et de Guelma, approuvant et confirmant les dispositions du présent traité en ce qui les concerne.

Art. 6. — Par le paragraphe 2 de l'article 1er de la convention du 13 septembre 1872, il a été stipulé que « le chemin sera exécuté en conformité du « projet annexé, en ce qui concerne les localités traversées, le nombre et « l'importance des stations, la répartition des pentes et rampes, ainsi que la « distribution et les limites des rayons des courbes adoptées. »

Par dérogation à ce paragraphe, le profil en long définitif à présenter par le concessionnaire, en conformité de l'article 3 du cahier des charges, pourra être modifié en vue de l'amélioration des conditions d'exploitation du chemin.

Le maximum des dépenses appliquées à ces améliorations sera de cinq cent mille francs (500 000 fr.).

Dans la limite de cette prévision éventuelle, le préfet aura le droit d'exiger les améliorations qu'il croira utiles; il en débattra la dépense contradictoirement avec le concessionnaire. Le capital de premier établissement, fixé à forfait à onze millions (11 000 000 fr.), sera augmenté d'autant et par le seul fait de la convention qui interviendra entre le préfet et le concessionnaire pour déterminer le chiffre d'augmentation à forfait; les communes de Bône et de Guelma seront tenues envers le concessionnaire à une garantie supplémentaire de revenu de six pour cent (6 %) par an sur le montant de cette augmentation de dépenses.

Toutefois, cette garantie supplémentaire ne devra pas être supérieure à trente mille francs (30 000 fr.), à moins d'un nouvel accord avec les communes, et elle sera supportée pour trois cinquièmes (3/5) par la commune de Bône et pour deux cinquièmes (2/5) par la commune de Guelma.

Art. 7. — Par suite de l'addition résultant des présentes, la mention de garantie dont il est question sous l'article 5 de la convention du 13 septembre 1872, à inscrire sur les titres de la société, s'appliquera tant à la somme de six cent mille francs (600 000 fr.) concernant le département qu'à celle de soixante mille francs (60 000 fr.), ou éventuellement supérieure jusqu'à quatre-vingt-dix mille francs (90 000 fr.), concernant les communes.

Art. 8. — Le tarif des droits de péage et de transport stipulé à l'article 41 du cahier des charges sera le même que celui appliqué par la Compagnie des chemins de fer algériens. Dans le cas où le prix de l'hectolitre de blé s'élèverait sur le marché régulateur de Marseille à vingt francs (20 fr.) et au-dessus, le préfet pourra exiger du concessionnaire que le tarif du transport des blés, grains, riz, maïs, farines et légumes farineux, péage compris, ne puisse s'é-

Droits réservés au Cnam et à ses partenaires

lever au maximum qu'à dix centimes (0 fr. 10) par tonne et par kilomètre.

Art. 9. — Pour ne rien préjuger dans le choix de la direction la plus avantageuse à adopter pour le prolongement du chemin de fer jusqu'à Tébessa, le premier paragraphe de l'article 2 de la convention du 13 septembre 1872 sera modifié comme suit :

Le concessionnaire poursuivra la demande de concession de la partie comprise entre le point qui sera ultérieurement déterminé et Tébessa. A cet effet, dans le délai de deux ans à partir de cette fixation, il présentera un projet complet de prolongement au conseil général de Constantine.

Art. 10. — Les sommes payées au concessionnaire par le département et les communes à titre de garantie d'intérêt pour le capital de onze millions (11 000 000 fr.) fixé à l'article 4, et alors même qu'éventuellement il serait porté à onze millions cinq cent mille francs (11 500 000 fr.) dans le cas où le préfet ferait usage de la faculté qui lui est attribuée par l'article 6, seront remboursées sans intérêt et comme suit :

Aussitôt que la recette brute par kilomètre dépassera le chiffre de vingt mille francs (20 000 fr.) et en tant que les frais d'exploitation ne s'élèveront pas au-delà de huit mille francs (8 000 fr.), de façon à laisser au concessionnaire une recette nette kilométrique de douze mille francs (12 000 fr.), le remboursement sera opéré à l'aide de l'entier excédant des recettes nettes au delà de ladite somme de douze mille francs (12 000 fr.), étant bien entendu qu'il ne pourra être exercé de réclamation sur d'autre actif du concessionnaire ou de la Compagnie que ledit excédant.

Art. 11. — Pour tout ce à quoi il n'est pas dérogé ci-dessus, la convention du 13 septembre 1872 est confirmée dans tous ses points.

4e *Cahier des charges.*

TITRE Ier. — *Tracé et construction.*

Article 1er. — Le chemin de fer se détachera du mur d'enceinte de la ville de Bône, près de la Boudjimah, traversera la dérivation de cette rivière, passera par ou près Duzerville, Mondovi, Barral, le gué du chemin de Saint-Joseph, le pont de Duvivier, traversera la Seybouse, près des Beni-Marmi, passera par ou près Petit et Millesimo, et aboutira sur le plateau au-dessus de Guelma.

Art. 2. — Les travaux devront être commencés dans le délai de six mois, à partir de la date du décret déclaratif d'utilité publique, et devront être terminés dans le délai de trois ans, à partir de cette date, de telle sorte qu'à l'expiration de ce dernier délai, le chemin de fer soit livré à l'exploitation dans toute son étendue.

Art. 3. — Aucun travail ne pourra être entrepris, pour l'établissement du chemin de fer et de ses dépendances, qu'avec l'autorisation préfectorale; à cet effet, les projets de tous les travaux à exécuter seront dressés en double expédition et soumis à l'approbation de l'administration supérieure pour ce qui concerne la grande voirie, et du préfet pour ce qui concerne la petite. L'une de ces expéditions sera remise à la Compagnie avec le visa du préfet, l'autre restera dans les bureaux de la préfecture.

Avant comme pendant l'exécution, la Compagnie aura la faculté de proposer

Droits réservés au Cnam et à ses partenaires

aux projets approuvés les modifications qu'elle jugerait utiles ; mais ces modifications ne pourront être exécutées que moyennant l'approbation de l'autorité compétente.

Art. 4. — La Compagnie pourra prendre copie de tous les plans, nivellements et devis qui pourraient avoir été antérieurement dressés aux frais du département.

Art. 5. — Le tracé et le profil du chemin de fer seront arrêtés par le préfet, sur la production du projet d'ensemble, comprenant, pour la ligne entière ou pour chaque section de ligne :

1° Un plan général à l'échelle de un dix-millième ;

2° Un profil en long à l'échelle de un cinq-millième pour les longueurs et de un millième 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 quatre lignes horizontales disposées à cet effet, savoir :

Les distances kilométriques du chemin de fer, comptées à partir de son origine ;

La longueur ou 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 ;

3° Un certain nombre de profils en travers, y compris le profil type de la voie ;

4° Un mémoire dans lequel seront justifiées toutes les dispositions essentielles du projet et un devis descriptif dans lequel seront reproduites, sous forme de tableau, 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 traversées par le chemin de fer, des passages soit à niveau, soit en dessus, soit en dessous de la voie ferrée, devront être indiquées tant sur le plan que sur le profil en long, le tout sans préjudice des projets à fournir pour chacun de ces ouvrages, et les modifications qui pourraient être ordonnées par suite des enquêtes, le concessionnaire entendu.

Art. 6. — Le chemin sera exécuté à une seule voie, sauf dans les stations ou autres points où il serait nécessaire d'établir plus d'une voie.

Art. 7. — La largeur de la voie entre les bords intérieurs des rails devra être de un mètre quarante-quatre centimètres (1 m. 44) à un mètre quarante-cinq centimètres (1 m. 45).

Dans les parties à deux voies, la largeur de l'entre-voie, mesurée entre les bords extérieurs des rails, sera de deux mètres (2 m. 00).

La largeur des terrassements en couronne, c'est-à-dire entre les crêtes des fossés ou du remblai, sera de quatre mètres (4 m. 00) pour les parties en déblai et de quatre mètres cinquante centimètres (4 m. 50) pour les parties en remblai.

Le ballast aura une largeur de deux mètres cinquante centimètres (2 m. 50) mesurée au niveau des rails. Son épaisseur sera de cinquante centimètres (0 m. 50).

Droits réservés au Cnam et à ses partenaires

Le concessionnaire établira, le long du chemin de fer, les fossés ou rigoles nécessaires pour l'asséchement de la voie et pour l'écoulement des eaux.

Il sera réservé une emprise libre de deux mètres de largeur (2 m. 00) sur l'un des côtés du chemin de fer pour la circulation des gardiens à cheval.

Art. 8. — Les alignements seront raccordés entre eux par des courbes dont le rayon ne pourra être inférieur à deux cents mètres (200 m. 00).

Deux courbes consécutives seront toujours séparées par un alignement droit d'une longueur suffisante pour que le surhaussement du rail extérieur, calculé pour la vitesse maxima des trains, soit racheté, sur cet alignement, par une rampe supplémentaire qui ne pourra dépasser deux millimètres (0 m. 002) par mètre.

Le maximum des pentes et rampes est fixé à quinze millièmes (0 m. 015) pour les parties courbes d'un rayon de trois cents mètres et au-dessous, et à vingt-cinq millièmes (0 m. 025) pour les parties en courbe de plus de trois cents mètres (300 m. 00) de rayon.

Les inclinaisons des deux pentes ou rampes consécutives ne pourront différer de plus de cinq millièmes (0 m. 005) et chacune de ces pentes ou rampes ne pourra présenter une longueur inférieure à dix mètres (10 m. 00).

La Compagnie aura la faculté de proposer aux dispositions de cet article et à celles de l'article précédent, les modifications qui lui paraîtront utiles; mais ces modifications ne pourront être exécutées que moyennant l'approbation préalable de l'administration.

Art. 9. — Le nombre, l'étendue et l'emplacement des gares d'évitement seront déterminés par le préfet, la Compagnie entendue.

Le nombre des voies sera augmenté, s'il y a lieu, dans les gares et aux abords de ces gares, conformément aux décisions qui seront prises par l'administration, la Compagnie entendue.

Le nombre et l'emplacement des stations de voyageurs et des gares de marchandises seront également déterminés par le préfet, sur les propositions de la Compagnie, après une enquête spéciale.

La Compagnie sera tenue, préalablement à tout commencement d'exécution, de soumettre au préfet le projet desdites gares, lequel se composera :

1° D'un plan à l'échelle de un cinq-centième 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 un centimètre par mètre;

3° D'un mémoire descriptif dans lequel les dispositions essentielles du projet seront justifiées.

Il pourra être établi de simples haltes à la rencontre des routes ou chemins importants, soit pour prendre, soit pour déposer des voyageurs. Leur position sera fixée par le préfet, la Compagnie entendue.

Art. 10. — Les croisements à niveau pourront toujours avoir lieu, sous les conditions énoncées à l'article 13 ci-après, même à la traversée des routes nationales et départementales.

Art. 11 — Lorsque le chemin de fer devra passer au-dessus ou au-dessous des routes et autres chemins publics, les ouvertures des viaducs et les largeurs

Droits réservés au Cnam et à ses partenaires

entre les parapets des ponts ne pourront être inférieures à sept mètres pour une route départementale, cinq mètres (5 m. 00) pour un chemin de grande communication et quatre mètres (4 m. 00) pour un simple chemin vicinal.

Pour les viaducs, la largeur entre parapets sera au moins de quatre mètres (4 m. 00) et, dans aucun cas, la distance verticale ménagée au-dessus du sol pour le passage des voitures ne sera inférieure à quatre mètres trente centimètres (4 m. 30).

Pour les ponts, l'ouverture entre les culées sera au moins de quatre mètres et la distance ménagée au-dessus des rails pour le passage des trains ne sera pas inférieure à quatre mètres trente centimètres (4 m. 30).

Art. 12. — 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, 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 de moins de quarante-cinq degrés (45°)

Chaque passage à niveau établi sur les routes nationales ou départementales sera muni de barrières; il y sera en outre établi une guérite de garde.

Les barrières ne seront fermées que pendant le passage des trains.

Les autres passages à niveau pourront, en général, rester ouverts. Néanmoins, il sera établi des barrières et des guérites à ceux de ces passages qui donneront lieu à une grande fréquentation, la Compagnie entendue. La forme, le type et le mode de manœuvre des barrières seront fixés par l'administration, sur la proposition de la Compagnie.

Art. 13. — 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 trois centimètres par mètre pour les routes nationales ou départementales et cinq centimètres pour les chemins vicinaux. L'administration restera libre toutefois d'apprécier les circonstances qui pourraient motiver une dérogation à cette clause, comme à celle qui est relative à l'angle de croisement des passages à niveau.

Art. 14. — La Compagnie sera tenue de rétablir et d'assurer à ses frais l'écoulement de toutes les eaux dont le cours serait arrrêté, suspendu ou modifié par ses travaux, et de prendre les mesures nécessaires pour prévenir l'insalubrité pouvant résulter des chambres d'emprunt.

Les viaducs à construire à la rencontre des rivières, des canaux et des cours d'eau quelconques auront au moins quatre mètres (4 m. 00) de largeur entre les parapets. La hauteur des garde-corps sera fixée par l'administration et ne pourra être inférieure à quatre-vingts centimètres (0 m. 80).

La hauteur et le débouché du viaduc seront déterminés, dans chaque cas particulier, par l'administration, suivant les circonstances locales.

Art. 15. — Les souterrains à établir pour le passage du chemin de fer auront au moins quatre mètres (4 m. 00) de largeur entre les pieds-droits au niveau des rails. La distance verticale ménagée entre l'intrados de la voûte et le dessus des deux rails ne sera pas inférieure à quatre mètres quatre-vingts

Droits réservés au Cnam et à ses partenaires

centimètres (4 m. 80). L'ouverture des puits d'aérage et de construction des souterrains sera entourée d'une margelle en maçonnerie de deux mètres (2 m. 00) de hauteur. Cette ouverture ne pourra être établie sur aucune voie publique.

Art. 16. — A la rencontre des cours d'eau flottables ou navigables, la Compagnie sera tenue 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, la Compagnie prendra toutes les mesures nécessaires pour que la circulation n'éprouve ni 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.

Cette mesure n'aura pas d'ailleurs pour effet de décharger les administrateurs de la Compagnie de la responsabilité qui leur incombe et qui restera entière.

Un délai sera fixé par l'administration pour l'exécution des travaux définitifs destinés à rétablir les communications interceptées.

Art. 17. — La Compagnie n'emploiera dans l'exécution des ouvrages que des matériaux de bonne qualité; elle sera tenue 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 et particuliers seront en maçonnerie ou en fer, sauf les cas d'exception qui pourront être admis par l'administration.

Dans les gares et stations, les bâtiments des voyageurs seront en maçonnerie, les autres en charpente.

Le département pourra obliger la Compagnie à construire ceux-ci définitivement en maçonnerie lorsque les recettes brutes du chemin de fer auront atteint le chiffre de quinze mille francs. (15 000 fr.).

Art. 18. — La voie sera établie d'une manière solide et avec des matériaux neufs de bonne qualité.

Les rails pèseront vingt-cinq kilogrammes (25 kilog.) par mètre courant. La voie sera établie en rails Vignole avec éclisses, et le matériel sera construit dans les meilleures conditions.

Art. 19. — Le chemin de fer sera bordé de haies ou de toute autre clôture dont le mode et la disposition seront autorisés par l'administration, sur la proposition de la Compagnie savoir :

1° Dans toute l'étendue des lieux habités;

2° Sur vingt-cinq mètres de longueur au moins de chaque côté des passages à niveau pour les routes départementales ou des stations.

Art. 20. — Tous les terrains nécessaires pour l'établissement du chemin de fer et de ses dépendances pour la déviation des voies de communication et des cours d'eau déplacés et, en général, pour l'exécution des travaux, quels

Droits réservés au Cnam et à ses partenaires

qu'ils soient, auxquels cet établissement pourra donner lieu, seront à la charge de la Compagnie concessionnaire.

Les indemnités pour occupations temporaires ou pour détérioration de terrains, pour chômage, modification ou destruction d'usines et pour tout dommage quelconque résultant des travaux, seront supportées et payées par la Compagnie

Art. 21. — L'entreprise étant d'utilité publique, la Compagnie est investie, 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 elle demeure en même temps soumise à toutes les obligations qui dérivent, pour l'administration de ces lois et règlements.

Art. 22. — Dans le rayon de servitude des enceintes fortifiées, la Compagnie sera tenue, 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.

Art. 23. — Si la ligne du chemin de fer traverse un sol déjà concédé pour l'exploitation d'une mine, l'administration déterminera les mesures à prendre pour que l'établissement du chemin de fer ne nuise pas à l'exploitation de la mine, et réciproquement pour que, le cas échéant, l'exploitation de la mine ne compromette pas l'existence du chemin de fer.

Les travaux de consolidation à faire dans l'intérieur de la mine, à raison de la traversée du chemin de fer, et tous les dommages résultant de cette traversée pour les concessionnaires de la mine, seront à la charge de la Compagnie.

Art. 24. — 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. L'administration déterminera la nature et l'étendue des travaux qu'il conviendra d'entreprendre à cet effet, et qui seront d'ailleurs exécutés par les soins et aux frais de la Compagnie.

Art. 25. — Pour l'exécution des travaux, le concessionnaire ne pourra obliger les ouvriers à travailler pendant le repos du dimanche.

Art. 26. — La Compagnie exécutera les travaux par des moyens et des agents à son choix, mais en restant soumise au contrôle et à la surveillance de l'administration.

Ce contrôle et cette surveillance auront pour objet d'empêcher la Compagnie de s'écarter des dispositions prescrites par le présent cahier des charges et de celles qui résulteront des projets approuvés.

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, sur la demande de la Compagnie, à la reconnaissance et, s'il y a lieu, à la réception provisoire de ces travaux par un ou plusieurs commissaires que l'administration désignera.

Sur le vu du procès-verbal de cette reconnaissance, l'administration auto-

Droits réservés au Cnam et à ses partenaires

risera, s'il y a lieu, la mise en exploitation des parties dont il s'agit ; après cette autorisation, la Compagnie 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.

Art. 28. — Après l'achèvement total des travaux et dans le délai qui sera fixé par l'administration, la Compagnie fera faire, à ses frais, un bornage contradictoire et un plan cadastral du chemin de fer et de ses dépendances. Elle fera dresser également à ses frais, et contradictoirement avec l'administration, 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 lesdits ouvrages.

Une expédition dûment certifiée des procès-verbaux de bornage, du plan cadastral, de l'état descriptif des ouvrages d'art et de l'atlas, sera dressée aux frais de la Compagnie et déposée dans les archives de la préfecture.

Les terrains acquis par la Compagnie 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 exploitations.*

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 de la Compagnie.

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 de l'administration et aux frais de la Compagnie, 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.

Art. 30. — La Compagnie sera tenue d'établir et d'entretenir à ses frais, partout où besoin sera, des gardiens en nombre suffisant pour assurer la sûreté du passage des trains sur la voie et celle de la circulation ordinaire aux passages à niveau.

Art. 31. — Les machines locomotives seront construites sur les meilleurs modèles ; elles devront consumer 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 meil-

Droits réservés au Cnam et à ses partenaires

leurs modèles et satisfaire à toutes les conditions prescrites ou à prescrire pour les voitures servant au transport des voyageurs sur les chemins de fer. Elles seront couvertes, suspendues sur ressorts, garnies de banquettes et comprendront des compartiments de trois classes au moins ; elles pourront être mixtes et à deux étages, mais construites de manière à passer sous tous les gabarits.

Les compartiments de première classe seront garnis, fermés à glaces et munis de rideaux.

Ceux de deuxième classe seront fermés à glaces, munis de rideaux et auront des banquettes rembourrées.

Ceux de troisième classe seront fermés à vitre et munis de banquettes à dossier.

Ces voitures seront construites selon les modèles les plus nouveaux et l'intérieur de chacun des compartiments de toute classe contiendra l'indication du nombre des places de ce compartiment.

L'administration pourra exiger qu'un compartiment de chaque classe soit réservé, dans les trains de voyageurs, aux femmes voyageant seules.

Toutes les parties du matériel roulant seront en bonne et solide construction et seront constamment entretenus en bon état.

Art. 32. — Des règlements arrêtés par le préfet, après que la Compagnie aura été entendue, détermineront les mesures et les dispositions nécessaires pour assurer la police et l'exploitation du chemin de fer, ainsi que la conservation des ouvrages qui en dépendent.

Toutes les dépenses qu'entraînera l'exécution des mesures prescrites en vertu de ces règlements seront à la charge de la Compagnie.

La Compagnie sera tenue de soumettre à l'approbation de l'administration les règlements relatifs au service et à l'exploitation du chemin de fer.

Les règlements dont il s'agit dans les deux paragraphes précédents seront obligatoires non-seulement pour la Compagnie concessionnaire, mais encore pour toutes celles qui obtiendraient ultérieurement l'autorisation d'établir des lignes de chemins de fer d'embranchement ou de prolongement, et, en général, pour toutes les personnes qui emprunteraient l'usage du chemin de fer.

Le préfet déterminera, sur la proposition de la Compagnie, le minimum et le maximum de vitesse des convois de voyageurs et de marchandises, ainsi que la durée du trajet.

Art. 33. — Pour tout ce qui concerne l'entretien et les réparations du chemin de fer et de ses dépendances, l'entretien du matériel et le service de l'exploitation, la Compagnie sera soumise au contrôle et à la surveillance de l'administration.

Outre la surveillance ordinaire, l'administration déléguera, aussi souvent qu'elle le jugera utile, un ou plusieurs commissaires pour reconnaître et constater l'état du chemin de fer, de ses dépendances et du matériel.

Droits réservés au Cnam et à ses partenaires

TITRE III. — *Durée, rachat et déchéance de la concession.*

Art. 34. — La concession du chemin de fer mentionné à l'article 1er du présent cahier des charges aura une durée de quatre-vingt-dix-neuf ans, à compter du délai fixé pour l'achèvement des travaux par l'article 2 du cahier des charges.

Art. 36. — 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 de la Compagnie sur le chemin de fer et ses dépendances, et il entrera immédiatement en jouissance de tous ses produits.

La Compagnie sera tenue de lui remettre 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 gardes, 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.

Dans les cinq dernières années qui précéderont le terme de la concession, le préfet 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 la Compagnie ne se mettait pas en mesure de satisfaire pleinement et entièrement à cette obligation.

En ce qui concerne les objets mobiliers, tels que le matériel roulant, les matériaux combustibles et approvisionnements de tous genres, le mobilier des stations, l'outillage des ateliers et des gares, le département sera tenu, si la Compagnie le requiert, de reprendre tous ces objets, sur l'estimation qui en sera faite à dire d'experts, et réciproquement, si le département le requiert, la Compagnie sera tenue de les céder de la même manière.

Toutefois, le département ne pourra être tenu de reprendre que les approvisionnements nécessaires à l'exploitation du chemin pendant six mois.

Art. 36. — A toute époque, après l'expiration des quinze premières années de la concession, le département aura la faculté de racheter la concession entière du chemin de fer.

Pour régler le prix du rachat, on relèvera les revenus nets annuels obtenus par la Compagnie pendant les sept années qui auront précédé celle où le rachat sera effectué ; on en déduira les revenus nets des deux plus faibles années et l'on établira le revenu net moyen des cinq autres années.

Ce revenu net moyen formera le montant d'une annuité qui sera due et payée à la Compagnie 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 revenu net de la dernière des sept années prises pour terme de comparaison.

La Compagnie recevra en outre, dans les trois mois qui suivront le rachat, les remboursements auxquels elle aurait droit à l'expiration de la concession, selon l'article 35 ci-dessus.

Art. 37. — Si la Compagnie n'a pas commencé les travaux dans le délai fixé

Droits réservés au Cnam et à ses partenaires

par l'article 2, elle sera déchue de plein droit, sans qu'il y ait lieu à aucune notification ou mise en demeure préalable.

Dans ce cas, la somme qui aura été déposée, ainsi qu'il sera dit en l'article 65, à titre de cautionnement, deviendra la propriété du département et lui restera acquise.

Art. 38. — Faute par la Compagnie d'avoir terminé les travaux dans le délai fixé par l'article 2, faute aussi par elle d'avoir rempli les diverses obligations qui lui sont imposées par le présent cahier des charges, elle encourra la déchéance, et il sera pourvu, tant à la continuation et à l'achèvement des travaux qu'à l'exécution des autres engagements contractés par la Compagnie, au moyen d'une adjudication que l'on ouvrira sur une mise à prix des ouvrages exécutés, des matériaux approvisionnés et des parties du chemin de fer déjà livrées à l'exploitation.

Les soumissions pourront être inférieures à la mise à prix.

La nouvelle Compagnie sera soumise aux clauses du présent cahier des charges, et la Compagnie évincée recevra d'elle 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. Si cette seconde tentative reste également sans résultat, la Compagnie sera définitivement déchue 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.

Art. 39. — Si l'exploitation du chemin de fer vient à être interrompue en totalité ou en partie, l'administration prendra immédiatement, aux frais et risques de la Compagnie, les mesures nécessaires pour assurer provisoirement le service.

Si, dans les trois mois de l'organisation du service provisoire, la Compagnie n'a pas valablement justifié qu'elle est en état de reprendre et de continuer l'exploitation, et si elle ne l'a pas effectivement reprise, la déchéance pourra être prononcée par le préfet. 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.

Art. 40. — Les dispositions des trois articles qui précèdent cesseraient d'être 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.*

Art. 41. — Pour indemniser la Compagnie des travaux et dépenses qu'elle s'engage à faire par le présent cahier des charges, et sous la condition expresse qu'elle en remplira exactement toutes les obligations, le département lui ac-

Droits réservés au Cnam et à ses partenaires

corde l'autorisation de percevoir, pendant toute la durée de la concession, les droits de péage et les prix de transports ci-après déterminés :

TARIF	PRIX de péage	PRIX de transport	PRIX Totaux
	fr. c.	fr. c.	fr. c.
1° PAR TÊTE ET PAR KILOMÈTRE.			
Grande vitesse.			
Voyageurs.... Voitures couvertes, garnies et fermées à glaces (1re classe).....	0 10	0 06	0 16
Voitures couvertes, fermées à glaces et à banquettes rembourrées (2e classe).....	0 08	0 04	0 12
Voitures couvertes et fermées à vitres (3e classe).....	0 055	0 025	0 08
Enfants..... Au-dessous de trois ans, les enfants ne payent rien à la condition d'être portés sur les genoux des personnes qui les accompagnent.			
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 (sans que la perception puisse être inférieure à 0 fr. 50).....	0 016	0 008	0 024
Petite vitesse.			
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.			
2° PAR TONNE ET PAR KILOMÈTRE.			
Marchandises transportées à grande vitesse.			
Huitres, poissons frais, denrées, excédants de bagages et marchandises de toute classe transportées à la vitesse des trains de voyageurs.....	0 30	0 24	0 54
Marchandises transportées à petite vitesse.			
1re classe. — Spiritueux. — Huiles. — Bois de menuiserie, de teinture et autres bois exotiques. — Produits chimiques non dénommés. — Œufs. — Viande fraîche. — Gibier. — Sucre. — Café. — Drogues. — Épiceries. — Tissus. — Denrées coloniales. — Objets manufacturés. — Armes. — Blés. — Grains. — Farines. — Légumes farineux. — Riz, maïs, châtaignes, betteraves et autres denrées alimentaires non dénommées. — Alfa. — Fourrages. — Chaux et plâtre. — Charbon de bois. — Bois à brûler dit *de corde*. — Perches. — Chevrons. — Planches. — Madriers. — Bois de charpente. — Marbre en bloc. — Asphalte. — Bitume. — Cotons. — Laines. — Vins. — Vinaigres. — Boissons. — Bières. — Levure sèche. — Coke. — Fers. — Cuivres. — Plomb et autres métaux ouvrés ou non. — Fontes moulées.....	0 1275	0 0925	0 22
2e classe. — Pierres de taille et produits de carrières. — Minerais. — Fonte brute. — Sel. — Moellons. — Meulières. — Argiles. — Briques. — Ardoises. — Houille. — Marne. — Cendres. — Pulpes de betteraves. — Fumiers et engrais. — Pierres à chaux et à plâtre. — Pavés et matériaux pour la construction et la réparation des routes. — Cailloux et sables.....	0 08	0 05	0 13
3° VOITURES ET MATÉRIEL ROULANT TRANSPORTÉS A PETITE VITESSE.			
Par pièce et par kilomètre.			
Wagon ou chariot pouvant porter de trois à six tonnes.....	0 14	0 09	0 23
Wagon ou chariot pouvant porter plus de six tonnes.....	0 18	0 12	0 30
Locomotive pesant de douze à dix-huit tonnes (ne trainant pas de convoi).	2 70	1 80	4 50
Locomotive pesant plus de dix-huit tonnes (ne trainant pas de convoi)...	3 37	2 25	5 62
Tender de sept à dix tonnes.....	1 35	0 90	2 25
Tender de plus de dix tonnes.....	2 02	1 35	3 37

Droits réservés au Cnam et à ses partenaires

	PRIX		
	de péage	de transport	Totaux
	fr. c.	fr. c.	fr. c.
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.			
Voiture à deux et quatre roues, à un fond et à une seule banquette dans l'intérieur	0 22	0 15	0 37
Voiture à quatre roues, à deux fonds, et à deux banquettes dans l'intérieur, omnibus, diligences, etc.	0 27	0 21	0 48
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 deuxième classe.			
Voitures de déménagement à deux ou à quatre roues, à vide	0 18	0 12	0 30
Ces voitures, lorsqu'elles seront chargées, payeront en sus des prix ci-dessus, par tonne de chargement et par kilomètre	0 12	0 09	0 21
4° SERVICE DES POMPES FUNÈBRES ET TRANSPORT DES CERCUEILS.			
Grande vitesse.			
Une voiture des pompes funèbres, renfermant un ou plusieurs cercueils, sera transportée aux mêmes prix et conditions qu'une voiture à quatre roues, à deux fonds et à deux banquettes	0 54	0 42	0 96
Chaque cercueil confié à l'administration du chemin de fer sera transporté dans un compartiment isolé, au prix de	0 27	0 18	0 45

Les prix déterminés ci-dessus pour les transports à grande vitesse ne comprennent pas l'impôt dû à l'État.

Il est expressément entendu que les prix de transport ne seront dus à la Compagnie qu'autant qu'elle effectuerait ces transports à ses frais et par ses propres moyens; dans le cas contraire, elle n'aura droit qu'au prix fixé 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 six kilomètres, elle sera comptée pour six kilomètres.

Aux haltes désignées à l'article 9, la distance et la taxe seront comptées comme si le départ avait lieu de la station précédente dans le sens de la marche du train, et comme si l'arrivée avait lieu à la station la plus immédiatement éloignée du point de départ.

Le poids de la tonne est de mille kilogrammes.

Les fractions de poids ne seront comptées, tant pour la grande que pour la petite vitesse, que par centième de tonne ou par dix kilogrammes.

Ainsi, tout poids compris entre zéro et dix kilogrammes payera comme dix kilogrammes, entre dix et vingt kilogrammes comme vingt kilogrammes, etc.

Toutefois, pour les excédants de bagages et marchandises à grande vitesse, les coupures seront établies :

1° De zéro à cinq kilogrammes;

Droits réservés au Cnam et à ses partenaires

2° Au-dessus de cinq jusqu'à dix kilogrammes;

3° Au-dessus de dix kilogrammes par fraction indivisible de dix kilogrammes.

Quelle que soit la distance parcourue, le prix d'une expédition quelconque, soit en grande, soit en petite vitesse, ne pourra être moindre de quarante centimes.

Dans le cas où le prix du quintal métrique de blé dur s'élèverait sur le marché de Guelma à trente francs ou au-dessus, le préfet pourra exiger de la Compagnie que le tarif du transport des blés, grains, riz, maïs, farines et légumes farineux, apportés par mer, ne puisse s'élever au maximum qu'à onze centimes, péage compris, par tonne et par kilomètre, à la remonte seulement.

Art. 42. — A moins d'une autorisation spéciale et révocable de l'administration et dans la limite de ce qui est autorisé par le paragraphe 5, article 18, de l'ordonnance du 15 novembre 1846, tout train régulier de voyageurs devra contenir des voitures de toutes classes en nombre suffisant pour toutes les personnes qui se présenteraient dans les bureaux du chemin de fer.

Dans le cas où le nombre des voyageurs excéderait celui des places offertes dans les limites de l'ordonnance ci-dessus, la Compagnie sera tenue d'organiser des trains supplémentaires pour faire partir, dans le plus bref délai, les voyageurs non expédiés.

Dans chaque train de voyageurs, la Compagnie aura la faculté de placer des voitures à compartiments spéciaux, pour lesquels il sera établi des prix particuliers que l'administration fixera, sur la proposition de la Compagnie; mais le nombre des places à donner dans ces compartiments ne pourra dépasser le dixième du nombre total des places du train.

Art. 43. — Tout voyageur dont le bagage ne pèsera pas plus de trente kilogrammes 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 vingt kilogrammes pour les enfants transportés à moitié prix.

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 46 et 47 ci-après, aucune marchandise non dénommée puisse être soumise à une taxe supérieure à celle de la première classe du tarif ci-dessus.

Les assimilations de classes pourront être provisoirement réglées par la Compagnie, mais elles seront soumises immédiatement à l'administration, qui prononcera définitivement.

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 trois mille kilogrammes.

Néanmoins, la Compagnie ne pourra se refuser à transporter les masses indivisibles pesant de trois mille à cinq mille kilogrammes, mais les droits de péage et de transport seront augmentés de moitié.

Droits réservés au Cnam et à ses partenaires

La Compagnie ne pourra être contrainte à transporter des masses pesant plus de cinq mille kilogrammes.

Si, nonobstant la disposition qui précède, la Compagnie transporte des masses indivisibles pesant plus de cinq mille kilogrammes, elle devra, pendant deux 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 de la Compagnie.

Art. 46. — Les prix de transport déterminés au tarif ne sont point applicables :

1° Aux denrées et objets qui ne sont pas nommément énoncés dans le tarif et qui ne pèseraient pas deux cents kilogrammes sous le volume d'un mètre cube ;

2° Aux matières inflammables ou explosibles, aux animaux et objets dangereux, pour lesquels des règlements de police prescriraient des précautions spéciales, aux glaces ;

3° Aux animaux dont la valeur déclarée excéderait cinq mille francs ;

4° 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° Et, en général, à tous paquets, colis ou excédants de bagages pesant isolément quarante kilogrammes 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 quarante kilogrammes d'objets envoyés par une même personne à une même personne. Il en sera de même pour les excédants de bagages qui pèseraient ensemble ou isolément plus de quarante kilogrammes.

Le bénéfice de la disposition énoncée dans le paragraphe précédent, en ce qui concerne les paquets et colis, ne peut être invoqué par les entrepreneurs de messageries et de roulage et autres intermédiaires de transport, à moins que les colis 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 l'administration, tant pour la grande que pour la petite vitesse, sur la proposition de la Compagnie.

En ce qui concerne les paquets ou colis mentionnés au paragraphe 5 ci-dessus, les prix de transport devront être calculés de telle manière que, 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 quarante kilogrammes.

Art. 47. — Dans le cas où la Compagnie 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'elle est autorisée à percevoir, les taxes abaissées ne pourront être relevées qu'après un délai de deux mois au moins pour les voyageurs et de six mois pour les marchandises.

Toute modification de tarif proposée par la Compagnie sera annoncée un mois d'avance par des affiches.

Droits réservés au Cnam et à ses partenaires

La perception des tarifs modifiés ne pourra avoir lieu qu'avec l'homologation du préfet, conformément à l'article 2 de la loi du 12 juillet 1865.

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 l'administration et la Compagnie dans l'intérêt des services publics, ni aux réductions ou remises qui seraient accordées par la Compagnie aux indigents.

En cas d'abaissement des tarifs, la réduction portera proportionnellement sur le péage et sur le transport.

Art. 48. — La Compagnie sera tenue 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 les registres de la gare de départ, du prix total dû pour leur 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 de la Compagnie et l'autre aux mains de l'expéditeur.

Dans le cas où l'expéditeur ne demanderait pas de lettre de voiture, la Compagnie sera tenue 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.

Art. 49. — Les animaux, denrées, marchandises et objets quelconques seront 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 du 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 ; toutefois l'administration pourra étendre ce délai à deux jours.

Le maximum de durée du trajet sera fixé par l'administration, sur la proposition de la Compagnie, sans que ce maximum puisse excéder vingt-quatre heures par fraction indivisible de cent vingt-cinq kilomètres.

Les colis seront mis à la disposition des destinataires dans le jour qui suivra celui de leur arrivée effective en gare.

Droits réservés au Cnam et à ses partenaires

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 de la Compagnie, 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.

L'administration déterminera, par des règlements spéciaux, les dispositions relatives aux denrées apportées par les trains de nuit et destinées à l'approvisionnement des marchés et 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 l'administration, sur la proposition de la Compagnie.

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 l'administration, sur la proposition de la Compagnie.

Art. 51. — La Compagnie sera tenue de faire, soit par elle-même, soit par un intermédiaire dont elle 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 cinq mille habitants, soit un centre de population de cinq mille habitants situé à plus de cinq kilomètres de la gare du chemin de fer.

Les tarifs à percevoir seront fixés par l'administration, sur la proposition de la Compagnie. Ils seront applicables à tout le monde sans distinction.

Toutefois, les expéditeurs et destinataires seront libres de faire eux-mêmes et à leurs frais le factage et le camionnage des marchandises.

Art. 52. — A moins d'une autorisation spéciale de l'administration, il est interdit à la Compagnie, conformément à l'article 14 du 18 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.

L'administration, agissant en vertu de l'article 32 ci-dessus, prescrira les mesures à prendre pour assurer la plus complète égalité entre les diverses entreprises de transports dans leurs rapports avec le chemin de fer.

Titre V. — *Stipulations relatives à divers services publics.*

Art. 53. — Les fonctionnaires et agents chargés de la surveillance et du contrôle des chemins de fer seront transportés gratuitement. L'état nomina-

Droits réservés au Cnam et à ses partenaires

tif de ces fonctionnaires et agents sera annullement arrêté par le préfet, le concessionnaire entendu.

Art. 54. — L'administration se réserve la faculté de faire, le long des voies, toutes les constructions, de poser tous les appareils nécessaires à l'établissement d'une ligne télégraphique, sans nuire au service du chemin de fer.

Le concessionnaire sera tenu de faire garder par ses agents les fils et appareils des lignes électriques, de donner aux employés télégraphiques connaissance de tous les accidents qui pourraient survenir et de leur en faire connaître les causes. En cas de rupture du fil télégraphique, les employés du concessionnaire auront à raccrocher provisoirement les bouts séparés, d'après les instructions qui leur seront données à cet effet. Dans le cas ou des déplacements de fils, appareils ou poteaux deviendraient nécessaires par suite des travaux exécutés sur le chemin, ces déplacements auraient lieu aux frais du concessionnaire, par les soins de l'administration des lignes télégraphiques.

Art. 55. — Le concessionnaire sera tenu d'établir à ses frais les fils et appareils télégraphiques destinés à transmettre les signaux nécessaires pour la sûreté et la régularité de son exploitation.

Il pourra, avec l'autorisation du Ministre de l'intérieur, se servir des poteaux de la ligne télégraphique de l'État, lorsqu'une semblable ligne existera le long de la voie.

Le concessionnaire sera tenu de se soumettre à tous les règlements d'administration publique concernant l'établissement et l'emploi de ces appareils.

Art. 56. — La Compagnie est autorisée à prolonger une ou deux voies le long des quais de la darse et à y faire circuler ses wagons pour le chargement et le déchargement des marchandises, en se conformant aux règlements de police de port.

Titre VI. — *Clauses diverses.*

Art. 57. — Dans le cas où le Gouvernement ordonnerait ou autoriserait la construction de routes nationales, départementales ou vicinales, de chemins de fer ou de canaux qui traverseraient la ligne objet de la présente concession, la Compagnie 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 aucun frais pour la Compagnie.

Art. 58. — 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 de la Compagnie.

Art. 59. — L'administration se réserve expressément le droit d'accorder de nouvelles concessions de 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.

La Compagnie ne pourra mettre aucun obstacle à ces embranchements ni

Droits réservés au Cnam et à ses partenaires

réclamer, à l'occasion de leur établissement, aucune indemnité quelconque, pourvu qu'il n'en résulte aucun obstacle à la circulation, ni aucuns frais particuliers pour la Compagnie.

Les Compagnies concessionnaires des chemins de fer d'embranchement ou de prolongement auront la faculté, moyennant les tarifs ci-dessus déterminés et l'observation des règlements de police et de service établis ou à établir, de faire circuler leurs voitures, wagons et machines sur le chemin de fer objet de la présente concession, pour lequel cette faculté sera réciproque à l'égard desdits embranchements et prolongements.

Dans le cas où les diverses Compagnies ne pourraient s'étendre entre elles sur l'exercice de cette faculté, l'administration statuerait sur les difficultés qui s'élèveraient à cet égard.

Dans le cas ou une Compagnie d'embranchement ou de prolongement joignant la ligne qui fait l'objet de la présente concession n'userait plus de la faculté de circuler sur cette ligne, comme aussi dans le cas où la Compagnie concessionnaire de cette dernière ligne ne voudrait pas circuler sur les prolongements et embranchements, les Compagnies seraient tenues de s'arranger entre elles, de manière que le service de transport ne soit jamais interrompu aux points de jonction des diverses lignes.

Celle des Compagnies 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 Compagnies ne se mettraient pas d'accord sur la quotité de l'indemnité ou sur les moyens d'assurer la continuation du service sur toute la ligne, l'administration y pourvoirait d'office et prescrirait toutes les mesures nécessaires.

La Compagnie sera tenue, si l'administration 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.

La Compagnie pourra être assujettie, par les décrets qui seront ultérieurement rendus pour les chemins de fer de prolongement et d'embranchement joignant celui qui lui est concédé, à accorder aux Compagnies de ces chemins une réduction de péage ainsi calculée :

1° Si le prolongement ou l'embranchement n'a pas plus de soixante kilomètres, dix pour cent du prix perçu par la Compagnie;

2° Si le prolongement ou l'embranchement excède soixante kilomètres, quinze pour cent.

Art. 60. — La Compagnie sera tenue de s'entendre avec tout propriétaire de mines, usines ou carrières, qui, offrant de se soumettre aux conditions prescrites ci-après, demanderait un embranchement; à défaut d'accord, l'administration statuera sur la demande, la Compagnie entendue.

Les embranchements seront construits aux frais des propriétaires de mines, usines ou carrières, 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

Droits réservés au Cnam et à ses partenaires

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 desdits embranchements, et les changements seront opérés aux frais du propriétaire.

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 destinés à faire communiquer des établissements de mines, usines ou carrières avec la ligne principale du chemin de fer, moyennant un tarif arrêté par le préfet, la Compagnie entendue.

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

Les expéditeurs ou destinataires feront conduire les wagons dans leurs établissements pour les charger et 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 marchandiess 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 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 la Compagnie, 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 de barrières des embranchements autorisés par l'administration seront à la charge des propriétaires des embranchements. Ces gardiens seront nommés et payés par la Compagnie, et les frais qui en résulteraient lui seront remboursés par lesdits propriétaires.

En cas de difficulté, il sera statué par l'administration, la Compagnie 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 Compagnie, et après avoir entendu le propriétaire de l'embranchement, ordonner par un arrêté la suspension du service et faire supprimer la soudure, sans préjudice de tous dommages-intérêts que la Compagnie serait en droit de répéter pour la non-exécution de ces conditions.

Art. 61. — 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

Droits réservés au Cnam et à ses partenaires

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 de la Compagnie.

Art. 62. — Les agents et gardes que la Compagnie établira, soit pour la perception des droits, soit pour la police et la surveillance du chemin de fer et de ses dépendances, pourront être assermentés et seront, dans ce cas, assimilés aux gardes champêtres.

Art. 63. — Le chemin de fer sera placé sous la surveillance de l'administration.

Art. 64. — Les frais de visite, de surveillance et de réception des travaux et les frais de contrôle de l'exploitation seront supportés par la Compagnie.

Afin de pourvoir à ces frais, la Compagnie sera tenue de verser chaque année, dans une caisse indiquée par le préfet, une somme de soixante francs par chaque kilomètre de chemin de fer concédé. Toutefois, cette somme sera réduite à cinquante francs par kilomètre pour les sections non encore livrées à l'exploitation.

Si la Compagnie ne verse pas les sommes ci-dessus réglées aux époques qui auront été fixées, le préfet rendra un rôle exécutoire, et le montant en sera recouvré comme en matière de contributions publiques.

Art. 65. — Le cautionnement, fixé par la convention de concession à la somme de deux cent mille francs (200 000 fr.), sera versé au Trésor public en numéraire ou en rentes sur l'État, lesdites rentes calculées conformément à l'ordonnance du 19 juin 1825, ou en bons du Trésor ou autres effets publics, avec transfert, au profit de la caisse des dépôts et consignations, de celles de ces valeurs qui seraient nominatives ou à ordre.

Cette somme formera le cautionnement de l'entreprise.

Elle sera rendue à la Compagnie par cinquième et proportionnellement à l'avancement des travaux. Le dernier cinquième ne sera remboursé qu'après leur entier achèvement.

Art. 66. — La Compagnie devra faire élection de domicile à Bône.

Dans le cas où elle ne l'aurait pas fait, toute notification ou signification à elle adressée sera valable lorsqu'elle sera faite au secrétariat de la mairie de Bône.

Art. 67. — Les contestations qui s'élèveraient entre la Compagnie 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 Constantine, sauf recours au Conseil d'État.

Art. 68. — Le présent cahier des charges et la convention qui s'y rapporte ne seront passibles que du droit fixe de trois francs.

Droits réservés au Cnam et à ses partenaires

ANNEXE LXXXI

COMPAGNIE DE BONE-GUELMA ET PROLONGEMENTS

Décret du 8 mars 1876 fixant au 7 mai 1877 le point de départ de la concession de quatre-vingt-dix-neuf ans faite à la Compagnie pour l'exploitation du chemin de Bône à Guelma.

ANNEXE LXXXII

COMPAGNIE DE BONE-GUELMA ET PROLONGEMENTS.

Loi du 26 mars 1877 et conventions annexes, concernant les chemins de Duvivier à Souk-Arrhas, et de Guelma au Kroubs.

1° Loi du 26 mars 1877.

Article 1er. — Est déclaré d'utilité publique l'établissement des chemins de fer ci-après :

1° De Duvivier à Souk-Arrhas ;

2° De Guelma à la ligne de Constantine à Sétif, aux abords du Kroubs, en passant par Hammam-Meskoutine.

Art. 2. — Sont approuvées : 1° la convention relative à la concession de ces chemins de fer, y compris le prolongement de la ligne de Duvivier à Souk-Arrhas jusqu'à Sidi-el-Hemessi, passée, le 11 janvier 1877, entre le gouverneur général civil de l'Algérie et la société de construction des Batignolles, aux lieu et place de laquelle est substituée la Compagnie du chemin de fer de Bône à Guelma, en vertu d'un traité en date du 15 février 1877 ; 2° la convention additionnelle passée, le 8 mars 1877, entre le gouverneur général civil de l'Algérie et la Compagnie du chemin de Bône à Guelma.

Art. 3. — Le chemin de fer de Bône à Guelma est déclaré d'intérêt général et sera compris, à ce titre, dans le réseau des chemins énoncés à l'article 1er.

Un décret rendu en Conseil d'État règlera les conditions de la substitution de l'État au département de Constantine.

Art. 4. — Le capital-actions de la Compagnie du chemin de fer de Bône à Guelma, actuellement de douze millions de francs (12 000 000 fr.), sera porté à trente millions de francs (30 000 000 fr.) au moins.

Les émissions d'obligations ne pourront avoir lieu qu'en vertu d'autorisa-

Droits réservés au Cnam et à ses partenaires

tions données par le Ministre des travaux publics, après avis du Ministre des finances et sur la proposition du gouverneur général civil de l'Algérie.

En aucun cas, il ne pourra être émis d'obligations pour une somme supérieure au double du capital-actions.

Aucune émission d'obligations ne pourra d'ailleurs être autorisée avant que les deux tiers du capital-actions aient été versés.

Ce versement étant effectué, le ministre des travaux publics pourra, après avis du ministre des finances et après avis du gouverneur général civil de l'Algérie, autoriser, sur le demande de la Compagnie, des émissions immédiates d'obligations, sous la double condition :

1° Que les sommes provenant de ces émissions seront employées en bons du Trésor;

2° Que ces bons seront déposés à la caisse des dépôts et consignations et ne seront remis à la Compagnie que sur autorisation du Ministre des travaux publics et du Ministre des finances, au fur et à mesure de l'avancement des travaux, après justification, d'une part, de l'emploi, en achat de terrains, travaux, approvisionnements, d'une somme au moins égale à celle dont la libre disposition sera demandée par la Compagnie; d'autre part, de l'emploi du capital-actions dans la même proportion que l'emploi du capital-obligations et dans les conditions qui viennent d'être énumérées.

Art. 5. — Le compte rendu détaillé des résultats de l'exploitation pour toutes les lignes comprises dans la convention susvisée sera remis tous les trois mois au gouverneur général civil de l'Algérie, au Ministre des travaux publics, au Ministre des finances, et inséré au *Journal officiel de la République française.*

Art. 6. — Les conventions et traité mentionnés ci-dessus et le cahier des charges annexé à la présente loi ne seront passibles que du droit fixe de trois francs (3 fr.).

2° *Convention du 11 janvier 1877.*

OBJET DE LA CONCESSION.

Article 1er. — Le gouverneur général civil concède pour quatre-vingt-dix-neuf ans à la société de construction des Batignolles, qui l'accepte, la construction et l'exploitation.

D'un chemin de Duvivier à Souk-Arrhas, avec prolongement jusqu'à Sidi-el-Hemessi, et d'un chemin de Guelma à la ligne de Constantine à Sétif, aux abords du Kroubs, en passant par Hammam-Meskoutine.

Le terme de quatre-vingt-dix-neuf ans commencera à courir à partir de la promulgation de la loi qui ratifiera la présente convention.

La société concessionnaire s'engage à exécuter les chemins de fer ci-dessus à une voie, à ses frais, risques et périls, suivant les projets qui seront ultérieurement et contradictoirement arrêtés, et en se conformant, pour la construction et l'exploitation, aux clauses et conditions du cahier des charges de la concession du chemin de fer de Constantine à Sétif, sauf que, pour la partie comprise entre Duvivier et la frontière tunisienne, ainsi que pour les passages

Droits réservés au Cnam et à ses partenaires

difficiles des autres lignes, le minimum de rayon des courbes de raccordement sera de deux cent cinquante mètres (250 m.) et le maximum des déclivités sera de vingt-cinq millièmes (0 m. 025).

La Compagnie devra fournir, dans le délai d'un an à partir de la promulgation de la loi approuvant la présente convention, les études nécessaires pour que la ligne de Souk-Arrhas à Sidi-el-Hemessi puisse être déclarée d'utilité publique.

DÉLAIS D'EXÉCUTION.

Art. 2. — Les lignes ci-dessus seront exécutées, savoir :

1° Le chemin de Guelma au Kroubs par Hammam-Meskoutine, dans un délai de quatre ans à partir de la promulgation de la loi qui rendra la présente concession définitive ;

2° Le chemin de Duvivier à Souk-Arrhas et le prolongement de Souk-Arrhas jusqu'à Sidi-el-Hemessi, dans un délai de six ans à partir de la promulgation de la même loi.

GARANTIE D'INTÉRÊT.

Art. 3. — Le gouverneur général civil garantit, au nom de l'État, à la Compagnie concessionnaire, pendant la durée de cette concession, un minimum de revenu net annuel de six pour cent (6 %) sur le capital de premier établissement des lignes concédées.

Ce capital est, dès à présent, fixé à forfait, savoir :

1° Pour la ligne de Duvivier à Souk-Arrhas, à vingt et un millions cent cinquante-cinq mille cinq cent quarante-quatre francs, ci. . 21 155 544 fr.

2° Pour la ligne de Guelma à Hammam-Meskoutine, à quatre millions cent soixante-douze mille cinq cent soixante-dix francs, ci 4 172 570

3° Pour la ligne d'Hammam-Meskoutine aux abords du Kroubs, à dix-huit millions neuf cent soixante-huit mille francs, ci 18 968 000

Quant à la ligne de Souk-Arrhas à Sidi-el-Hemessi, le capital de premier établissement en sera fixé ultérieurement, d'accord entre les parties, avant tout commencement d'exécution, sur le vu et la vérification des projets définitifs que devra fournir la Compagnie dans un délai de deux ans à partir de la promulgation de la loi qui approuvera la présente concession. La garantie de revenu net commencera à courir du premier jour du trimestre qui suivra la mise en exploitation de chacune des sections successivement ouvertes des différentes lignes.

CONTROLE DES DÉPENSES ET RECETTES.

Art. 4. — Pour l'évaluation du minimum de revenu net annuel de six pour cent (6 %) garanti, comme il est dit à l'article 3, les frais d'exploitation seront établis à forfait ainsi qu'il suit, par rapport aux recettes brutes moyennes kilométriques, savoir :

Au-dessous de onze mille francs de recette brute. . . . . 7 700 fr.

De onze mille à douze mille francs de recette brute, soixante-dix pour cent, sans excéder. 8 040

Droits réservés au Cnam et à ses partenaires

De douze mille à treize mille francs de recette brute, soixante-sept pour cent, sans excéder. . . . . 8 320 fr.

De treize mille à quatorze mille francs de recette brute, soixante-quatre pour cent, sans excéder. 8 540

De quatorze mille à quinze mille francs de recette brute, soixante et un pour cent, sans excéder 8 700

De quinze mille à seize mille francs de recette brute, cinquante-huit pour cent, sans excéder 8 800

De seize mille à vingt mille francs de recette brute, cinquante-cinq pour cent, sans excéder 10 400

Au-delà de vingt mille francs de recette brute, cinquante-deux pour cent.

Les chiffres ci-dessus ne comprennent pas l'amortissement des emprunts contractés dans les limites du capital garanti par l'État. Cet amortissement sera ajouté aux frais d'exploitation fixés à forfait.

Un règlement d'administration publique déterminera, en ce qui concerne la garantie de revenu stipulée ci-dessus, les formes suivant lesquelles les concessionnaires seront tenus de justifier, vis-à-vis de l'État et sous le contrôle de l'administration supérieure, des recettes brutes des lignes concédées.

Les comptes de la garantie seront présentés par la société concessionnaire dans le mois de janvier de chaque année, pour l'exercice écoulé, et il sera délivré par l'État un à-compte à la Compagnie dans le mois qui suivra la remise des pièces.

En outre de ce compte réglant chaque exercice annuel, il sera établi, sur les mêmes bases, un compte provisoire semestriel, qui sera remis au Gouvernement dans la première quinzaine de juillet et dont le montant sera payé dans le mois qui suivra cette remise, à titre d'à-compte sur le résultat de l'année en cours.

REMBOURSEMENT DES AVANCES FAITES PAR L'ÉTAT.

Art. 5. — Les sommes versées par l'État pour former le revenu annuel de six pour cent (6 %) du capital de premier établissement constituent des avances remboursables avec intérêts à 4 %. Elles devront être restituées par la société concessionnaire de la manière suivante :

La société concessionnaire versera dans les caisses de l'État, jusqu'à complet remboursement, tout ce qui excédera un produit net de huit pour cent (8 %).

Après ce remboursement, lorsque les produits nets de l'ensemble des différentes lignes excéderont 8 % du capital garanti, l'excédant sera partagé par moitié entre l'État et la Compagnie. La différence entre six et huit pour cent (6 et 8 %) appartiendra à la Compagnie ; mais la moitié au moins de cette différence devra être affectée à la constitution d'un fonds de réserve, jusqu'à concurrence de dix millions de francs (10 000 000 fr.).

En cas de rachat ou à l'expiration de la concession, si l'État est créancier de la Compagnie, le montant de sa créance sera compensé, jusqu'à due concurrence, avec la somme que l'État pourra devoir à la Compagnie pour la reprise du matériel et des approvisionnements.

Droits réservés au Cnam et à ses partenaires

APPORT DE LA CONCESSION A UNE SOCIÉTÉ ANONYME.

Art. 6. — Le concessionnaire sera tenu de constituer, dans le délai d'un an, une société anonyme, qui sera substituée à ses droits et obligations.

Le concessionnaire est, dès à présent, autorisé à faire l'apport de la présente concession à la Compagnie anonyme du chemin de fer de Bône à Guelma, qui, après avoir pourvu à l'augmentation de son capital, poursuivra en son nom et directement la réalisation de la présente convention; dans ce dernier cas, le gouverneur général civil prend l'engagement, en vertu de l'article 2 du décret déclaratif d'utilité publique du chemin de fer de Bône à Guelma, de réunir ledit chemin de fer de Bône à Guelma, au réseau des chemins de fer d'intérêt général susindiqué, en faisant substituer l'État purement et simplement au département de Constantine.

Aucune émission d'obligations ne pourra avoir lieu qu'en vertu d'une autorisation donnée par le Ministre des travaux publics, après avis du Ministre des finances, sur les propositions du gouverneur général civil de l'Algérie.

CAUTIONNEMENT.

Art. 7. — Comme garantie des engagements pris pour la construction et l'exploitation des lignes susindiquées, les concessionnaires verseront, dans le délai qui sera fixé par le gouverneur général, à titre de cautionnement, une somme de deux cent mille francs (200 000 fr.), en numéraire ou en rentes sur l'État, calculées conformément au décret du 31 janvier 1872, ou en bons du Trésor, ou autres effets publics, avec transfert, au profit de la caisse des dépôts et consignations, de celles de ces valeurs qui seraient nominatives ou à ordre.

Cette somme sera rendue à la Compagnie par cinquièmes et proportionnellement à l'avancement des travaux; le dernier cinquième ne sera remboursé qu'après leur entier achèvement.

3° *Convention additionnelle du 8 mars 1877.*

Article 1er. — La société du chemin de fer de Bône à Guelma ayant passé avec la société des chemins de fer de la Medjerdah, à la date du 23 février 1877, un traité par suite duquel cette dernière Compagnie lui a cédé les droits et obligations qui dérivent pour elle du traité de concession relatif à la construction et à l'exploitation desdits chemins de fer, et ce pour la durée de la concession du chemin de fer de Bône à Guelma, les dispositions des articles 3, 4 et 5 de la convention du 11 janvier 1877, relatives à la garantie d'intérêt accordée par l'État pour les lignes de Duvivier à Souk-Arrhas, avec prolongement jusqu'à Sidi-el-Hemessi, et de Guelma à la ligne de Constantine à Sétif, aux abords du Kroubs, seront appliquées aux chemins de fer de la Medjerdah, construits et exploités par la Compagnie de Bône à Guelma.

Art. 2. — Le minimum du revenu net annuel garanti par l'État pour lesdites lignes est fixé à la somme de dix mille cent vingt-deux francs (10 122 fr.) par kilomètre exploité, sans toutefois que le nombre des kilomètres garantis puisse dépasser deux cent vingt (220).

Droits réservés au Cnam et à ses partenaires

Art. 3. — La Compagnie du chemin de fer de Bône à Guelma ne pourra céder cette garantie sans l'autorisation du Gouvernement.

La garantie cessera dans le cas de rachat du chemin de fer de la Medjerdah.

Dans ce cas, les sommes payées à la Compagnie du chemin de Bône à Guelma pour le rachat seront affectées, jusqu'à due concurrence, à rembourser immédiatement l'État des avances qu'il aura faites pour l'insuffisance de revenu desdits chemins, mais après réserve faite par la Compagnie pour le remboursement préalable des sommes non encore amorties sur les obligations émise pour couvrir les dépenses de premier établissement.

Les sommes qui resteraient dues à l'État seront portées au débit de la Compagnie de Bône à Guelma, pour être remboursées conformément aux stipulations de l'article 5 de la convention du 11 janvier 1877.

4° *Cahier des charges.*

TITRE Ier. — *Tracé et construction.*

Article 1er. — Les chemins de fer à construire comprennent les lignes suivantes :

1° De Duvivier à Souk-Arrhas par le col du Fedj-Mackta, avec prolongement jusqu'à Sidi-el-Hemmessi suivant la vallée de la Medjerdah ;

2° De Guelma à Hammam-Meskoutine par ou près Medjez-Amar, avec prolongement jusqu'à la ligne de Constantine à Sétif, aux abords du Kroubs, en passant par ou près Bordj-Sabath, Oued-Zénati et Aïn-Abid.

Art. 2. — Les travaux devront, pour chaque ligne, être achevés et le chemin mis en exploitation dans les délais à fixer par la convention.

Art. 3. — Aucun travail ne pourra être entrepris, pour l'établissement du chemin de fer et de ses dépendances, qu'avec l'autorisation de l'administration supérieure; à cet effet, les projets de tous les travaux à exécuter seront dressés en double expédition et soumis à l'approbation du gouverneur général civil, qui prescrira, s'il y a lieu, après avis conforme du conseil général des ponts et chaussées, d'y introduire telles modifications que de droit. L'une de ces expéditions sera remise à la Compagnie avec le visa du gouverneur général civil, l'autre demeurera entre les mains de l'administration.

La Compagnie devra présenter ses projets définitifs dans le délai d'un an, au plus, à compter de la date du décret de concession, et avoir commencé ses travaux six mois après l'approbation des projets.

Avant comme pendant l'exécution, la Compagnie aura la faculté de proposer aux projets approuvés les modifications qu'elle jugerait utiles; mais ces modifications ne pourront être exécutées que moyennant l'approbation de l'administration supérieure.

Art. 4. — La Compagnie pourra prendre copie de tous les plans, nivellements et devis qui pourraient avoir été antérieurement dressés aux frais de l'État.

Art. 5. — Le tracé et le profil du chemin de fer seront arrêtés sur la production de projets d'ensemble comprenant, pour chaque ligne ou pour chaque section de ligne :

1° Un plan général à l'échelle de un dix-millième ;

Droits réservés au Cnam et à ses partenaires

2° Un profil en long à l'échelle de un cinq-millième pour les longueurs et de un millième 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, comptées 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 ;

3° Un certain nombre de profils en travers, y compris le profil type de la voie ;

4° 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 traversées par le chemin de fer, des passages soit à niveau, soit en dessus, soit en dessous de la voie ferrée, devront être indiquées tant sur le plan que sur le profil en long; le tout sans préjudice des projets à fournir pour chacun de ces ouvrages.

Art. 6. — Les terrains seront acquis ou concédés pour une voie ; les terrassements, les souterrains et les ouvrages d'art seront exécutés pour une seule voie, sauf l'établissement d'un certain nombre de gares d'évitement.

Art. 7. — La largeur de la voie, mesurée entre les bords intérieurs des rails, devra être de un mètre quarante-quatre centimètres (1 m. 44) à un mètre quarante-cinq centimètres (1 m. 45). Dans les parties à deux voies, la largeur de l'entre-voie, mesurée entre les bords extérieurs des rails, sera de deux mètres (2 m. 00).

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 soixante-dix centimètres (0 m. 70) au moins.

On ménagera au pied de chaque talus du ballast une banquette de quarante centimètres (0 m. 40) de largeur.

La Compagnie établira le long du chemin de fer les fossés ou rigoles qui seront jugés nécessaires pour l'asséchement de la voie et pour l'écoulement des eaux.

Les dimensions de ces fossés ou rigoles seront déterminées par l'administration, suivant les circonstances locales, sur les propositions de la Compagnie.

Art. 8. — Les alignements seront raccordés entre eux par des courbes dont le rayon ne pourra, à moins d'une autorisation spéciale, être inférieur à trois cents mètres.

Le maximum de l'inclinaison des pentes et rampes est fixé à quinze millimètres par mètre; sur toute l'étendue des stations, le chemin sera de niveau

Droits réservés au Cnam et à ses partenaires

ou présentera de faibles pentes, dont le maximum ne pourra s'élever au-dessus de cinq millimètres par mètre.

Une partie horizontale de cent mètres au moins devra être ménagée entre deux fortes déclivités consécutives, lorsque ces déclivités se succèderont en sens contraire, et de manière à verser leurs eaux au même point.

Les déclivités correspondant aux courbes de faible rayon devront être réduites autant que faire se pourra.

La Compagnie aura la faculté de proposer aux dispositions de cet article et à celles de l'article précédent les modifications qui lui paraîtraient utiles ; mais ces modifications ne pourront être exécutées que moyennant l'approbation préalable de l'administration supérieure.

Toutefois, pour la ligne de Duvivier à la frontière tunisienne et pour les passages difficiles des autres lignes, la Compagnie est autorisée à abaisser le minimum de rayon des courbes de raccordement à deux cent cinquante mètres (250 m. 00) et à porter le maximum des déclivités à vingt-cinq millimètres (0 m. 025) par mètre.

Art. 9. — Le nombre, l'étendue et l'emplacement des gares d'évitement seront déterminés par l'adminstration, la Compagnie entendue.

Le nombre et l'emplacement des stations de voyageurs et des gares de marchandises seront également déterminés par l'administration, sur les propositions de la Compagnie, après une enquête spéciale, la Compagnie entendue.

Art. 10. — Les croisements à niveau seront tolérés pour toutes les voies de communication publiques ou particulières.

Art. 11. — Lorsque le chemin de fer devra passer au-dessus d'une route ou d'un chemin vicinal, l'ouverture du viaduc sera fixée par l'administration, en tenant compte des circonstances locales ; mais cette ouverture ne pourra, dans aucun cas, être inférieure à sept mètres (7 m. 00) pour une route nationale et départementale, à cinq mètres (5 m. 00) pour les chemins de grande communication, et à quatre mètres (4 m. 00) pour un chemin vicinal.

Pour les viaducs de forme cintrée, la hauteur au-dessus du sol de la route, le long des trottoirs, ne pourra être inférieure à quatre mètres trente centimètres (4 m. 30). Pour ceux qui seront formés de poutres horizontales, la hauteur sous poutre, au-dessus du sommet de la chaussée, sera de quatre mètres trente centimètres (4 m. 30) au moins.

La largeur entre les parapets sera au moins de huit mètres (8 m. 00) pour les sections à deux voies et d'au moins quatre mètres cinquante centimètres (4 m. 50) pour celles à une voie. La hauteur de ces parapets sera fixée par l'administration et ne pourra, dans aucun cas, être inférieure à quatre-vingts centimètres (0 m. 80).

Art. 12. — Lorsque le chemin de fer devra passer au-dessous d'une route ou d'un chemin vicinal, la largeur entre les parapets du pont qui supportera la route ou le chemin sera fixée par l'administration, en tenant compte des circonstances ; mais cette largeur ne pourra, dans aucun cas, être inférieure à sept mètres (7 m. 00) pour une route, à cinq mètres (5 m. 00) pour un chemin

Droits réservés au Cnam et à ses partenaires

de grande communication, et à quatre mètres (4 m. 00) pour un simple chemin vicinal.

L'ouverture du pont entre les culées sera au moins de huit mètres (8 m. 00) pour les sections à deux voies et d'au moins quatre mètres cinquante centimètres (4 m. 50) pour celles à une voie, et la distance verticale ménagée au-dessus des rails extérieurs de chaque voie pour le passage des trains ne sera pas inférieure à quatre mètres trente centimètres (4 m. 30).

Art. 13. — Dans le cas où des routes ou des chemins vicinaux, ruraux ou particuliers seront 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 de moins de quarante-cinq degrés.

Les passages à niveau les plus fréquentés seront munis de barrières lisses ou de chaînes et de maisons de gardes ou de guérites, lorsque cette mesure sera reconnue indispensable par l'administration.

Art. 14. — Lorsqu'il y aura lieu de modifier l'emplacement ou le profil des routes existantes, l'inclination des pentes et rampes sur les routes modifiées ne pourra excéder cinq centimètres (0 m. 05) par mètre pour les routes et six centimètres (0 m. 06) pour les chemins vicinaux. L'administration restera libre, toutefois, d'apprécier les circonstances qui pourraient motiver une dérogation à cette clause, comme à celle qui est relative à l'angle de croisement des passages à niveau.

Art. 15. — La Compagnie sera tenue de rétablir et d'assurer à ses frais l'écoulement tant des eaux dont le cours serait arrêté, suspendu ou modifié par ses travaux, que de celles qui s'amasseraient dans les fossés ou chambres d'emprunt.

Les emprunts de terre seront régulièrement faits pour éviter toute stagnation des eaux; ils seront, autant que possible, disposés de manière à former des canaux de desséchement pour les parties basses des terrains qu'ils traverseront; les pentes seront dirigées vers les ravins ou les voies naturelles d'écoulement avec une inclinaison suffisante.

Les viaducs à construire à la rencontre des rivières, des canaux et des cours d'eau quelconques auront au moins huit mètres (8 m. 00) de largeur entre les parapets sur les sections à deux voies et quatre mètres cinquante centimètres (4 m. 50) sur celles à une voie. La hauteur de ces parapets sera fixée par l'administration et ne pourra être inférieure à quatre-vingts centimètres (0 m. 80).

Cependant il pourra ne pas être établi de parapets pour tous les ouvrages où ces parapets présenteraient une longueur inférieure à quatre mètres (4 m. 00).

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 jugerait utile, il pourra être accolé aux ponts établis par la Compagnie pour le service du chemin de fer une voie charretière ou une passerelle pour piétons. L'excédant de dépense qui

Droits réservés au Cnam et à ses partenaires

en résultera sera supporté par l'État, le département ou les communes intéressées, après l'évaluation contradictoire des ingénieurs de l'État et de la Compagnie.

Art. 16. — Les souterrains à établir pour le passage du chemin de fer sur les sections à deux voies auront au moins huit mètres (8 m. 00) de largeur entre les pieds-droits au niveau des rails et six mètres (6 m. 00) de hauteur sous clef au-dessus de la surface des rails. La largeur des souterrains, pour les sections à une voie, sera de quatre mètres cinquante centimètres (4 m. 50) au moins; la hauteur sous clef au-dessus des rails sera, au minimum, de cinq mètres (5 m. 00). La distance verticale entre l'intrados et le dessus des rails extérieurs de chaque voie ne sera pas inférieure à quatre mètres trente centimètres (4 m. 30). L'ouverture des puits d'aérage et de construction des souterrains sera entourée d'une margelle en maçonnerie de deux mètres (2 m. 00) de hauteur. Cette ouverture ne pourra être établie sur aucune voie publique.

Art. 17. — A la rencontre des cours d'eau flottables ou navigables, la Compagnie sera tenue 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 et des autres chemins publics, il sera construit des chemins et ponts provisoires, par les soins et aux frais de la Compagnie, partout où cela sera jugé nécessaire pour que la circulation n'éprouve ni 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.

Le Gouvernement se réserve d'autoriser, avec les précautions convenables, et la Compagnie entendue, les conduites d'eau ou canaux de desséchement et d'écoulement qui devraient traverser ou emprunter les terrains affectés au chemin de fer ou à ses dépendances.

Art. 18. — La Compagnie n'emploiera, dans l'exécution des ouvrages, que des matériaux de bonne qualité; elle sera tenue 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 et particuliers seront en maçonnerie ou en fer, sauf les cas d'exception qui pourront être admis par l'administration.

Art. 19. — Les voies seront établies d'une manière solide et avec des matériaux de bonne qualité.

Le poids des rails en fer sera au moins de trente kilogrammes le mètre courant. La Compagnie aura la faculté d'employer des rails en acier du poids de vingt-quatre kilogrammes le mètre courant.

Art. 20. — Il ne sera pas établi de clôture ni de haies, sauf dans les parties

Droits réservés au Cnam et à ses partenaires

de la ligne où cette mesure serait indispensable, notamment dans la traverse ou dans le voisinage des lieux habités.

Art. 21. — Tous les terrains nécessaires pour l'établissement du chemin de fer et de ses dépendances, pour la déviation des voies de communication et des cours d'eau déplacés, et, en général, pour l'exécution des travaux, quels qu'ils soient, auxquels cet établissement pourra donner lieu, seront achetés et payés par la Compagnie concessionnaire.

Toutefois, dans les cas définis ci-après, l'État cède à la Compagnie la jouissance gratuite, pendant la durée de la concession, des terrains nécessaires au chemin de fer :

1° Là ou l'État dispose des terres à quelque titre que ce soit ;

2° Là où les terres font partie de concessions accordées par le Gouvernement avec réserve de prise des terrains nécessaires à un service public ; néanmoins, ce droit ne s'étendrait pas aux constructions actuellement existantes.

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 la Compagnie.

L'État fera participer la Compagnie, dans la mesure qui sera jugée nécessaire, à la jouissance des droits qu'il s'est réservés, lors des concessions d'eau, dans l'intérêt des services publics.

Art. 22. — L'entreprise étant d'utilité publique, la Compagnie est investie, pour l'exécution des travaux dépendant de sa concession, de tous les droits que les lois, décrets 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 elle demeure en même temps soumise à toutes les obligations qui dérivent, pour l'administration, de ces lois et règlements.

Art. 23. — Dans les limites de la zone frontière et dans le rayon de servitude des enceintes fortifiées, la Compagnie sera tenue, par 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.

Art. 24. — Si la ligne du chemin de fer traverse un sol déjà concédé pour l'exploitation d'une mine, l'administration déterminera les mesures à prendre pour que l'établissement du chemin de fer ne nuise pas à l'exploitation de la mine, et réciproquement pour que, le cas échéant, l'exploitation de la mine ne compromette pas l'existence du chemin de fer.

Les travaux de consolidation à faire dans l'intérieur de la mine, à raison de la traversée du chemin de fer, et tous les dommages résultant de cette traversée pour les concessionnaires de la mine, seront à la charge de la Compagnie.

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

Droits réservés au Cnam et à ses partenaires

aient été remblayées ou consolidées. L'administration déterminera la nature et l'étendue des travaux qu'il conviendra d'entreprendre à cet effet, et qui seront d'ailleurs exécutés par les soins et aux frais de la Compagnie.

Art. 26. — Pour l'exécution des travaux, la Compagnie se soumettra aux décisions ministérielles concernant l'interdiction du travail les dimanches et jours fériés.

Art. 27. — La Compagnie exécutera les travaux par des moyens et des agents à son choix, mais en restant soumise au contrôle et à la surveillance de l'administration.

Ce contrôle et cette surveillance auront pour objet d'empêcher la Compagnie de s'écarter des dispositions prescrites par le présent cahier des charges et de celles qui résulteront des projets approuvés.

Art. 28. — 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, sur la demande de la Compagnie, à la reconnaissance et, s'il y a lieu, à la réception provisoire de ces travaux par un ou plusieurs commissaires que l'administration désignera.

Sur le vu du procès-verbal de cette reconnaissance, l'administration autorisera, s'il y a lieu, la mise en exploitation des parties dont il s'agit; après cette autorisation, la Compagnie 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.

Art. 29. — Après l'achèvement total des travaux, et dans le délai qui sera fixé par l'administration, la Compagnie fera faire à ses frais un bornage contradictoire et un plan cadastral du chemin de fer et de ses dépendances. Elle fera dresser, également à ses frais et contradictoirement avec l'administration, 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 lesdits 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 de la Compagnie et déposée dans les archives du gouvernement général civil de l'Agérie.

Les terrains acquis par la Compagnie 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.*

Art. 30. — Les chemins de fer et toutes les 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 de la Compagnie.

Si le chemin de fer, une fois achevé, n'est pas constamment entretenu en

Droits réservés au Cnam et à ses partenaires

bon état, il y sera pourvu d'office à la diligence de l'administration et aux frais de la Compagnie, sans préjudice, s'il y a lieu, des dispositions indiquées ci-après dans l'article 40.

Le montant des avances faites sera recouvré au moyen de rôles que le préfet rendra exécutoires.

Art. 31. — La Compagnie sera tenue d'établir à ses frais, mais seulement dans la partie de la ligne où cette mesure est indispensable, des gardiens en nombre suffisant pour assurer la sécurité du passage des trains sur la voie et celle de la circulation ordinaire sur les points où le chemin de fer sera traversé à niveau par des routes ou chemins.

Art. 32. — Les machines locomotives seront construites sur de bons modèles; elles devront consumer 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 réglées ou à régler pour les voitures servant au transport des voyageurs sur les chemins de fer. Elles seront suspendues sur ressorts et garnies de banquettes.

Il y en aura de deux classes au moins ;

1° Celles de première classe seront couvertes, fermées à vitres et garnies de banquettes rembourrées ;

2° Celles de deuxième classe seront couvertes, fermées à vitres et munies de banquettes à dossier.

Les vitres pourront s'ouvrir et elles seront garnies de rideaux et de stores.

L'intérieur de chacun des compartiments de toute classe contiendra l'indication du nombre de places de ce compartiment.

L'administration pourra exiger l'organisation d'un service de voitures du type ordinaire dit de *première classe ;* le prix du tarif applicable à ces voitures sera de seize centimes par voyageur et par kilomètre, transport compris.

L'administration pourra exiger qu'un compartiment de chaque classe soit réservé, dans les trains de voyageurs, aux femmes voyageant seules.

Les locomotives, 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.

La Compagnie sera tenue, pour la mise en service de ce matériel, de se soumettre à tous les règlements sur la matière.

Les machines locomotives et tenders, s'il en est fait usage, voitures, wagons de toute espèce, plates-formes composant le matériel roulant, seront constamment entretenus en bon état.

Art. 33. — Des arrêtés du gouverneur général civil, rendus après que la Compagnie aura été entendue, détermineront les mesures et les dispositions nécessaires pour assurer la police et l'exploitation du chemin de fer, ainsi que la conservation des ouvrages qui en dépendent.

Toutes les dépenses qu'entraînera l'exécution des mesures prescrites en vertu de ces règlements seront à la charge de la Compagnie.

Droits réservés au Cnam et à ses partenaires

La Compagnie sera tenue de soumettre à l'approbation de l'administration les règlements relatifs à l'exploitation du chemin de fer.

Les règlements dont il s'agit dans les deux paragraphes précédents seront obligatoires non seulement pour la Compagnie concessionnaire, mais encore pour toutes celles qui obtiendraient ultérieurement l'autorisation d'établir des lignes de chemins de fer d'embranchement ou de prolongement, et, en général, pour toutes les personnes qui emprunteraient l'usage du chemin de fer.

Art. 34. — Pour tout ce qui concerne l'entretien et les réparations du chemin de fer et de ses dépendances, l'entretien du matériel et le service de l'exploitation, la Compagnie sera soumise au contrôle et à la surveillance de l'administration.

Outre la surveillance ordinaire, l'administration déléguera, aussi souvent qu'elle le jugera utile, un ou plusieurs commissaires pour reconnaître et constater l'état du chemin de fer, de ses dépendances et du matériel.

TITRE III. — *Durée, rachat et déchéance de la concession.*

Art. 35. — La durée de la concession, pour les chemins désignés à l'article 1er, sera de quatre-vingt-dix-neuf ans. Elle commencera à compter du 7 mai 1877.

Art. 36. — A l'époque fixée pour l'expiration de la concession, et par le seul fait de cette expiration, le Gouvernement sera subrogé à tous les droits de la Compagnie sur les chemins de fer et leurs dépendances, et il entrera immédiatement en jouissance de tous leurs produits.

La Compagnie sera tenue de lui remettre en bon état d'entretien les chemins 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 gardes, etc. Il en sera de même de tous les objets mobiliers dépendant également desdits chemins, tels que les barrières et clôtures, les voies, changements de voies, plaques tournantes, réservoirs d'eau, grues hydrauliques, machines fixes, etc.

Dans les cinq dernières années qui précéderont le terme de la concession, le Gouvernement 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 la Compagnie ne se mettait pas en mesure de satisfaire pleinement et entièrement à cette obligation.

En ce qui concerne les objets mobiliers, tels que le matériel roulant, les matériaux, combustibles et approvisionnements de tous genres, le mobilier des stations, l'outillage des ateliers et des gares, l'État sera tenu, si la Compagnie le requiert, de reprendre tous ces objets sur l'estimation qui en sera faite à dire d'experts, et réciproquement, si l'État le requiert, la Compagnie sera tenue de les céder de la même manière.

Toutefois, l'État ne pourra être tenu de reprendre que les approvisionnements nécessaires à l'exploitation du chemin pendant six mois.

Art. 37. — A toute époque après l'expiration des vingt-cinq premières années de la concession, le Gouvernement aura la faculté de racheter la concession entière du chemin de fer.

Droits réservés au Cnam et à ses partenaires

Pour régler le prix de rachat, on relèvera les produits nets annuels obtenus par la Compagnie pendant les sept années qui auront précédé celle où le rachat sera effectué ; on 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, qui ne pourra être inférieur au revenu net garanti par l'État sur l'ensemble des lignes, formera le montant d'une annuité qui sera due et payée à la Compagnie pendant chacune des années restant à courir sur le 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.

La Compagnie recevra, en outre, dans les trois mois qui suivront le rachat, les remboursements auxquels elle aurait droit à l'expiration de la concession, selon l'article 36 ci-dessus.

Art. 38. — Faute par la Compagnie d'avoir terminé les travaux dans le délai fixé par l'article 2, faute aussi par elle d'avoir rempli les diverses obligations qui lui sont imposées par le présent cahier des charges, elle encourra la déchéance, et il sera pourvu tant à la continuation et à l'achèvement des travaux qu'à l'exécution des autres engagements contractés par la Compagnie, 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.

Les soumissions pourront être inférieures à la mise à prix.

La nouvelle Compagnie sera soumise aux clauses du présent cahier des charges, et la Compagnie évincée recevra d'elle le prix que la nouvelle adjudication aura fixé.

La partie du cautionnement qui n'aura pas été restituée deviendra la propriété de l'État.

Si l'adjudication ouverte n'amène aucun résultat, une seconde adjudication sera tentée sur les mêmes bases, après un délai de trois mois ; si cette seconde tentative reste également sans résultat, la Compagnie sera définitivement déchue de tous droits, et alors les ouvrages exécutés, les matériaux approvisionnés et les parties des chemins de fer déjà livrées à l'exploitation appartiendront à l'État.

Art. 39. — Si l'exploitation des chemins de fer vient à être interrompue en totalité ou en partie, l'administration prendra immédiatement, aux frais et risques de la Compagnie, les mesures nécessaires pour assurer provisoirement le service.

Si, dans les trois mois d'organisation du service provisoire, la Compagnie n'a pas valablement justifié qu'elle est en état de reprendre et de continuer l'exploitation, et si elle ne l'a pas effectivement reprise, la déchéance pourra être prononcée par le gouverneur général.

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.

Art. 40. — Les dispositions des trois articles qui précèdent cesseraient d'être applicables, et la déchéance ne serait pas encourue, dans le cas où le

Droits réservés au Cnam et à ses partenaires

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.*

Art. 41. — Pour indemniser la Compagnie des travaux et dépenses qu'elle s'engage à faire par le présent cahier des charges, et sous la condition expresse qu'elle en remplira exactement toutes les obligations, le Gouvernement lui accorde l'autorisation de percevoir, pendant toute la durée de la concession, les droits de péage et les prix de transports ci-après déterminés:

TARIF	PRIX de péage.	PRIX de transport.	PRIX TOTAUX.
1° PAR TÊTE ET PAR KILOMÈTRE.	fr. c.	fr. c.	fr. c.
Grande vitesse			
Voyageurs... Voitures couvertes, fermées à vitres et à banquettes rembourrées (1re classe).....	0 08	0 04	0 12
Voitures couvertes et fermées à vitres (2e classe)....	0 055	0 025	0 08
Enfants... Au-dessous de trois ans, les enfants ne payent rien, à la condition d'être portés sur les genoux des personnes qui les accompagnent. De trois à sept ans, ils payent demi-place, et ont droit à une place distincte; 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 (sans que la perception puisse être inférieure à 0 fr. 50).....	0 016	0 008	0 024
Petite vitesse.			
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.)			
2° PAR TONNE ET PAR KILOMÈTRE.			
Marchandises transportées à grande vitesse.			
Huitres, poissons frais, denrées, excédants de bagages et marchandises de toute classe transportées à la vitesse des trains de voyageurs.....	0 30	0 24	0 54
Marchandises transportées à petite vitesse.			
1re classe.— Spiritueux.— Huiles.— Bois de menuiserie, de teinturerie et autres bois exotiques. — Produits chimiques non dénommés. — Œufs. — Viande fraîche. — Gibier. — Sucre. — Café. — Drogues. — piceries. — Tissus. — Denrées coloniales. — Objets manufacturés. — Armes.....	0 135	0 105	0 24
2e classe. — Blés. — Grains. — Farines. — Légumes farineux. — Riz. — Maïs. —Châtaignes et autres denrées alimentaires non dénommées. — Chaux et plâtre. — Charbon de bois. — Bois à brûler dit *de corde*. — Perches. — Chevrons. — Planches. — Madriers. — Bois de charpente. — Marbre en bloc. — Albâtre. — Bitumes. — Cotons. — Laines. — Vins. — Vinaigres. — Boissons. — Bières. — Levûre sèche. — Coke. — Fers. — Cuivres. — Plomb et autres métaux ouvrés ou non. — Fontes moulées. — Alfa.....	0 12	0 08	0 20
3e classe. — Houille. — Marne. — Cendres. — Fumiers et engrais. — Pierres à chaux et à plâtre. — Pavés et matériaux pour la construction et la réparation des routes. — Pierres de taille et produits de carrières. — Minerais de fer et autres. — Fonte brute. — Sel. — Moellons. — Meulières. — Cailloux. — Sables. — Argiles. — Briques. — Ardoises.	0 08	0 05	0 13

Droits réservés au Cnam et à ses partenaires

	PRIX de péage.	PRIX de transport.	PRIX TOTAUX.
	fr. c.	fr. c.	fr. c.
3° VOITURES ET MATÉRIEL ROULANT TRANSPORTÉS A PETITE VITESSE.			
Par pièce et par kilomètre.			
Wagon ou chariot pouvant porter de trois à cinq tonnes	0 14	0 09	0 23
Wagon ou chariot pouvant porter plus de cinq tonnes	0 18	0 12	0 30
Locomotive pesant de douze à dix-huit tonnes (ne trainant pas de convoi).	2 70	1 80	4 50
Locomotive pesant plus de dix-huit tonnes (ne trainant pas de convoi)	3 37	2 25	5 62
Tender de sept à dix tonnes	1 35	0 90	2 25
Tender de plus de dix tonnes	2 02	1 35	3 37
Les machines locomotives seront considérées comme ne trainant 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 trainer. 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 à quatre roues, à un fond et à une seule banquette dans l'intérieur	0 22	0 15	0 37
Voitures à quatre roues, à deux fonds et à deux banquettes dans l'intérieur, omnibus, diligences, etc.	0 27	0 21	0 48
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 seconde classe.			
Voitures de déménagement à deux ou à quatre roues, à vide	0 18	0 12	0 30
Ces voitures, lorsqu'elles seront chargées, payeront en sus des prix ci-dessus, par tonne de chargement et par kilomètre	0 12	0 09	0 21
4° SERVICE DES POMPES FUNÈBRES ET TRANSPORT DES CERCUEILS.			
Grande vitesse.			
Une voiture des pompes funèbres renfermant un ou plusieurs cercueils sera transportée aux mêmes prix et conditions qu'une voiture à quatre roues, à deux fonds et à deux banquettes	0 54	0 42	0 96
Chaque cercueil confié à l'administration du chemin de fer sera transporté, dans un compartiment isolé, au prix de	0 27	0 18	0 45

Les prix déterminés par le tarif pour les transports ne comprennent pas l'impôt qui pourrait être établi.

Il est expressément entendu que les prix de transport ne seront dus à la Compagnie qu'autant qu'elle effectuerait elle-même ces transports à ses frais et par ses propres moyens; dans le cas contraire, elle 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 six kilomètres, elle sera comptée pour six kilomètres.

Le poids de la tonne est de mille kilogrammes.

Les fractions de poids ne seront comptées, tant pour la grande que pour la petite vitesse, que par centième de tonne ou par dix kilogrammes.

Ainsi, tout poids compris entre zéro et dix kilogrammes payera comme dix kilogrammes; entre dix et vingt kilogrammes, comme vingt kilogrammes, etc.

Droits réservés au Cnam et à ses partenaires

Toutefois, pour les excédants de bagages et marchandises à grande vitesse, les coupures seront établies :

1° De zéro à cinq kilogrammes;

2° Au-dessus de cinq kilogrammes jusqu'à dix kilogrammes;

3° Au-dessus de dix kilogrammes, par fraction indivisible de dix kilogrammes.

Quelle que soit la distance parcourue, le prix d'une expédition quelconque, soit en grande, soit en petite vitesse, ne pourra être moindre de quarante centimes.

Dans le cas où le prix de l'hectolitre de blé s'élèverait sur le marché régulateur de Marseille à vingt francs ou au-dessus, le Gouvernement pourra exiger de la Compagnie que le tarif du transport des blés, grains, riz, maïs, farines et légumes farineux, péage compris, ne puisse s'élever au maximum qu'à dix centimes par tonne et par kilomètre.

Art. 42. — A moins d'une autorisation spéciale et révocable de l'administration, tout train régulier de voyageurs devra contenir des voitures de toute classe en nombre suffisant pour toutes les personnes qui se présenteraient dans les bureaux du chemin de fer.

Dans chaque train de voyageurs, la Compagnie aura la faculté de placer des voitures à compartiments spéciaux pour lesquels il sera établi des prix particuliers, que l'administration fixera, sur la proposition de la Compagnie; mais le nombre des places à donner dans ces compartiments ne pourra dépasser le cinquième du nombre total des places du train.

Art. 43. — Tout voyageur dont le bagage ne pèsera pas plus de trente kilogrammes 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 vingt kilogrammes pour les enfants transportés à moitié prix.

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 première classe du tarif ci-dessus.

Les assimilations de classes pourront être provisoirement réglées par la Compagnie; mais elles seront soumises immédiatement à l'administration, qui prononcera définitivement.

Art. 45. — Les droits de péage et les prix de transport déterminés au tarif ne sont pas applicables à toute masse indivisible pesant plus de trois mille kilogrammes (3 000 kilog.).

Néanmoins, la Compagnie ne pourra se refuser à transporter les masses indivisibles pesant de trois mille à cinq mille kilogrammes; mais les droits de péage et les prix de transport seront augmentés de moitié.

La Compagnie ne pourra être contrainte à transporter des masses pesant plus de cinq mille kilogrammes (5 000 kilog.).

Droits réservés au Cnam et à ses partenaires

Si, nonobstant la disposition qui précède, la Compagnie transporte des masses indivisibles pesant plus de cinq mille kilogrammes, elle 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 de la Compagnie.

Art. 46. — Les prix de transport déterminés au tarif ne sont point applicables :

1° Aux denrées et objets qui ne sont pas momentanément énoncés dans le tarif et qui ne pèseraient pas deux cents kilogrammes sous le volume d'un mètre cube;

2° Aux matières inflammables ou explosibles, aux animaux et objets dangereux, pour lesquels des règlements de police prescriraient des précautions spéciales;

3° Aux animaux dont la valeur déclarée excéderait cinq mille francs;

4° 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° Et, en général, à tous paquets, colis ou excédants de bagages pesant isolément quarante kilogrammes et au-dessous.

Toutefois, les prix de transport déterminés aux tarifs sont applicables à tous paquets ou colis, quoique emballés à part, s'ils font partie d'envois pesant ensemble plus de quarante kilogrammes d'objets envoyés par une personne à une même personne. Il en sera de même pour les excédants de bagages qui pèseront ensemble ou isolément plus de quarante kilogrammes.

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 l'adminis ration, tant pour la grande que pour la petite vitesse, sur la proposition de la Compagnie.

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 quarante kilogrammes.

Art. 47. — Dans le cas où la Compagnie 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'elle est autorisée à percevoir, les taxes abaissées ne pourront être relevées qu'après un délai de trois mois au moins pour les voyageurs et pour les marchandises.

Toute modification de tarif proposée par la Compagnie sera annoncée un mois d'avance par des affiches.

La perception des tarifs modifiés ne pourra avoir lieu qu'avec l'homologation

Droits réservés au Cnam et à ses partenaires

de l'administration supérieure, 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 la Compagnie dans l'intérêt des services publics, ni aux réductions ou remises qui seraient accordées par la Compagnie aux indigents.

En cas d'abaissement des tarifs, la réduction portera proportionnellement sur le péage et sur le transport.

Art. 48. — La Compagnie sera tenue 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 de la Compagnie et l'autre aux mains de l'expéditeur.

Dans le cas où l'expéditeur ne demanderait pas de lettre de voiture, la Compagnie sera tenue de lui délivrer un récépissé qui énoncera la nature et le poids du colis, le prix du total du transport et le délai dans lequel ce transport devra être effectué.

Art. 49. — Les animaux, denrées, marchandises et objets quelconques seront expédiés et livrés de gare en gare dans les délais résultant des conditions ci-après exprimées :

1° Les 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 six heures avant le départ de ce train.

Ils seront mis à la disposition des destinataires, à la gare, dans le délai de trois heures après l'arrivée du même train.

Pour les animaux, ces délais seront fixés à trois heures pour les gares de départ et à deux heures pour les gares d'arrivée.

2° Les animaux, denrées, marchandises et objets quelconques à petite vitesse seront expédiés dans le jour qui suivra celui de la remise ; toutefois, l'administration pourra étendre ce délai à deux jours.

Le maximum de durée sera fixé par l'administration, sur la proposition de la Compagnie, sans que ce maximum puisse excéder vingt-quatre heures par fraction indivisible de cent vingt-cinq kilomètres.

Droits réservés au Cnam et à ses partenaires

Les colis seront mis à la disposition des destinataires dans le jour qui suivra celui fixé pour 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 gouverneur général civil, 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 de la Compagnie, 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.

L'administration supérieure 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 l'administration, sur la proposition de la Compagnie.

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 ou magasins du chemin de fer, seront fixés annuellement par l'administration, sur la proposition de la Compagnie.

Art. 51. — La Compagnie sera tenue de faire, dans un périmètre et dans des délais qui seront déterminés par l'administration, soit par elle-même, soit par un intermédiaire dont elle 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 obligatoires que pour les stations présentant une population agglomérée d'au moins cinq mille âmes.

Les tarifs à percevoir seront fixés par l'administration, sur la proposition de la Compagnie. Ils seront applicables à tout le monde sans distinction.

Toutefois, les expéditeurs et destinataires restent libres de faire eux-mêmes et à leurs frais le factage et le camionnage des marchandises.

Art. 52. — A moins d'une autorisation spéciale de l'administration, il est interdit à la Compagnie, 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.

L'administration, agissant en vertu de l'article 33 ci-dessus, 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.

Droits réservés au Cnam et à ses partenaires

TITRE V. — *Stipulations relatives à divers services publics.*

Art. 53. — Les militaires ou marins voyageant en corps, aussi bien que les militaires ou marins voyageant isolément pour cause de service, envoyés en congé limité ou en permission, ou rentrant dans leurs foyers après libération, ne seront assujettis, eux, leurs chevaux et leurs bagages, qu'à la moitié de la taxe du tarif fixé par le présent cahier des charges.

Si le Gouvernement avait besoin de diriger des troupes et un matériel militaire ou naval sur l'un des points desservis par le chemin de fer, la Compagnie serait tenue de mettre immédiatement à sa disposition, pour la moitié de la taxe du même tarif, tous ses moyens de transport.

Art. 54. — 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 la Compagnie.

La même faculté est accordée aux agents des contributions indirectes et des douanes chargés de la surveillance des chemins de fer dans l'intérêt de la perception de l'impôt.

Art. 55. — Le service des lettres et dépêches sera fait comme il suit sur la ligne :

1° A chacun des trains de voyageurs et de marchandises circulant aux heures ordinaires de l'exploitation, la Compagnie sera tenue de réserver gratuitement un compartiment spécial d'une voiture de deuxième classe pour recevoir les lettres, les dépêches et les agents nécessaires au service des postes, le surplus de la voiture restant à la disposition de la Compagnie.

Toutefois, si les besoins du service l'exigeaient, la Compagnie devrait livrer gratuitement un deuxième compartiment.

2° Si le volume des dépêches ou la nature du service rend insuffisante la capacité de deux compartiments à deux banquettes, de sorte qu'il y ait lieu de substituer une voiture spéciale aux wagons ordinaires, le transport de cette voiture sera également gratuit.

Lorsque la Compagnie voudra changer les heures de départ de ses convois ordinaires, elle sera tenue d'en avertir l'administration des postes quinze jours à l'avance.

3° Le service de la poste pourra exiger chaque jour un ou plusieurs trains spéciaux dont la marche sera réglée par le gouverneur général de l'Algérie, la Compagnie entendue.

La rétribution à payer dans ce cas à la Compagnie pour chaque train ne pourra excéder soixante-quinze centimes par kilomètre parcouru pour la première voiture et vingt-cinq centimes pour chaque voiture en sus de la première.

4° La Compagnie pourra placer dans les convois spéciaux de la poste des voitures de toutes classes pour le transport, à son profit, des voyageurs et des marchandises.

5° La Compagnie ne pourra être tenue d'établir des convois spéciaux ou de changer les heures de départ, la marche ou le stationnement des convois,

Droits réservés au Cnam et à ses partenaires

qu'autant que l'administration l'aura prévenue par écrit quinze jours à l'avance.

6° Néanmoins, toutes les fois qu'en dehors des services réguliers l'administration requerra l'expédition d'un convoi extraordinaire, soit de jour, soit de nuit, cette expédition devra être faite immédiatement, sauf l'observation des règlements de police. Le prix sera ultérieurement réglé, de gré à gré ou à dire d'experts, entre l'administration et la Compagnie.

7° L'administration des postes fera construire à ses frais les voitures qu'il pourra être nécessaire d'affecter spécialement au transport et à la manutention des dépêches. Elle réglera la forme et les dimensions de ces voitures, sauf l'approbation, par le gouverneur général de l'Algérie, des dispositions qui intéressent la régularité et la sécurité de la circulation. Elles seront montées sur châssis et sur roues. Leur poids ne dépassera pas huit mille kilogrammes, chargement compris. L'administration des postes fera entretenir à ses frais ses voitures spéciales; toutefois, l'entretien des châssis et des roues sera à la charge de la Compagnie.

8° La Compagnie ne pourra réclamer aucune augmentation des prix ci-dessus indiqués lorsqu'il sera nécessaire d'employer des plates-formes au transport des malles-poste ou des voitures spéciales en réparation.

9° La vitesse moyenne des convois spéciaux mis à la disposition de l'administration des postes ne pourra être inférieure à celle des trains les plus rapides de la Compagnie dans chaque section.

10° La Compagnie sera tenue de transporter gratuitement, par tous les convois de voyageurs, tout agent des postes chargé d'une mission ou d'un service accidentel et porteur d'un ordre de service régulier délivré conformément aux prescriptions d'un arrêté rendu par le gouverneur de l'Algérie, la Compagnie entendue. Il sera accordé à l'agent des postes en mission une place de voiture de première classe.

11° La Compagnie sera tenue de fournir à chacun des points extrêmes de la ligne, ainsi qu'aux principales stations intermédiaires qui seront désignées par l'administration des postes, un emplacement sur lequel l'administration pourra faire construire des bureaux de poste ou d'entrepôt des dépêches et des hangars pour le chargement et le déchargement des malles-poste. Les dimensions de cet emplacement seront, au maximum, de soixante-quatre mètres carrés.

12° La valeur locative du terrain ainsi fourni par la Compagnie lui sera payée de gré à gré ou à dire d'experts.

13° La position sera choisie de manière que les bâtiments qui y seront construits aux frais de l'État ne puissent entraver en rien le service de la Compagnie.

14° L'administration se réserve le droit d'établir à ses frais, sans indemnité, mais aussi sans responsabilité pour la Compagnie, tous poteaux ou appareils nécessaires à l'échange des dépêches sans arrêt de train, à la condition que ces appareils, par leur nature ou leur position, n'apportent pas d'entraves aux différents services de la ligne ou des stations.

15° Les employés chargés de la surveillance du service, les agents préposés à

Droits réservés au Cnam et à ses partenaires

l'échange ou à l'entrepôt des dépêches, auront accès dans les gares ou stations pour l'exécution de leur service, en se conformant aux règlements de police de la Compagnie.

Art. 56. — La Compagnie sera tenue, à toute réquisition, de faire partir par convoi ordinaire les wagons ou voitures cellulaires employés au transport des prévenus, accusés ou condamnés.

Les wagons et les voitures employés au service dont il s'agit seront construits aux frais de l'État ou des départements; leurs formes et dimensions seront déterminées de concert par le gouverneur général de l'Algérie et par le Ministre de l'intérieur, la Compagnie entendue.

Les employés de l'administration, les gardiens, les gendarmes et les prisonniers placés dans les wagons ou voitures cellulaires ne seront assujettis qu'à moitié de la taxe applicable aux places de deuxième classe, telle qu'elle est fixée par le présent cahier des charges.

Le transport des wagons et des voitures sera gratuit.

Dans le cas où l'administration voudrait, pour le transport des prisonniers, faire usage des voitures de la Compagnie, celle-ci sera tenue de mettre à sa disposition un ou plusieurs compartiments spéciaux de voiture de deuxième classe à deux banquettes. Le prix de location en sera fixé à raison de trente centimes (0 fr. 30) par compartiment et par kilomètre.

Les dispositions qui précèdent seront applicables au transport des jeunes délinquants recueillis par l'administration pour être transférés dans les établissements d'éducation.

Art. 57. — Sur chaque ligne, le Gouvernement se réserve la faculté de faire, le long des voies, toutes les constructions, de poser tous les appareils nécessaires à l'établissement d'une ligne télégraphique, sans nuire au service du chemin de fer.

Sur la demande de l'administration des lignes télégraphiques, il sera réservé, dans les gares des villes et des localités qui seront désignées ultérieurement, le terrain nécessaire à l'établissement de maisonnettes destinées à recevoir le bureau télégraphique et son matériel.

La Compagnie concessionnaire sera tenue de faire garder par ses agents les fils et appareils électriques, de donner aux employés télégraphiques connaissance de tous les accidents qui pourraient survenir et de leur en faire connaître les causes.

En cas de rupture du fil télégraphique, les employés de la Compagnie auront à raccrocher provisoirement les bouts séparés, d'après les instructions qui leur seront données à cet effet.

Les agents de la télégraphie voyageant pour le service de la ligne télégraphique auront le droit de circuler gratuitement dans les voitures du chemin de fer.

En cas de rupture du fil télégraphique ou d'accidents graves, une locomotive sera mise immédiatement à la disposition de l'inspecteur 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 sera gratuit et il devra être effectué dans des conditions telles qu'il ne puisse entraver en rien la circulation publique.

Droits réservés au Cnam et à ses partenaires

Dans le cas où des déplacements de fils, appareils ou poteaux deviendraient nécessaires par suite de travaux exécutés sur le chemin, ces déplacements auront lieu aux frais de la Compagnie, par les soins de l'administration des lignes télégraphiques.

La Compagnie pourra être autorisée, et au besoin requise par le gouverneur général de l'Algérie, d'établir à ses frais les fils et appareils télégraphiques destinés à transmettre les signaux nécessaires pour la sûreté et la régularité de son exploitation.

Elle pourra, avec l'autorisation du gouverneur général de l'Algérie, se servir des poteaux de la ligne télégraphique de l'État, lorsqu'une semblable ligne existera le long de la voie.

La Compagnie sera tenue de se soumettre à tous les règlements d'administration publique concernant l'établissement et l'emploi de ces appareils, ainsi que l'organisation, aux frais de la Compagnie, du contrôle de ce service par les agents de l'État.

TITRE. VI. — *Clauses diverses.*

Art. 58. — Dans le cas où le Gouvernement ordonnerait ou autoriserait la construction de routes, de chemins de fer ou de canaux qui traverseraient les lignes objet de la présente concession, la Compagnie 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 des chemins de fer, ni aucun frais pour la Compagnie.

Art. 59. — Toute exécution ou autorisation ultérieure de route, de canal, de chemin de fer, de travaux de navigation dans la contrée où sont situés les chemins 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 de la Compagnie.

Art. 60. — Le Gouvernement se réserve expressément le droit d'accorder de nouvelles concessions de chemins de fer s'embranchant sur les lignes concédées, ou qui pourraient être établis en prolongement desdites lignes.

La Compagnie ne pourra mettre aucun obstacle à ces embranchements, ni réclamer, à l'occasion de leur établissement, aucune indemnité quelconque, pourvu qu'il n'en résulte aucun obstacle à la circulation, ni aucuns frais particuliers pour la Compagnie.

Les Compagnies concessionnaires de chemins de fer d'embranchement ou de prolongement auront la faculté, moyennant les tarifs ci-dessus déterminés et l'observation des règlements de police et de service établis ou à établir, de faire circuler leurs voitures, wagons et machines sur les chemins de fer objet de la présente concession, pour lesquels cette faculté sera réciproque à l'égard desdits embranchements ou prolongements.

Dans le cas où le service des chemins de fer d'embranchement devrait être établi dans les gares de la Compagnie, la redevance à payer à ladite Compagnie sera réglée, d'un commun accord, entre les deux Compagnies intéressées, et, en cas de dissentiment, par voie d'arbitrage.

En cas de désaccord sur le principe ou l'exercice de l'usage commun des-

Droits réservés au Cnam et à ses partenaires

dites Compagnies, il sera statué par le gouverneur général, les deux Compagnies entendues.

Dans ce cas, lesdites Compagnies ne payeront le prix du péage que pour le nombre de kilomètres réellement parcourus, un kilomètre entamé étant d'ailleurs considéré comme parcouru.

Dans le cas où les diverses Compagnies ne pourraient s'entendre entre elles, sur l'exercice de cette faculté, le Gouvernement statuerait sur les difficultés qui s'élèveraient entre elles à cet égard.

Dans le cas où une Compagnie d'embranchement ou de prolongement joignant les lignes qui font objet de la présente concession n'userait pas de la faculté de circuler sur ces lignes, comme aussi dans le cas où la Compagnie concessionnaire de ces dernières lignes ne voudrait pas circuler sur les prolongements ou embranchements, les Compagnies seraient tenues de s'arranger entre elles, de manière que le service de transport ne soit jamais interrompu aux points de jonction des diverses lignes.

Celle des Compagnies 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 Compagnies ne se mettraient pas d'accord sur la quotité de l'indemnité ou sur les moyens d'assurer la continuation du service sur toute la ligne, le Gouvernement y pourvoirait d'office et prescrirait toutes les mesures nécessaires.

La Compagnie pourra être assujettie, par les décrets qui seront ultérieurement rendus pour l'exploitation des chemins de fer de prolongement ou d'embranchement joignant ceux qui lui sont concédés, à accorder aux Compagnies de ces chemins une réduction de péage ainsi calculée :

1° Si le prolongement ou l'embranchement n'a pas plus de cent kilomètres, dix pour cent (10 %) du prix perçu par la Compagnie ;

2° Si le prolongement ou l'embranchement excède cent kilomètres, quinze pour cent (15 %) ;

3° Si le prolongement ou l'embranchement excède deux cents kilomètres, vingt pour cent (20 %) ;

4° Si le prolongement ou l'embranchement excède trois cents kilomètres, vingt-cinq pour cent (25 %).

Art. 61. — La Compagnie serait tenue de s'entendre avec les villes, les communes et les propriétaires de mines, usines ou carrières qui, offrant de se soumettre aux conditions prescrites ci-après, demanderaient un nouvel embranchement ; à défaut d'accord, l'administration statuera sur la demande, la Compagnie entendue.

Les embranchements seront construits aux frais des villes, communes et propriétaires de mines et usines ou carrières, et de manière qu'il ne résulte de leur établissement aucune entrave à la circulation générale, aucune 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.

Droits réservés au Cnam et à ses partenaires

L'administration 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.

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 des chemins 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 des chemins 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 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 la Compagnie, elle pourra exiger une indemnité égale à la valeur du droit de loyer des wagons, pour chaque période de retard après l'avertissement.

Les traitements des gardiens d'aiguilles et des barrières des embranchements autorisés par l'administration sont à la charge des propriétaires des embranchements. Ces gardiens seront nommés et payés par la Compagnie, et les frais qui en résulteront lui seront remboursés par lesdits propriétaires.

En cas de difficultés, il sera statué par l'administration, la Compagnie 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 plusieurs des conditions énoncées ci-dessus, le préfet pourra, sur la plainte de la Compagnie et après avoir entendu le propriétaire de l'embranchement, ordonner par un arrêté la suppression du service et faire supprimer la soudure, sauf recours à l'administration supérieure et sans préjudice de tous dommages-intérêts que la Compagnie 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 dix-huit centimes (0 fr. 18) par tonne pour le premier kilomètre, et, en outre, six centimes (0 fr. 06) 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

Droits réservés au Cnam et à ses partenaires

frais des expéditeurs ou destinataires, soit qu'ils 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 l'administration supérieure, sur la proposition de la Compagnie.

Tout wagon envoyé par la Compagnie sur un embranchement devra être payé comme wagon complet, lors même qu'il ne serait pas complétement chargé.

La surcharge, s'il y en a, sera payée au prix du tarif légal et au prorata du poids réel. La Compagnie sera en droit de refuser les chargements qui dépasseraient le maximum déterminé en raison des dimensions actuelles du wagon.

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 Compagnie.

Art. 62. — Dans le cas de l'établissement d'une contribution foncière en Algérie, la cote de cette contribution pour les chemins de fer sera calculée en raison de la surface des terrains occupés par ces chemins et leurs dépendances, comme pour les canaux, conformément à la loi du 25 avril 1803.

Dans le même cas, les bâtiments et magasins dépendant de l'exploitation des chemins 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 de la Compagnie.

Art. 63. — Les agents et gardes que la Compagnie établira, soit pour la perception des droits, soit pour la police et la surveillance des chemins de fer et de leurs dépendances, et qui seront agréés par l'administration, auront qualité pour dresser procès-verbal sur les crimes, délits et contraventions concernant la conservation de la voie ferrée et de ses dépendances.

Art. 64. — Il sera institué près de la Compagnie ou un plusieurs inspecteurs ou commissaires spécialement chargés de surveiller les opérations de la Compagnie, pour tout ce qui ne rentre pas dans les attributions des ingénieurs de l'État.

Art. 65. — Les frais de visite, de surveillance et de réception des travaux, et les frais de contrôle de l'exploitation, seront supportés par la Compagnie. Ces frais comprendront le traitement des inspecteurs ou commissaires dont il a été question dans l'article précédent.

Afin de pourvoir à ces frais, la Compagnie sera tenue de verser chaque année, à la caisse centrale du Trésor public, une somme de cent francs par chaque kilomètre de chemin de fer concédé. Toutefois, cette somme sera réduite à cinquante francs par kilomètre pour les sections non encore livrées à l'exploitation.

Dans lesdites sommes n'est pas comprise celle qui sera déterminée, en exécution de l'article 57 ci-dessus, pour frais de contrôle du service télégraphique de la Compagnie par les agents de l'État.

Si la Compagnie ne verse pas les sommes ci-dessus réglées aux époques qui auront été fixées, le préfet rendra un rôle exécutoire et le montant en sera recouvré conformément au décret du 27 mai 1854.

Droits réservés au Cnam et à ses partenaires

Art. 66. — La Compagnie devra faire élection de domicile à Paris. Elle est tenue d'avoir à Bône un représentant accrédité auprès de l'administration.

Dans le cas où elle ne l'aurait pas fait, toute notification ou signification à elle adressée sera valable lorsqu'elle sera faite au secrétariat général de la préfecture de la Seine ou au secrétariat de la préfecture de Constantine.

Art. 67. — Les contestations qui s'élèveraient entre la Compagnie 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 de Constantine, sauf recours au Conseil d'État.

ANNEXE LXXXIII

COMPAGNIE DE BONE-GUELMA ET PROLONGEMENTS

Décret du 12 juin 1879 substituant l'État au département de Constantine et aux communes de Bône et de Guelma, pour le chemin de Bône à Guelma.

Article 1er. — A partir du 26 mars 1877, l'État est substitué purement et simplement dans les droits et obligations qui résultent, pour le département de Constantine et les communes de Bône et de Guelma, des conventions relatives au chemin de fer de Bône à Guelma.

Le département et les deux communes sont, en conséquence, dégagés de toute garantie d'intérêt pour le temps qui s'est écoulé postérieurement au 26 mars 1877; pour la période antérieure, ils conservent leurs droits et leurs obligations vis-à-vis de la Compagnie, notamment pour le remboursement de leurs avances.

Art. 2. — Le Ministre des travaux publics et le gouverneur général civil de l'Algérie sont chargés, chacun en ce qui le concerne, de l'exécution du présent décret.

ANNEXE LXXXIV

COMPAGNIE DE BÔNE-GUELMA ET PROLONGEMENTS

Loi du 20 avril 1882 et convention annexe concernant le chemin de Souk-Arhas à Sidi-el-Hémessi.

1° *Loi du 20 avril* 1882.

Article 1er. — Est déclaré d'utilité publique, à titre d'intérêt général, l'établissement du chemin de fer de Souk-Arhas à Sidi-el-Hémessi, suivant les

Droits réservés au Cnam et à ses partenaires

indications générales du projet d'ensemble présenté, le 24 mars 1879, par la Compagnie du chemin de fer de Bône-Guelma et prolongements, et approuvé par le gouverneur général civil de l'Algérie le 17 septembre 1879.

Art. 2. — Est approuvé et la convention passée, le 9 janvier 1882, entre le Ministre des travaux publics et la Compagnie du chemin de fer de Bône-Guelma, et destinée à déterminer les conditions de la concession de la ligne désignée à l'article 1er.

Art. 3. — Le troisième paragraphe de l'article 4 de la loi du 26 mars 1877, relative à la déclaration d'utilité publique et à la concession de divers chemins de fer en Algérie, est remplacé par la disposition suivante :

« En aucun cas, il ne pourra être émis d'obligations pour une somme supérieure au triple du capital-actions. »

Art. 4. — L'enregistrement de la convention annexée à la présente loi ne donnera lieu qu'à la perception du droit fixe de trois francs.

2° *Convention du 9 janvier* 1882.

Article 1er. — Conformément au dernier paragraphe de l'article 3 de la convention du 11 janvier 1877, approuvé par la loi du 26 mars de la même année, le capital de premier établissement de la ligne de Souk-Arhas à Sidi-el-Hémessi, concédé à la Compagnie des chemins de fer de Bône-Guelma et prolongements, est fixé à forfait et d'accord à la somme de vingt-cinq millions de francs.

Art. 2. — Toutes les dispositions de la loi du 26 mars 1877, de la convention du 11 janvier et du cahier des charges annexé sont maintenues en ce qui concerne cette ligne, sauf les modifications suivantes :

1° La Compagnie s'engage à exécuter et à pourvoir du matériel roulant et de l'outillage nécessaires à l'exploitation du chemin de fer de Souk-Arhas à Sidi-el-Hémessi, dans un délai de deux ans et demi, à partir de la promulgation de la loi approuvant la présente convention;

2° Le Ministre des travaux publics garantit, au nom de l'État, à la Compagnie, pendant la durée de la concession, un minimum de revenu net annuel de cinq pour cent sur le capital de premier établissement, ci-dessus fixé à vingt-cinq millions de francs;

3° Les rails à employer sur toute l'étendue de la nouvelle ligne seront en acier et du poids de trente kilogrammes le mètre courant, avec traverses en chêne.

Art. 3. — Le capital nécessaire à l'établissement du chemin de fer de Souk-Arhas à Sidi-el-Hémessi, fixé, comme il est dit ci-dessus, à vingt-cinq millions de francs, pourra être intégralement réalisé au moyen d'émissions d'obligations.

Art. 4. — La présente convention ne sera passible que du droit fixe de trois francs.

Droits réservés au Cnam et à ses partenaires

SÉRIE V (SUITE)

III. — COMPAGNIE DE L'EST-ALGÉRIEN

ANNEXE LXXXV

COMPAGNIE DE L'EST-ALGÉRIEN.

Loi du 15 décembre 1875 et convention annexe, concernant le chemin de Constantine à Sétif.

1° *Loi du 15 décembre 1875.*

Article 1er. — Est déclaré d'utilité publique l'établissement d'un chemin de fer de Constantine à Sétif, ledit chemin partant de la gare de Constantine, sur le chemin de fer de cette ville à Philippeville, et passant par ou près le Kroubs, les Oued-Rahmoun, El-Guerra, Saint-Donat et les Eulmas.

Art. 2. — Est approuvée la convention passée, le 26 juillet 1875, entre le gouverneur général civil de l'Algérie et le sieur *Joret (Pierre-François-Henri)*, ingénieur-constructeur, demeurant à Paris, rue Taitbout, n° 80, agissant tant en son nom personnel qu'au nom des sieurs *Tellier-Henrotte, Durieu* et *Konh-Reinach*, ladite convention portant concession du chemin de fer énoncé à l'article 1er.

Art. 3. — Aucune émission d'obligations par la société anonyme que les concessionnaires devront former ne pourra avoir lieu qu'en vertu d'une autorisation donnée par le Ministre de l'intérieur, après avis du Ministre des finances et sur la proposition du gouverneur général civil de l'Algérie.

En aucun cas, il ne pourra être émis d'obligations pour une somme supérieure à la moitié du capital total à réaliser par la Compagnie, sans que, conformément à la convention susvisée, le capital à réaliser en actions puisse être inférieur à la somme de dix millions de francs.

Aucune émission d'obligations ne pourra, d'ailleurs, être autorisée avant que la moitié du capital-actions ait été versée et employée en achats de terrains ou travaux, en approvisionnements sur place ou en dépôt de cautionnement.

Art. 4. — Le compte-rendu détaillé des résultats de l'exploitation, comprenant les recettes et les dépenses de premier établissement et celles d'exploitation, sera remis tous les trois mois au gouvernement général civil de l'Algérie et inséré au *Journal officiel de la République française*.

Art. 5. — La convention et le cahier des charges annexés à la présente loi ne seront passibles que du droit fixe de trois francs.

Droits réservés au Cnam et à ses partenaires

2° *Convention du 26 juillet 1875.*

Article 1er. — Le gouverneur général civil, au nom de l'État, concède à M. *Joret*, qui l'accepte, un chemin de fer de Constantine à Sétif, passant par ou près le Kroubs, les Ouled-Rahmoun, El-Guerra, Saint-Donat et les Eulmas.

M. *Joret* s'engage à exécuter le chemin de fer ci-dessus désigné à ses frais, risques et périls, en se conformant, pour la construction et l'exploitation, aux clauses et conditions du cahier des charges annexé à la présente convention.

Art. 2. — Le gouverneur général civil garantit, au nom de l'État, pendant la durée de la concession, un revenu annuel net de sept mille trois cent cinquante francs (7,350 fr.) par kilomètre exploité de la ligne de Constantine à Sétif, sans que la longueur à laquelle s'appliquera cette garantie puisse en aucun cas excéder cent cinquante-cinq kilomètres (155 km.).

Pour l'évaluation de ce revenu net kilométrique, les frais d'exploitation seront établis à forfait ainsi qu'il suit, par rapport aux recettes brutes kilométriques, savoir :

Au-dessous de onze mille francs (11 000 fr.) de recette brute, sept mille francs (7 000 fr.), somme fixe;

De onze mille à douze mille francs (11 000 à 12 000 fr.), soixante-quatre pour cent (64 %), sans excéder sept mille quatre cent quarante francs;

De douze mille à treize mille francs (12 000 à 13 000 fr.), soixante-deux pour cent (62 %), sans excéder sept mille huit cent francs;

De treize mille à quatorze mille francs (13 000 à 14 000 fr.), soixante pour cent (60 %), sans excéder huit mille cent vingt francs;

De quatorze mille à quinze mille francs (14 000 à 15 000 fr.), cinquante-huit pour cent (58 %), sans excéder huit mille quatre cents francs;

De quinze mille à seize mille francs (15 000 à 16 000 fr.), cinquante-six pour cent (56 %), sans excéder huit mille six cent quarante francs;

De seize mille à vingt mille francs (16 000 à 20 000 fr.), cinquante-cinq pour cent (55 %), sans excéder dix mille quatre cents francs;

Au delà de vingt mille francs (20 000 fr.), cinquante-deux pour cent (52 %).

En conséquence, après avoir établi, comme il sera dit à l'article 5, le montant des recettes brutes par kilomètre à la fin de chaque année, on en déduira les frais d'exploitation d'après les bases ci-dessus et l'on obtiendra ainsi le revenu net kilométrique. Si ce revenu net est inférieur au minimum garanti de sept mille trois cent cinquante francs (7 350 fr.), la différence sera payée par l'État au concessionnaire pour toute la ligne en exploitation; si, au contraire, le revenu net atteint ou dépasse ce minimum de garantie, il ne sera rien dû à la Compagnie par l'État.

Il est stipulé, en outre, que toutes les fois que la recette brute kilométrique dépassera dix-huit mille francs (18 000 fr.), le tiers de l'excédant sera porté au compte de l'État, en déduction des annuités de garantie qu'il aura payées, et ce jusqu'au remboursement intégral de ces annuités de garanties cumulées.

La garantie de revenu stipulée par le présent article s'exercera à partir du jour de la mise en exploitation de la totalité de la ligne de Constantine à Sétif.

Art. 3. — M. *Joret* s'engage à constituer, dans les délais qui seront fixés

Droits réservés au Cnam et à ses partenaires

par le gouverneur général de l'Algérie, une société anonyme au capital de dix millions de francs (10 000 000 fr.), indépendamment des obligations dont l'émission sera reconnue nécessaire pour parfaire la somme représentant la dépense de la construction et de la mise en exploitation du chemin de fer de Constantine à Sétif.

Art. 4. — Comme garantie des engagements pris pour la construction et l'exploitation de la ligne de Constantine à Sétif, M. *Joret* versera, dans le délai qui sera fixé par le gouvernenr général civil, à titre de cautionnement, une somme de deux cent mille francs (200 000 fr.) en numéraire ou en rentes sur l'État calculées conformément au décret du 31 janvier 1872, ou en bons du Trésor ou autres effets publics, avec transfert, au profit de la caisse des dépôts et consignations, de celles de ces valeurs qui seraient nominatives où à ordre.

Cette somme sera rendue à la Compagnie par cinquièmes et proportionnellement à l'avancement des travaux ; le dernier cinquième ne sera remboursé qu'après leur entier achèvement.

Art. 5. — Un règlement d'administration publique déterminera, en ce qui concerne la garantie de revenu stipulée à l'article 2 ci-dessus, les formes suivant lesquelles les concessionnaires seront tenus de justifier vis-à-vis de l'État, et sous le contrôle de l'administration supérieure, des recettes brutes de la ligne de Constantine à Sétif.

Art. 6. — Le gouverneur général civil se réserve le droit, s'il le juge à propos, la Compagnie entendue, de faire exécuter par les ingénieurs de l'État les travaux de la plate-forme du chemin de fer de Constantine à Sétif, pour le compte et aux frais de la Compagnie, qui sera tenue de faire, en temps utile, l'avance des fonds nécessaires.

En conséquence, les études définitives de la nouvelle ligne seront faites par les ingénieurs de la Compagnie et à ses frais, sous le contrôle du service des ponts et chaussées ; les évaluations qui résulteront de ces études serviront de base à la somme à forfait que la Compagnie aurait à mettre à la disposition de l'administration, dans le cas où la plate-forme serait établie par les ingénieurs de l'État, comme il est dit ci-dessus.

Art. 7. — A partir du moment où un revenu net de neuf mille francs (9 000 fr.) par kilomètre, calculé comme il est dit à l'article 2 ci-dessus, aura été constaté sur la ligne de Constantine à Sétif pendant deux années consécutives, les excédants de ce revenu net de neuf mille francs, déduction faite de l'impôt sur les transports et des sommes qui pourront être appliquées au remboursemement des annuités de garantie payées par l'État, conformément à l'article 2, seront affectés par privilège, pendant toute la durée de la concession, à la construction et à l'exploitation de l'embranchement d'El-Guerra à Batna, jusqu'à concurrence d'un produit net, sur cet embranchement, de sept mille trois cent cinquante francs, et pour une longueur totale qui ne pourra pas dépasser quatre-vingts kilomètres.

Ledit embranchement sera d'ailleurs construit et exploité dans les mêmes conditions que la ligne de Constantine à Sétif, et soumis au même contrôle.

Art. 8. — La Compagnie constituée pour la construction et l'exploitation du

Droits réservés au Cnam et à ses partenaires

chemin de fer de Constantine à Sétif, en exécution de l'article 3 ci-dessus, s'engage, en outre, à construire et à mettre en exploitation, sans subvention ni garantie d'intérêt, l'embranchement d'El-Guerra à Batna, qui lui est concédé par le gouverneur général, à titre éventuel, et ce dans le délai de trois années au plus, à partir du moment où le revenu net de neuf mille francs (9 000 fr.) par kilomètre, défini à l'article précédent, aura été atteint.

Art. 9 — Indépendamment de l'engagement formel que contracte la Compagnie de Constantine à Sétif par l'article précédent, l'État se réserve le droit de lui prescrire l'exécution et la mise en exploitation, sans subvention ni garantie d'intérêt, de l'embranchement d'El-Guerra à Batna dans un délai de trois ans, à dater du jour où la section de Constantine à El-Guerra aura été ouverte au public.

Si la Compagnie, après mise en demeure, ne satisfait pas à cette prescription, elle sera considérée comme renonçant à la concession éventuelle qui lui est accordée par l'article 8, et, dans ce dernier cas, M. *Joret* s'engage, en son nom personnel, à se substituer à elle pour construire et exploiter ledit embranchement, aux conditions, aux époques et dans les délais fixés au paragraphe précédent du présent article, sous les réserves suivantes :

1° M. *Joret* sera autorisé à constituer, pour l'exécution et l'exploitation de l'embranchement d'El-Guerra à Batna, une société spéciale ;

2° Les excédants de revenu net sur la ligne de Constantine à Sétif, tels qu'ils sont définis à l'article 7 ci-dessus, lui seront attribués.

Art 10. — Indépendamment du cautionnement de deux cent mille francs (200 000 fr.) stipulé à l'article 4 comme garantie des engagements pris pour la ligne de Constantine à Sétif, M. *Joret* versera un cautionnement de cent mille francs (100 000 fr.), à titre de garantie des engagements pris personnellement par lui au sujet de l'embranchement d'El-Guerra à Batna, comme il est dit à l'article 9 ci-dessus.

Il est référé à l'article 4 ci-dessus pour ce qui concerne la nature de ce cautionnement, son versement et les conditions de sa restitution.

Art. 11. — La société prévue à l'article 9 ci-dessus devra être constituée par M. *Joret* dans le délai d'un an, à partir de la date du décret déclaratif d'utilité publique de l'embranchement d'El-Guerra à Batna.

Dans le cas où M. *Joret*, substitué, conformément à l'article 9 ci-dessus, à la Compagnie de Constantine à Sétif pour la construction et l'exploitation de l'embranchement d'El-Guerra à Batna, n'aurait pas constitué cette société spéciale dans le délai prescrit, il est stipulé :

1° Que le cautionnement de cent mille francs (100 000 fr.) stipulé par l'article 10 ci-dessus deviendra la propriété de l'État ;

2° Que l'administration sera libre de concéder à une Compagnie particulière, comme elle le jugera à propos, la construction et l'exploitation de l'embranchement de Batna, dont seront déchues la Compagnie de Constantine à Sétif ainsi que la société spéciale définie à l'article 9 ci-dessus ;

3° Que les excédants de revenu net de la ligne de Constantine à Sétif, tels qu'ils sont définis à l'article 7 ci-dessus, seront attribués à cette Compagnie particulière.

Droits réservés au Cnam et à ses partenaires

3° *Cahier des charges.*

TITRE Ier. — *Tracé et construction.*

Art. 1er. — Le chemin de fer partira de la gare actuelle de Constantine, suivra la vallée du Bou-Merzoug, passera par ou près les villages du Kroubs et des Ouled-Rahmoun, et arrivera à El-Guerra à l'entrée de la plaine de M'lila.

D'El-Guerra il s'infléchira vers l'Ouest, pour arriver dans la plaine des Télaghma, en passant par ou près le village d'Oued-Seguin; puis il se dirigera sur Sétif, à travers les plaines des Abd-El-Nour et des Eulma, en passant par ou près des centres de population de Saint-Donat, Saint-Arnaud et des Bas-Eulmas.

Art. 2. — Les travaux devront être achevés et le chemin mis en exploitation dans le délai de quatre ans, à partir de la déclaration d'utilité publique.

Art. 3. — Aucun travail ne pourra être entrepris, pour l'établissement du chemin de fer et de ses dépendances, qu'avec l'autorisation de l'administration supérieure. A cet effet, les projets de tous les travaux à exécuter seront dressés en double expédition et soumis à l'approbation du gouverneur général civil, qui prescrira, s'il y a lieu, d'y introduire telles modifications que de droit; l'une de ces expéditions sera remise à la Compagnie avec le visa du gouverneur général civil; l'autre demeurera entre les mains de l'administration.

La Compagnie devra présenter ses projets définitifs dans le délai d'un an au plus, à compter de la date du décret de concession, et avoir commencé ses travaux six mois après l'approbation des projets.

Avant comme pendant l'exécution, la Compagnie aura la faculté de proposer aux projets approuvés les modifications qu'elle jugerait utiles; mais ces modifications ne pourront être exécutées que moyennant l'approbation de l'administration supérieure.

Art. 4. — La Compagnie pourra prendre copie de tous les plans, nivellements et devis qui pourraient avoir été antérieurement dressés aux frais de l'État.

Art. 5. — Le tracé et le profil du chemin de fer seront arrêtés sur la production de projets d'ensemble comprenant, pour la ligne entière ou pour chaque section de ligne :

1° Un plan général à l'échelle de un dix-millième;

2° Un profil en long à l'échelle de un cinq-millième pour les longueurs et de un millième 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, comptées 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;

3° Un certain nombre de profils en travers, y compris le profil type de la voie;

Droits réservés au Cnam et à ses partenaires

4° 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 indiquées tant sur le plan que sur le profil en long; le tout sans préjudice des projets à fournir pour chacun de ces ouvrages.

Art. 6. — Les terrains seront acquis ou concédés pour une voie; les terrassements, les souterrains et les ouvrages d'art seront exécutés pour une seule voie, sauf l'établissement d'un certain nombre de gares d'évitement.

Art. 7. — La largeur de la voie, mesurée entre les bords intérieurs des rails, devra être de un mètre quarante-quatre centimètres (1 m. 44) à un mètre quarante-cinq centimètres (1 m. 45). Dans les parties à deux voies, la largeur de l'entre-voie, mesurée entre les bords extérieurs des rails, sera de deux mètres (2 m. 00).

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 soixante-dix centimètres (0 m. 70) au moins.

On ménagera au pied de chaque talus du ballast une banquette de quarante centimètres (0 m. 40) de largeur.

La Compagnie 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 l'administration, suivant les circonstances locales, sur les propositions de la Compagnie.

Art. 8. — Les alignements seront raccordés entre eux par des courbes dont le rayon ne pourra, à moins d'une autorisation spéciale, être inférieur à trois cents mètres.

Le maximum de l'inclinaison des pentes et rampes est fixé à quinze millimètres par mètre; sur toute l'étendue des stations, le chemin sera de niveau ou présentera de faibles pentes, dont le maximum ne pourra s'élever au-dessus de cinq millimètres par mètre.

Une partie horizontale de cent mètres au moins devra être ménagée entre deux fortes déclivités consécutives, lorsque ces déclivités se succéderont en sens contraire, et de manière à verser leurs eaux au même point.

Les déclivités correspondant aux courbes de faible rayon devront être réduites autant que faire se pourra.

La Compagnie aura la faculté de proposer aux dispositions de cet article et à celles de l'article précédent les modifications qui lui paraîtraient utiles; mais ces modifications ne pourront être exécutées que moyennant l'approbation préalable de l'administration supérieure.

Art. 9. — Le nombre, l'étendue et l'emplacement des gares d'évitement seront déterminés par l'administration, la Compagnie entendue.

Le nombre et l'emplacement des stations de voyageurs et des gares de mar-

Droits réservés au Cnam et à ses partenaires

chandises seront également déterminés par l'administration, sur les propositions de la Compagnie, après une enquête spéciale, la Compagnie entendue.

Art. 10. — Les croisements à niveau seront tolérés pour toutes les voies de communications publiques ou particulières.

Art. 11. — Lorsque le chemin de fer devra passer au-dessus d'une route ou d'un chemin vicinal, l'ouverture du viaduc sera fixée par l'administration, en tenant compte des circonstances locales; mais cette ouverture ne pourra, dans aucun cas, être inférieure à sept mètres (7 m. 00) pour une route nationale et départementale, à cinq mètres (5 m. 00) pour les chemins de grande communication, et à quatre mètres (4 m. 00) pour un chemin vicinal.

Pour les viaducs de forme cintrée, la hauteur au-dessus du sol de la route, le long des trottoirs, ne pourra être inférieure à quatre mètres trente centimètres (4 m. 30). Pour ceux qui seront formés de poutres horizontales, la hauteur sous poutre, au-dessus du sommet de la chaussée, sera de quatre mètres trente centimètres (4 m. 30) au moins.

La largeur entre les parapets sera au moins de huit mètres (8 m. 00) pour les sections à deux voies et d'au moins quatre mètres cinquante centimètres (4 m. 50) pour celles à une voie. La hauteur de ces parapets sera fixée par l'administration, et ne pourra, dans aucun cas, être inférieure à quatre-vingts centimètres (0 m. 80).

Art. 12. — Lorsque le chemin de fer devra passer au-dessous d'une route ou d'un chemin vicinal, la largeur entre les parapets du pont qui supportera la route ou le chemin sera fixée par l'administration, en tenant compte des circonstances locales; mais cette largeur ne pourra, dans aucun cas, être inférieure à sept mètres (7 m. 00) pour une route, à cinq mètres (5 m. 00) pour un chemin de grande communication, et à quatre mètres (4 m. 00) pour un simple chemin vicinal.

L'ouverture du pont entre les culées sera au moins de huit mètres (8 m. 00) pour les sections à deux voies et d'au moins quatre mètres cinquante centimètres (4 m. 50) pour celles à une voie, et la distance verticale ménagée au-dessus des rails extérieurs de chaque voie pour le passage des trains ne sera pas inférieure à quatre mètres trente centimètres (4 m. 30).

Art. 13. — Dans le cas où des routes ou des chemins vicinaux, ruraux ou particuliers seront 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 de moins de quarante degrés.

Les passages à niveau les plus fréquentés seront munis de barrières lisses ou de chaînes et de maisons de gardes ou de guérites, lorsque cette mesure sera reconnue indispensable par l'administration.

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 cinq centimètres (0 m. 05) par mètre pour les routes et six centimètres (0 m. 06) pour les chemins vicinaux. L'administration restera libre, toutefois, d'apprécier les circonstances qui pourraient motiver une dérogation

Droits réservés au Cnam et à ses partenaires

à cette clause, comme à celle qui est relative à l'angle de croisement des passages à niveau.

Art. 15. — La Compagnie sera tenue de rétablir et d'assurer à ses frais l'écoulement tant des eaux dont le cours serait arrêté, suspendu ou modifié par ses travaux, que de celles qui s'amasseraient dans les fossés ou chambres d'emprunt.

Les emprunts de terre seront régulièrement faits pour éviter toute stagnation des eaux; ils seront, autant que possible, disposés de manière à former des canaux de desséchement pour les parties basses des terrains qu'ils traverseront ; les pentes seront dirigées vers les ravins ou les voies naturelles d'écoulement avec une inclinaison suffisante.

Les viaducs à construire à la rencontre des rivières, des canaux et des cours d'eau quelconques auront au moins huit mètres (8 m. 00) de largeur entre les parapets sur les sections à deux voies et quatre mètres cinquante centimètres (4 m. 50) sur celles à une voie. La hauteur de ces parapets sera fixée par l'administration et ne pourra être inférieure à quatre-vingts centimètres (0 m. 80).

Cependant, il pourra n'être pas établi de parapets pour tous les ouvrages où ces parapets présenteraient une longueur inférieure à quatre mètres (4 m. 00).

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 jugerait utile, il pourra être accolé aux ponts établis par la Compagnie, pour le service du chemin de fer, une voie charretière ou une passerelle pour piétons. L'excédant de dépense qui en résultera sera supporté par l'État, le département ou les communes intéressées, après évaluation contradictoire des ingénieurs de l'État et de la Compagnie.

Art. 16. — Les souterrains à établir pour le passage du chemin de fer sur les sections à deux voies auront au moins huit mètres (8 m. 00) de largeur entre les pieds-droits au niveau des rails et six mètres (6 m. 00) de hauteur sous clef au-dessus de la surface des rails. La largeur des souterrains, pour les sections à une voie, sera de quatre mètres cinquante centimètres (4 m. 50) au moins; la hauteur sous clef au-dessus des rails sera, au minimum, de cinq mètres (5 m. 00). La distance verticale entre l'intrados et le dessus des rails extérieurs de chaque voie ne sera pas inférieure à quatre mètres 30 centimètres (4 m. 30). L'ouverture des puits d'aérage et de construction des souterrains sera entourée d'une margelle en maçonnerie de deux mètres (2 m. 00) de hauteur. Cette ouverture ne pourra être établie sur aucune voie publique.

Art. 17. — A la rencontre des cours d'eau flottables ou navigables, la Compagnie sera tenue 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 et des autres chemins publics, il sera construit des chemins et ponts provisoires, par les soins et aux frais de la Compagnie,

Droits réservés au Cnam et à ses partenaires

partout où cela sera jugé nécessaire pour que la circulation n'éprouve ni 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.

Le Gouvernement se réserve d'autoriser, avec les précautions convenables, et la Compagie entendue, les conduites d'eaux ou canaux de desséchement et d'écoulement qui devraient traverser ou emprunter les terrains affectés au chemin de fer ou à ses dépendances.

Art. 18. — La Compagnie n'emploiera dans l'exécution des ouvrages que des matériaux de bonne qualité ; elle sera tenue 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 et particuliers seront en maçonnerie ou en fer, sauf les cas d'exception qui pourront être admis par l'administration.

Art. 19. — Les voies seront établies d'une manière solide et avec des matériaux d'une bonne qualité. Le poids des rails en fer sera d'au moins trente kilogrammes le mètre courant. La Compagnie aura la faculté d'employer des rails en acier du poids de vingt-quatre kilogrammes le mètre courant.

Art. 20. — Il ne sera pas établi de clôtures ni de haies, sauf dans les parties de la ligne où cette mesure serait indispensable, notamment dans la traverse ou dans le voisinage des lieux habités.

Art. 21. — Tous les terrains nécessaires pour l'établissement du chemin de fer et de ses dépendances, pour la déviation des voies de communication et des cours d'eau déplacés, et, en général, pour l'exécution de travaux, quels qu'ils soient, auxquels cet établissement pourra donner lieu, seront achetés et payés par la Compagnie concessionnaire.

Toutefois, dans les cas définis ci-après, l'État cède à la Compagnie la jouissance gratuite, pendant la durée de la concession, des terrains nécessaires au chemin de fer :

1° Là où l'État dispose des terres à quelque titre que ce soit ;

2° Là où les terres font partie de concessions accordées par le Gouvernement, avec réserve de prise des terrains nécessaires à un service public ; néanmoins, ce droit ne s'étendrait pas aux constructions actuellement existantes.

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 la Compagnie.

L'État fera participer la Compagnie, dans la mesure qui sera jugée nécessaire, à la jouissance des droits qu'il s'est réservés, lors des concessions d'eau, dans l'intérêt des services publics.

Droits réservés au Cnam et à ses partenaires

Art. 22. — L'entreprise étant d'utilité publique, la Compagnie est investie, pour l'exécution des travaux dépendant de sa concession, de tous les droits que les lois, décrets 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., etc., et elle demeure en même temps soumise à toutes les obligations qui dérivent, pour l'administration, de ces lois et règlements.

Art. 23. — Dans les limites de la zone frontière et dans le rayon de servitude des enceintes fortifiées, la Compagnie sera tenue, 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.

Art. 24. — Si la ligne du chemin de fer traverse un sol déjà concédé pour l'exploitation d'une mine, l'administration déterminera les mesures à prendre pour que l'établissement du chemin de fer ne nuise pas à l'exploitation de la mine, et réciproquement pour que, le cas échéant, l'exploitation de la mine ne compromette pas l'existence du chemin de fer.

Les travaux de consolidation à faire dans l'intérieur de la mine, à raison de la traversée du chemin de fer, et tous les dommages résultant de cette traversée pour les concessionnaires de la mine, seront à la charge de la Compagnie.

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. L'administration déterminera la nature et l'étendue des travaux qu'il conviendra d'entreprendre à cet effet, et qui seront d'ailleurs exécutés par les soins et aux frais de la Compagnie.

Art. 26. — Pour l'exécution des travaux, la Compagnie se soumettra aux décisions ministérielles concernant l'interdiction du travail les dimanches et jours fériés.

Art. 27. — La Compagnie exécutera les travaux par des moyens et des agents à son choix, mais en restant soumise au contrôle et à la surveillance de l'administration.

Ce contrôle et cette surveillance auront pour objet d'empêcher la Compagnie de s'écarter des dispositions prescrites par le présent cahier des charges et de celles qui résulteront des projets approuvés.

Art. 28. — 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, sur la demande de la Compagnie, à la reconnaissance et, s'il y a lieu, à la réception provisoire de ces travaux par un ou plusieurs commissaires que l'administration désignera.

Sur le vu du procès-verbal de cette reconnaissance, l'administration autorisera, s'il y a lieu, la mise en exploitation des parties dont il s'agit; après cette autorisation, la Compagnie pourra mettre lesdites parties en service et y percevoir les taxes ci-après déterminées. Toutefois, ces réceptions partielles ne

Droits réservés au Cnam et à ses partenaires

deviendront définitives que par la réception générale et définitive du chemin de fer.

Art. 29. — Après l'achèvement total des travaux, et dans le délai qui sera fixé par l'administration, la Compagnie fera faire à ses frais un bornage contradictoire et un plan cadastral du chemin de fer et de ses dépendances. Elle fera dresser, également à ses frais et contradictoirement avec l'administration, 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 lesdits 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 de la Compagnie et déposée dans les archives du gouvernement général civil de l'Algérie.

Les terrains acquis par la Compagnie 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.*

Art. 30. — 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 de la Compagnie.

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 de l'administration et aux frais de la Compagnie, sans préjudice, s'il y a lieu, des dispositions indiquées ci-après dans l'article 40.

Le montant des avances faites sera recouvré au moyen de rôles que le préfet rendra exécutoires.

Art. 31. — La Compagnie sera tenue d'établir à ses frais, mais seulement dans la partie de la ligne où cette mesure est indispensable, des gardiens en nombre suffisant pour assurer la sécurité de passage des trains sur la voie et celle de la circulation ordinaire sur les points où le chemin de fer sera traversé à niveau par des routes ou chemins.

Art. 32. — Les machines locomotives seront construites sur de bons modèles; elles devront consumer 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 réglées ou à régler pour les voitures servant au transport des voyageurs sur les chemins de fer. Elles seront suspendues sur ressorts et garnies de banquettes.

Il y en aura de deux classes au moins :

Celles de première classe seront couvertes, fermées à vitres et garnies de banquettes rembourrées;

Droits réservés au Cnam et à ses partenaires

Celles de deuxième classe seront couvertes, fermées à vitres et munies de banquettes à dossier.

Les vitres pourront s'ouvrir et elles seront garnies de rideaux et de stores.

L'intérieur de chacun des compartiments de toute classe contiendra l'indication du nombre de places de ce compartiment.

L'administration pourra exiger l'organisation d'un service de voitures du type ordinaire dit de *première classe;* le prix du tarif applicable à ces voitures sera de seize centimes par voyageur et par kilomètre, transport compris.

L'administration pourra exiger qu'un compartiment de chaque classe soit réservé, dans les trains de voyageurs, aux femmes voyageant seules.

Les locomotives, 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.

La Compagnie sera tenue, pour la mise en service de ce matériel, de se soumettre à tous les règlements sur la matière.

Les machines locomotives et tenders, s'il en est fait usage, voitures, wagons de toute espèce, plates-formes composant le matériel roulant, seront constamment entretenus en bon état.

Art. 33. — Des arrêtés du gouverneur général civil, rendus après que la Compagnie aura été entendue, détermineront les mesures et les dispositions nécessaires pour assurer la police et l'exploitation du chemin de fer, ainsi que la conservation des ouvrages qui en dépendent.

Toutes les dépenses qu'entraînera l'exécution des mesures prescrites en vertu de ces règlements seront à la charge de la Compagnie.

La Compagnie sera tenue de soumettre à l'approbation de l'administration les règlements relatifs à l'exploitation du chemin de fer.

Les règlements dont il s'agit dans les deux paragraphes précédents seront obligatoires non seulement pour la Compagnie concessionnaire, mais encore pour toutes celles qui obtiendraient ultérieurement l'autorisation d'établir des lignes de chemins de fer d'embranchement ou de prolongement, et, en général, pour toutes les personnes qui emprunteraient l'usage du chemin de fer.

Art. 34. — Pour tout ce qui concerne l'entretien et les réparations du chemin de fer et de ses dépendances, l'entretien du matériel et le service de l'exploitation, la Compagnie sera soumise au contrôle et à la surveillance de l'administration.

Outre la surveillance ordinaire, l'administration déléguera, aussi souvent qu'elle le jugera utile, un ou plusieurs commissaires pour reconnaître et constater l'état du chemin de fer, de ses dépendances et du matériel.

TITRE III. — *Durée, rachat et déchéance de la concession.*

Art. 35. — La durée de la concession pour le chemin désigné à l'article 1er sera de quatre-vingt-dix-neuf ans (99). Elle commencera à compter du délai fixé pour l'achèvement des travaux par l'article 2 du cahier des charges.

Art. 36. — A l'époque fixée pour l'expiration de la concession, et par le seul fait de cette expiration, le Gouvernement sera subrogé à tous les droits

Droits réservés au Cnam et à ses partenaires

de la Compagnie sur le chemin de fer et ses dépendances, et il entrera immédiatement en jouissance de tous ses produits.

La Compagnie sera tenue de lui remettre 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 gardes, etc. Il en sera de même de tous les objets mobiliers dépendant également dudit chemin, tels que les barrières et clôtures, voies, changements de voies, plaques tournantes, réservoirs d'eau, grues hydrauliques, machines fixes, etc.

Dans les cinq dernières années qui précéderont le terme de la concession, le Gouvernement 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 la Compagnie ne se mettait pas en mesure de satisfaire pleinement et entièrement à cette obligation.

En ce qui concerne les objets mobiliers, tels que le matériel roulant, les matériaux, combustibles et approvisionnements de tous genres, le mobilier des stations, l'outillage des ateliers et des gares, l'État sera tenu, si la Compagnie le requiert, de reprendre tous ces objets sur l'estimation qui en sera faite à dire d'experts, et réciproquement, si l'État le requiert, la Compagnie sera tenue de les céder de la même manière.

Toutefois, l'État ne pourra être tenu de reprendre que les approvisionnements nécessaires à l'exploitation du chemin pendant six mois.

Art. 37. — A toute époque après l'expiration des vingt-cinq premières années de la concession, le Gouvernement aura la faculté de racheter la concession entière du chemin de fer.

Pour régler le prix du rachat, on relèvera les produits nets annuels obtenus par la Compagnie pendant les sept années qui auront précédé celle où le rachat sera effectué ; 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 à la Compagnie 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.

La Compagnie recevra, en outre, dans les trois mois qui suivront le rachat, les remboursements auxquels elle aurait droit à l'expiration de la concession, selon l'article 36 ci-dessus.

Art. 38. — Faute par la Compagnie d'avoir terminé les travaux dans le délai fixé par l'article 2, faute aussi par elle d'avoir rempli les diverses obligations qui lui sont imposées par le présent cahier des charges, elle encourra la déchéance, et il sera pourvu tant à la continuation et à l'achèvement des travaux qu'à l'exécution des autres engagements contractés par la Compagnie, au moyen d'une adjudication que l'on ouvrira sur une mise à prix des ouvrages exécutés, des matériaux approvisionnés et des parties du chemin de fer déjà livrées à l'exploitation.

Droits réservés au Cnam et à ses partenaires

Les soumissions pourront être inférieures à la mise à prix.

La nouvelle Compagnie sera soumise aux clauses du présent cahier des charges, et la Compagnie évincée recevra d'elle le prix que la nouvelle adjudication aura fixé.

La partie du cautionnement qui n'aura pas été encore restituée deviendra la propriété de l'État.

Si l'adjudication ouverte n'amène aucun résultat, une seconde adjudication sera tentée sur les mêmes bases, après un délai de trois mois ; si cette seconde tentative reste également sans résultat, la Compagnie sera définitivement déchue de tous droits, et alors les ouvrages exécutés, les matériaux approvisionnés et les parties du chemin de fer déjà livrées à l'exploitation appartiendront à l'État.

Art. 39.—Si l'exploitation du chemin de fer vient à être interrompue en totalité ou en partie, l'administration prendra immédiatement, aux frais et risques de la Compagnie, les mesures nécessaires pour assurer provisoirement le service.

Si, dans les trois mois de l'organisation du service provisoire, la Compagnie n'a pas valablement justifié qu'elle est en état de reprendre et de continuer l'exploitation, et si elle ne l'a pas effectivement reprise, la déchéance pourra être prononcée par le gouverneur général.

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.

Art. 40. — Les dispositions des trois articles qui précèdent cesseraient d'être 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.*

Art. 41. — Pour indemniser la Compagnie des travaux et dépenses qu'elle s'engage à faire par le présent cahier des charges, et sous la condition expresse qu'elle en remplira exactement toutes les obligations, le Gouvernement lui accorde l'autorisation de percevoir, pendant toute la durée de la concession, les droits de péage et les prix de transport ci-après déterminés :

TARIF. 1° PAR TÊTE ET PAR KILOMÈTRE.	PRIX de péage.	PRIX de transport.	PRIX totaux.
	fr. c.	fr. c.	fr. c.
Grande vitesse.			
Voyageurs.... Voitures couvertes, fermées à vitres, et à banquettes rembourrées (1re classe).....	0 08	0 04	0 12
Voitures couvertes et fermées à vitres (2e classe).....	0 055	0 025	0 08
Enfants.. .... Au-dessous de trois ans, les enfants ne payent rien, à la condition d'être portés sur les genoux des personnes qui les accompagnent. 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 par les trains de voyageurs (sans que la perception puisse être inférieure à 0 fr. 50).....	0 016	0 008	0 024

Droits réservés au Cnam et à ses partenaires

	PRIX de péage.	PRIX de transport.	PRIX TOTAUX.
	fr. c.	fr. c.	fr. c.
Petite vitesse.			
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.			
2° PAR TONNE ET PAR KILOMÈTRE.			
Marchandises transportées à grande vitesse.			
Huitres, poissons frais, denrées, excédants de bagages et marchandises de toute classe transportées à la vitesse des trains de voyageurs	0 30	0 24	0 54
Marchandises transportées à petite vitesse.			
1re classe. — Spiritueux. — Huiles. — Bois de menuiserie, de teinture et autres bois exotiques. — Produits chimiques non dénommés. — Œufs. — Viande fraîche. — Gibier. — Sucres. — Café. — Drogues. — Épiceries. — Tissus. — Denrées coloniales. — Objets manufacturés. — Armes.	0 135	0 105	0 24
2e classe. — Blés. — Grains. — Farines. — Légumes farineux. — Riz, maïs, châtaignes et autres denrées alimentaires non dénommées. — Chaux et plâtre. — Charbon de bois. — Bois à brûler dit *de corde*. — Perches. — Chevrons. — Planches. — Madriers. — Bois de charpente. — Laines. — Vins. — Vinaigres. — Boissons. — Bières. — Levûre sèche. — Coke. — Fers. — Cuivres. — Plomb et autres métaux ouvrés ou non. — Fonte moulée. — Alfa	0 12	0 08	0 20
3e classe. — Houille. — Marne. — Cendres. — Fumiers et engrais. — Pierres à chaux et à plâtre. — Pavés et matériaux pour la construction et la réparation des routes. — Pierres de taille et produits de carrières. — Minerais de fer et autres. — Fonte brute. — Sel. — Moellons, — Meulières. — Cailloux. — Sable. — Argiles. — Briques. — Ardoises.	0 08	0 05	0 13
3° VOITURES ET MATÉRIEL ROULANT TRANSPORTÉS A PETITE VITESSE.			
Par pièce et par kilomètre.			
Wagon ou chariot pouvant porter de trois à cinq tonnes	0 14	0 09	0 23
Wagon ou chariot pouvant porter plus de cinq tonnes	0 18	0 12	0 30
Locomotive pesant de douze à dix-huit tonnes (ne trainant pas de convoi)	2 70	1 80	4 50
Locomotive pesant plus de dix-huit tonnes (ne trainant pas de convoi)	3 37	2 25	5 62
Tender de sept à dix tonnes	1 35	0 90	2 25
Tender de plus de dix tonnes	2 02	1 35	3 37
Les machines locomotives seront considérées comme ne trainant 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 trainer.			
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 quatres roues, à un fond et à une seule banquette dans l'intérieur	0 22	0 15	0 37
Voitures à quatre roues, à deux fonds et à deux banquettes dans l'intérieur, omnibus, diligences, etc	0 27	0 21	0 48
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 deuxième classe.			
Voitures de déménagement à deux ou à quatre roues, à vide	0 18	0 12	0 30
Ces voitures, lorsqu'elles seront chargées, payeront en sus des prix ci-dessus, par tonne de chargement et par kilomètre	0 12	0 09	0 21
4° SERVICE DES POMPES FUNÈBRES ET TRANSPORT DES CERCUEILS.			
Grande vitesse.			
Une voiture des pompes funèbres renfermant un ou plusieurs cercueils sera transportée aux mêmes prix et conditions qu'une voiture à quatre roues, à deux fonds et à deux banquettes	0 54	0 42	0 96
Chaque cercueil confié à l'administration du chemin de fer sera transporté, dans un compartiment isolé, au prix de	0 27	0 18	0 45

Droits réservés au Cnam et à ses partenaires

Les prix déterminés par le tarif pour les transports ne comprennent pas l'impôt qui pourrait être établi.

Il est expressément entendu que les prix de transport ne seront dus à la Compagnie qu'autant qu'elle effectuerait elle-même ces transports à ses frais et par ses propres moyens ; dans le cas contraire, elle 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 six kilomètres, elle sera comptée pour six kilomètres.

Le poids de la tonne est de mille kilogrammes.

Les fractions de poids ne seront comptées, tant pour la grande que pour la petite vitesse, que par centième de tonne ou par dix kilogrammes.

Ainsi, tout poids compris entre zéro et dix kilogrammes payera comme dix kilogrammes, entre dix et vingt kilogrammes comme vingt kilogrammes, etc.

Toutefois, pour les excédants de bagages et marchandises à grande vitesse, les coupures seront établies :

1° De zéro à cinq kilogrammes ;

2° Au-dessus de cinq kilogrammes, jusqu'à dix kilogrammes ;

3° Au-dessus de dix kilogrammes, par fraction indivisible de dix kilogrammes.

Quelle que soit la distance parcourue, le prix d'une expédition quelconque, soit en grande, soit en petite vitesse, ne pourra être moindre de quarante centimes.

Dans le cas où le prix de l'hectolitre de blé s'élèverait sur le marché régulateur de Marseille à vingt francs ou au-dessus, le Gouvernement pourra exiger de la Compagnie que le tarif du transport des blés, grains, riz, maïs, farines et légumes farineux, péage compris, ne puisse s'élever au maximum qu'à dix centimes par tonne et par kilomètre.

Art. 42. — A moins d'une autorisation spéciale et révocable de l'administration, tout train régulier de voyageurs devra contenir des voitures de toutes classes en nombre suffisant pour toutes les personnes qui se présenteraient dans les bureaux du chemin de fer.

Dans chaque train de voyageurs, la Compagnie aura la faculté de placer des voitures à compartiments spéciaux pour lesquels il sera établi des prix particuliers que l'administration fixera, sur la proposition de la Compagnie ; mais le nombre des places à donner dans ces compartiments ne pourra dépasser le cinquième du nombre total des places du train.

Art. 43. — Tout voyageur dont le bagage ne pèsera pas plus de trente kilogrammes 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 vingt kilogrammes pour les enfants transportés à moitié prix.

Art. 44. — Les animaux, denrées, marchandises, effets et autres objets non désignés dans le tarif seront rangés, pour les droits à percevoir, dans les

Droits réservés au Cnam et à ses partenaires

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 première classe du tarif ci-dessus.

Les assimilations de classes pourront être provisoirement réglées par la Compagnie, mais elles seront soumises immédiatement à l'administration, qui prononcera définitivement.

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 trois mille kilogrammes (3 000 kilog.).

Néanmoins, la Compagnie ne pourra se refuser à transporter les masses indivisibles pesant de trois mille à cinq mille kilogrammes ; mais les droits de péage et les prix de transport seront augmentés de moitié.

La Compagnie ne pourra être contrainte à transporter des masses pesant plus de cinq mille kilogrammes (5 000 kilog.).

Si, nonobstant la disposition qui précède, la Compagnie transporte des masses indivisibles pesant plus de cinq mille kilogrammes, elle 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 de la Compagnie.

Art. 46. — Les prix de transport déterminés au tarif ne sont point applicables :

1° Aux denrées et objets qui ne sont pas nommément énoncés dans le tarif et qui ne pèseraient pas deux cents kilogrammes sous le volume d'un mètre cube ;

2° Aux matières inflammables ou explosibles, aux animaux et objets dangereux, pour lesquels des règlements de police prescriraient des précautions spéciales ;

3° Aux animaux dont la valeur déclarée excéderait cinq mille francs ;

4° 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° Et, en général, à tous paquets, colis ou excédants de bagages pesant isolément quarante kilogrammes 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 quarante kilogrammes d'objets envoyés par une personne à une même personne. Il en sera de même pour les excédants de bagages qui pèseront ensemble ou isolément plus de quarante kilogrammes.

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 l'administration, tant pour la grande que pour la petite vitesse, sur la proposition de la Compagnie.

Droits réservés au Cnam et à ses partenaires

En ce qui concerne les paquets ou colis mentionnés au paragraphe 3 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 quarante kilogrammes.

Art. 47. — Dans le cas où la Compagnie 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'elle est autorisée à percevoir, les taxes abaissées ne pourront être relavées qu'après un délai de trois mois au moins pour les voyageurs et pour les marchandises.

Toute modification de tarif proposée par la Compagnie sera annoncée un mois d'avance par des affiches.

La perception des tarifs modifiés ne pourra avoir lieu qu'avec l'homologation de l'administration supérieure, 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 modification n'est pas applicable aux traités qui pourraient intervenir entre le Gouvernement et la Compagnie dans l'intérêt des services publics, ni aux réductions ou remises qui seraient accordées par la Compagnie aux indigents.

En cas d'abaissement des tarifs, la réduction portera proportionnellement sur le péage et sur le transport.

Art. 48. — La Compagnie sera tenue 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 les registres de la gare de départ, du prix total dû pour leur 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 de la Compagnie et l'autre aux mains de l'expéditeur.

Dans le cas où l'expéditeur ne demanderait pas de lettre de voiture, la Compagnie sera tenue 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.

Art. 49. — Les animaux, denrées, marchandises et objets quelconques seront expédiés et livrés de gare en gare dans les délais résultant des conditions ci-après exprimées :

1° Les denrées, marchandises et objets quelconques à grande vitesse seront expédiés par le premier train de voyageurs comprenant des voitures de toutes

Droits réservés au Cnam et à ses partenaires

classes et correspondant avec leur destination, pourvu qu'ils aient été présentés à l'enregistrement six heures avant le départ de ce train.

Ils seront mis à la disposition des destinataires, à la gare, dans le délai de trois heures après l'arrivée de ce même train.

Pour les animaux, ces délais seront fixés à trois heures (3 heures) pour les gares de départ et à deux heures (2 heures) pour les gares d'arrivée.

2° Les animaux, denrées, marchandises et objets quelconques à petite vitesse seront expédiés dans le jour qui suivra celui de la remise; toutefois, l'administration pourra étendre ce délai à deux jours.

Le maximum de durée du trajet sera fixé par l'administration, sur la proposition de la Compagnie, sans que ce maximum puisse excéder vingt-quatre heures par fractions indivisibles de cent vingt-cinq kilomètres.

Les colis seront mis à la disposition des destinataires dans le jour qui suivra celui fixé pour 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 gouverneur général civil, 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 de la Compagnie, 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.

L'administration supérieure 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 l'administration, sur la proposition de la Compagnie.

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 ou magasins du chemin de fer, seront fixés annuellement par l'administration, sur la proposition de la Compagnie.

Art. 51. — La Compagnie sera tenue de faire, dans un périmètre et dans des délais qui seront déterminés par l'administration, soit par elle-même, soit par un intermédiaire dont elle 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 obligatoires que pour les stations présentant une population agglomérée d'au moins cinq mille âmes.

Les tarifs à percevoir seront fixés par l'administration, sur la proposition de la Compagnie. Ils seront applicables à tout le monde sans distinction.

Toutefois, les expéditeurs et destinataires restent libres de faire eux-mêmes et à leurs frais le factage et le camionnage des marchandises.

Droits réservés au Cnam et à ses partenaires

Art. 52. — A moins d'une autorisation spéciale de l'administration, il est interdit à la Compagnie, 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.

L'administration, agissant en vertu de l'article 33 ci-dessus, 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 à divers services publics.*

Art. 53. — Les militaires ou marins voyageant en corps, aussi bien que les militaires ou marins voyageant isolément pour cause de service, envoyés en congé limité ou en permission, ou rentrant dans leurs foyers après libération, ne seront assujettis, eux, leurs chevaux et leurs bagages, qu'à la moitié de la taxe du tarif fixé par le présent cahier des charges.

Si le Gouvernement avait besoin de diriger des troupes et un matériel militaire ou naval sur l'un des points desservis par le chemin de fer, la Compagnie serait tenue de mettre immédiatement à sa disposition, pour la moitié de la taxe du même tarif, tous ses moyens de transport.

Art. 54. — 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 la Compagnie.

La même faculté est accordée aux agents des contributions indirectes et des douanes chargés de la surveillance des chemins de fer dans l'intérêt de la perception de l'impôt.

Art. 55. — Le service des lettres et dépêches sera fait comme il suit sur la ligne :

1° A chacun des trains de voyageurs et de marchandises circulant aux heures ordinaires de l'exploitation, la Compagnie sera tenue de réserver gratuitement un compartiment spécial d'une voiture de deuxième classe, pour recevoir les lettres, les dépêches et les agents nécessaires au service des postes, le surplus de la voiture restant à la disposition de la Compagnie.

Toutefois, si les besoins du service l'exigeaient, la Compagnie devrait livrer gratuitement un deuxième compartiment.

2° Si le volume des dépêches ou la nature du service rend insuffisante la capacité de deux compartiments à deux banquettes, de sorte qu'il y ait lieu de substituer une voiture spéciale aux wagons ordinaires, le transport de cette voiture sera également gratuit.

Lorsque la Compagnie voudra changer les heures de départ de ses convois ordinaires, elle sera tenue d'en avertir l'administration des postes quinze jours à l'avance.

3° Le service de la poste pourra exiger chaque jour un ou plusieurs trains spéciaux dont la marche sera réglée par M. le gouverneur général de l'Algérie, la Compagnie entendue.

Droits réservés au Cnam et à ses partenaires

La rétribution à payer dans ce cas à la Compagnie pour chaque train ne pourra excéder soixante-quinze centimes par kilomètre parcouru pour la première voiture et vingt-cinq centimes pour chaque voiture en sus de la première.

4° La Compagnie pourra placer dans les convois spéciaux de la poste des voitures de toutes classes, pour le transport, à son profit, des voyageurs et des marchandises.

5° La Compagnie ne pourra être tenue d'établir des convois spéciaux ou de changer les heures de départ, la marche ou le stationnement des convois, qu'autant que l'administration l'aura prévenue par écrit quinze jours à l'avance.

6° Néanmoins, toutes les fois qu'en dehors des services réguliers l'administration requerra l'expédition d'un convoi extraordinaire, soit de jour, soit de nuit, cette expédition devra être faite immédiatement, sauf l'observation des règlements de police ; le prix sera ultérieurement réglé de gré à gré ou à dire d'experts, entre l'administration et la Compagnie.

7° L'administration des postes fera construire à ses frais les voitures qu'il pourra être nécessaire d'affecter spécialement au transport et à la manutention des dépêches. Elle réglera la forme et les dimensions de ces voitures, sauf l'approbation par M. le gouverneur général de l'Algérie des dispositions qui intéressent la régularité et la sécurité de la circulation. Elles seront montées sur châssis et sur roues. Leur poids ne dépassera pas huit mille kilogrammes, chargement compris. L'administration des postes fera entretenir à ses frais ses voitures spéciales; toutefois, l'entretien des châssis et des roues sera à la charge de la Compagnie.

8° La Compagnie ne pourra réclamer aucune augmentation des prix ci-dessus indiqués lorsqu'il sera nécessaire d'employer des plates-formes au transport des malles-poste ou des voitures spéciales en réparation.

9° La vitesse moyenne des convois spéciaux mis à la disposition de l'administration des postes ne pourra être inférieure à celle des trains les plus rapides de la Compagnie dans chaque section.

10° La Compagnie sera tenue de transporter gratuitement, par tous les convois de voyageurs, tout agent des postes chargé d'une mission ou d'un ordre de service accidentel et porteur d'un ordre de service régulier délivré conformément aux prescriptions d'un arrêté rendu par le gouverneur de l'Algérie, la Compagnie entendue. Il sera accordé à l'agent des postes en mission une place de voiture de première classe.

11° La Compagnie sera tenue de fournir, à chacun des points extrêmes de la ligne, ainsi qu'aux principales stations intermédiaires qui seront désignées par l'administration des postes, un emplacement sur lequel l'administration pourra faire construire des bureaux de poste ou d'entrepôt des dépêches et des hangars pour le chargement et le déchargement des malles-porte. Les dimensions de cet emplacement seront, au maximum, de soixante-quatre mètres carrés.

12° La valeur locative du terrain ainsi fourni par la Compagnie lui sera payée de gré à gré ou à dire d'experts.

Droits réservés au Cnam et à ses partenaires

13° La position sera choisie de manière que les bâtiments construits aux frais de l'État ne puissent entraver en rien le service de la Compagnie.

14° L'administration se réserve le droit d'établir à ses frais, sans indemnité, mais aussi sans responsabilité pour la Compagnie, tous poteaux ou appareils nécessaires à l'échange des dépêches sans arrêt de train, à la condition que ces appareils, par leur nature ou leur position, n'apportent pas d'entrave aux différents services de la ligne ou des stations.

15° Les employés chargés de la surveillance du service, les agents préposés à l'échange ou à l'entrepôt des dépêches auront accès dans les gares ou stations pour l'exécution de leur service, en se conformant aux règlements de police intérieure de la Compagnie.

Art. 56. — La Compagnie sera tenue, à toute réquisition, de faire partir par convoi ordinaire les wagons ou voitures cellulaires employés au transport des prévenus, accusés ou condamnés.

Les wagons et les voitures employés au service dont il s'agit seront construits aux frais de l'État ou des départements; leurs formes et leurs dimensions seront déterminées de concert par le gouverneur général de l'Algérie et par le Ministre de l'intérieur, la Compagnie entendue.

Les employés de l'administration, les gardiens, les gendarmes et les prisonniers placés dans les wagons ou voitures cellulaires ne seront assujettis qu'à la moitié de la taxe applicable aux places de deuxième classe, telle qu'elle est fixée par le présent cahier des charges.

Le transport des wagons et des voitures sera gratuit.

Dans le cas où l'administration voudrait, pour le transport des prisonniers, faire usage des voitures de la Compagnie, celle-ci sera tenue de mettre à sa disposition un ou plusieurs compartiments spéciaux de voitures de deuxième classe à deux banquettes. Le prix de location en sera fixé à raison de trente centimes (0 fr. 30) par compartiment et par kilomètre.

Les dispositions qui précèdent seront applicables au transport des jeunes délinquants recueillis par l'administration pour être transférés dans les établissements d'éducation.

Art. 57. — Sur chaque ligne, le Gouvernement se réserve la faculté de faire, le long des voies, toutes les constructions, de poser tous les appareils nécessaires à l'établissement d'une ligne télégraphique, sans nuire au service du chemin de fer.

Sur la demande de l'administration des lignes télégraphiques, il sera réservé, dans les gares des villes et des localités qui seront désignées ultérieurement, le terrain nécessaire à l'établissement de maisonnettes destinées à recevoir le bureau télégraphique et son matériel.

La Compagnie concessionnaire sera tenue de faire garder par ses agents les fils et appareils des lignes électriques, de donner aux employés télégraphiques connaissance de tous les accidents qui pourraient survenir et de leur en faire connaître les causes.

En cas de rupture du fil télégraphique, les employés de la Compagnie auront à raccrocher provisoirement les bouts séparés, d'après les instructions qui leur seront données à cet effet.

Droits réservés au Cnam et à ses partenaires

Les agents de la télégraphie voyageant pour le service de la ligne télégraphique auront le droit de circuler gratuitement dans les voitures du chemin de fer.

En cas de rupture du fil télégraphique ou d'accidents graves, une locomotive sera mise immédiatement à la disposition de l'inspecteur 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 sera gratuit et il devra être effectué dans des conditions telles qu'il ne puisse entraver en rien la circulation publique.

Dans le cas où des déplacements de fils, appareils ou poteaux deviendraient nécessaires par suite de travaux exécutés sur le chemin, ces déplacements auraient lieu aux frais de la Compagnie, par les soins de l'administration des lignes télégraphiques.

La Compagnie pourra être autorisée et, au besoin, requise par le gouverneur général de l'Algérie, d'établir à ses frais les fils et appareils télégraphiques destinés à transmettre les signaux nécessaires pour la sûreté et la régularité de son exploitation.

Elle pourra, avec l'autorisation de M. le gouverneur général de l'Algérie, se servir des poteaux de la ligne télégraphique de l'État, lorsqu'une semblable ligne existera le long de la voie.

La Compagnie sera tenue de se soumettre à tous les règlements d'administration publique concernant l'établissement et l'emploi de ces appareils, ainsi que l'organisation, aux frais de la Compagnie, du contrôle de ce service par les agents de l'État.

TITRE VI. — *Clauses diverses.*

Art. 58. — Dans le cas où le Gouvernement ordonnerait ou autoriserait la construction de routes, de chemins de fer ou de canaux qui traverseraient la ligne objet de la présente concession, la Compagnie 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 la Compagnie.

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 de la Compagnie.

Art. 60. — Le Gouvernement se réserve expressément le droit d'accorder de nouvelles concessions de chemins de fer s'embranchant sur la ligne concédée ou qui pourraient être établis en prolongement de ladite ligne.

La Compagnie ne pourra mettre aucun obstacle à ces embranchements, ni réclamer, à l'occasion de leur établissement, aucune indemnité quelconque, pourvu qu'il n'en résulte aucun obstacle à la circulation, ni aucuns frais particuliers pour la Compagnie.

Les Compagnies concessionnaires de chemins de fer d'embranchement ou de prolongement auront la faculté, moyennant les tarifs ci-dessus déterminés et l'observation des règlements de police et de service établis ou à établir, de

Droits réservés au Cnam et à ses partenaires

faire circuler leurs voitures, wagons et machines sur le chemin de fer objet de la présente concession, pour lequel cette faculté sera réciproque à l'égard desdits embranchements et prolongements.

Dans le cas où le service des chemins de fer d'embranchement devrait être établi dans les gares de la Compagnie, la redevance à payer à ladite Compagnie sera réglée d'un commun accord entre les deux Compagnies intéressées, et, en cas de dissentiment, par voie d'arbitrage.

En cas de désaccord sur le principe ou l'exercice de l'usage commun desdites Compagnies, il sera statué par le gouverneur général, les deux Compagnies entendues.

Dans ce cas, lesdites Compagnies ne payeront le prix du péage que pour le nombre de kilomètres réellement parcourus, un kilomètre entamé étant d'ailleurs considéré comme parcouru.

Dans le cas où les diverses Compagnies ne pourraient s'entendre entre elles sur l'exercice de cette faculté, le Gouvernement statuerait sur les difficultés qui s'élèveraient entre elles à cet égard.

Dans le cas où une Compagnie d'embranchement ou de prolongement oignant 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 la Compagnie concessionnaire de cette dernière ligne ne voudrait pas circuler sur les prolongements et embranchements, les Compagnies seraient tenues de s'arranger entre elles de manière que le service de transport ne soit jamais interrompu aux points de jonction des diverses lignes.

Celle des Compagnies 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 Compagnies ne se mettraient pas d'accord sur la quotité de l'indemnité ou sur les moyens d'assurer la continuation du service sur toute la ligne, le Gouvernement y pourvoirait d'office et prescrirait toutes les mesures nécessaires.

La Compagnie pourra être assujettie, par les décrets qui seront ultérieurement rendus pour l'exploitation des chemins de fer de prolongement ou d'embranchement joignant celui qui lui est concédé, à accorder aux Compagnies de ces chemins une réduction de péage ainsi calculée :

1° Si le prolongement ou l'embranchement n'a pas plus de cent kilomètres, dix pour cent (10 %) du prix perçu par la Compagnie;

2° Si le prolongement ou l'embranchement excède cent kilomètres, quinze pour cent (15 %);

3° Si le prolongement ou l'embranchement excède deux cents kilomètres, vingt pour cent (20 %);

4° Si le prolongement ou l'embranchement excède trois cents kilomètres, vingt-cinq pour cent (25 %).

Art. 61. — La Compagnie sera tenue de s'entendre avec les villes, les communes et les propriétaires de mines, usines ou carrières qui, offrant de se soumettre aux conditions prescrites ci-après, demanderaient un nouvel embranchement ; à défaut d'accord, l'administration statuera sur la demande, la Compagnie entendue.

Droits réservés au Cnam et à ses partenaires

Les embranchements seront construits aux frais des villes, communes et propriétaires de mines et usines ou carrières, et de manière à ce qu'il ne résulte de leur établissement aucune entrave à la circulation générale, aucune 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 desdits 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 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 la Compagnie, elle pourra exiger une indemnité égale à la valeur du droit de loyer des wagons pour chaque période de retard après l avertissement.

Les traitements des gardiens d'aiguilles et des barrières des embranchements autorisés par l'administration sont à la charge des propriétaires des embranchements. Ces gardiens seront nommés et payés par la Compagnie, et les frais qui en résulteront lui seront remboursés par lesdits propriétaires.

En cas de difficulté, il sera statué par l'administration, la Compagnie 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 Compagnie, et après avoir entendu le propriétaire de l'embranchement, ordonner par un arrêté la suppression du service et faire supprimer la soudure, sauf recours à l'administration

Droits réservés au Cnam et à ses partenaires

supérieure, et sans préjudice de tous dommages-intérêts que la Compagnie 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 dix-huit centimes (0 fr. 18) par tonne pour le premier kilomètre et, en outre, six centimes (0 fr. 06) 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'ils 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 l'administration supérieure, sur la proposition de la Compagnie.

Tout wagon envoyé par la Compagnie 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 Compagnie sera en droit de refuser les chargements qui dépasseraient le maximum déterminé en raison des dimensions autorisées 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 Compagnie.

Art. 62. — Dans le cas de l'établissement d'une contribution foncière en Algérie, la cote de cette contribution pour les chemins de fer serait calculée en raison de la surface de terrain occupée par ces chemins et leurs dépendances, comme pour les canaux, conformément à la loi du 25 avril 1803.

Dans le même cas, 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 de la Compagnie.

Art. 63. — Les agents et gardes que la Compagnie établira, soit pour la perception des droits, soit pour la police et la surveillance des chemins de fer et de leurs dépendances, et qui seront agréés par l'administration, auront qualité pour dresser procès-verbal sur les crimes, délits et contraventions concernant la conservation de la voie ferrée et de ses dépendances.

Art. 64. — Il sera institué près de la Compagnie un ou plusieurs inspecteurs ou commissaires spécialement chargés de surveiller les opérations de la Compagnie, pour tout ce qui ne rentre pas dans les attributions des ingénieurs de l'État.

Art. 65. — Les frais de visite, de surveillance et de réception des travaux, et les frais de contrôle de l'exploitation, seront supportés par la Compagnie. Ces frais comprendront le traitement des inspecteurs ou commissaires dont il a été question dans l'article précédent.

Afin de pourvoir à ces frais, la Compagnie sera tenue de verser chaque année,

Droits réservés au Cnam et à ses partenaires

à la caisse centrale du Trésor public, une somme de cent francs pour chaque kilomètre de chemin de fer concédé. Toutefois cette somme sera réduite à cinquante francs par kilomètre pour les sections non encore livrées à l'exploitation.

Dans lesdites sommes n'est pas comprise celle qui sera déterminée, en exécution de l'article 57 ci-dessus, pour frais de contrôle du service télégraphique de la Compagnie par les agents de l'État.

Si la Compagnie ne verse pas les sommes ci-dessus réglées aux époques qui auront été fixées, le préfet rendra un rôle exécutoire et le montant en sera recouvré conformément au décret du 27 mai 1854.

Art. 66. — La Compagnie fait élection de domicile à Paris. Elle est tenue d'avoir à Constantine un représentant accrédité auprès de l'administration.

Dans le cas où elle ne l'aurait pas fait, toute notification ou signification à elle adressée sera valable lorsqu'elle sera faite au secrétariat général de la préfecture de la Seine ou au secrétariat de la préfecture de Constantine.

Art. 67. — Les contestations qui s'élèveraient entre la Compagnie 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 de Constantine, sauf recours au Conseil d'État.

ANNEXE LXXXVI

COMPAGNIE DE L'EST-ALGÉRIEN

Décret du 20 décembre 1877 et convention annexe concernant le chemin de fer d'intérêt local de la Maison-Carrée à l'Alma.

1° *Décret du 20 décembre 1877.*

Article 1er. — Est déclaré d'utilité publique l'établissement d'un chemin de fer d'intérêt local dirigé de la station de la Maison-Carrée, sur la ligne d'Alger à Oran, au village de l'Alma.

La présente déclaration d'utilité publique sera considérée comme non avenue si les expropriations nécessaires pour l'exécution dudit chemin ne sont pas accomplies dans le délai de deux ans, à partir de la date du présent décret.

Art. 2. — Le département d'Alger est autorisé à pourvoir à l'exécution de ce chemin de fer d'intérêt local suivant les dispositions de la loi du 12 juillet 1865 et du décret du 7 mai 1874, qui rend cette loi exécutoire en Algérie, et conformément aux clauses et conditions de la convention passée, le 31 août 1877, avec le sieur *Joret*, ainsi que du cahier des charges annexé à cette convention.

Des copies certifiées de ces convention et cahier des charges resteront annexées au présent décret.

Droits réservés au Cnam et à ses partenaires

Art. 3. — Dans le cas où il serait reconnu nécessaire de classer le chemin susmentionné comme ligne d'intérêt général, l'État pourra se subroger aux droits et obligations qui résultent, pour le département, des convention et cahier des charges précités, à la charge de rembourser au département les sommes qu'il aurait versées, à titre de garantie d'intérêt, en exécution de ladite convention.

Art. 4. — Aucune émission d'obligations ne pourra avoir lieu qu'en vertu d'une autorisation donnée par le Ministre des travaux publics, de concert avec le gouverneur général de l'Algérie et après avis du Ministre des finances.

En aucun cas, il ne pourra être émis d'obligations pour une somme supérieure au montant du capital-actions, qui sera fixé à la moitié de la dépense jugée nécessaire pour le complet établissement et la mise en exploitation du chemin de fer, et ce capital-actions devra être effectivement versé, sans qu'il puisse être tenu compte des actions libérées ou à libérer autrement qu'en argent.

Aucune émission d'obligations ne pourra d'ailleurs être autorisée avant que les quatre cinquièmes du capital-actions aient été versés et employés en achats de terrains, travaux, approvisionnements sur place, ou en dépôt de cautionnement.

Toutefois, le concessionnaire pourra être autorisé à émettre des obligations lorsque la totalité du capital-actions aura été versée et s'il est dûment justifié que plus de la moitié de ce capital-actions a été employé dans les termes du paragraphe précédent ; mais les fonds provenant de ces émissions anticipées devront être déposés soit à la Banque de France, soit à la Banque d'Algérie ou à la caisse des dépôts et consignations, et ne pourront être mis à la disposition du concessionnaire que sur l'autorisation formelle du gouverneur général de l'Algérie.

Art. 5. — Le compte rendu détaillé des résultats de l'exploitation, comprenant les dépenses d'établissement et d'exploitation et les recettes brutes, sera remis tous les trois mois au gouverneur général de l'Algérie, qui l'enverra au Ministre des travaux publics pour être inséré au *Journal officiel*.

Art. 6. — Le Ministre des travaux publics et le gouverneur général de l'Algérie sont chargés, chacun en ce qui le concerne, de l'exécution du présent décret, qui sera inséré au *Bulletin des lois* et au *Bulletin des actes officiels du gouvernement de l'Algérie*.

2° *Convention du* 31 *août* 1877.

Article 1er. — Le préfet du département d'Alger, en vertu des pouvoirs résultant des délibérations ci-dessus énoncées, concède à M. *Joret*, qui accepte, le chemin de fer de la Maison-Carrée à l'Alma.

Art. 2. — La durée de la concession, pour la ligne mentionnée dans l'article précédent, sera de quatre-vingt-dix-neuf ans, qui commenceront à courir à l'expiration du dix-huitième mois qui suivra le décret de ratification de la présente convention.

Art. 3. — *M. Joret* s'engage à exécuter à ses frais, risques et périls, et aux clauses et conditions du cahier des charges ci-annexé (nos 1 et 1 *bis*), le che-

Droits réservés au Cnam et à ses partenaires

min de fer de la Maison-Carrée à l'Alma, dans le délai de dix-huit mois, à partir de la notification du décret de déclaration d'utilité publique.

Le chemin sera exécuté successivement par sections, en conformité des projets approuvés par le préfet et pour chacune des sections. Toutefois, il pourra être introduit en cours d'exécution des modifications de détail, soit sur la demande du concessionnaire, soit sur celle du préfet, et après approbation de la commission départementale.

Les projets de tous les travaux à exécuter devront d'ailleurs être dressés et présentés à l'approbation du préfet, en conformité des dispositions du cahier des charges, aucun ouvrage ne pouvant être entrepris, pour l'établissement du chemin de fer et de ses dépendances, qu'avec l'autorisation préfectorale.

Art. 4. — Le concessionnaire s'engage à construire et à exploiter chaque section dans un délai de dix-huit mois, à partir du jour où, après avoir approuvé les projets, le préfet donnera l'ordre de commencer les travaux.

Le chemin de fer suivra le tracé décrit au mémoire et défini par les plans et profils des projets définitifs approuvés par le préfet.

Art. 5. — Le préfet du département d'Alger s'engage, au nom du même département, à garantir au concessionnaire, pendant la durée de la présente concession, un minimum d'intérêt de six francs pour cent francs par an, amortissement compris, sur le capital employé par le concessionnaire à l'exécution des travaux du chemin de fer de la Maison-Carrée à l'Alma, et dont le coût est fixé à forfait à la somme de trois millions huit cent mille francs (3 800 000 fr.), sans toutefois que l'intérêt garanti puisse, en aucun cas, excéder la somme de deux cent vingt-huit mille francs (228 000 fr.).

La garantie d'intérêt stipulée par le présent article s'exercera à partir du premier trimestre qui suivra l'époque de la mise en exploitation totale ou partielle de la ligne proportionnellement au nombre de kilomètres exploités.

A cet effet, dans les deux premiers mois de chaque semestre, le concessionnaire devra fournir au préfet un compte détaillé des recettes et des dépenses de l'exploitation du chemin de fer pendant le semestre précédent. Le compte sera certifié exact dans toutes ses parties par le service du contrôle.

Pour l'évaluation du revenu net garanti, les frais d'exploitation seront établis à forfait ainsi qu'il suit, par rapport aux recettes brutes constatées :

Au-dessous de 11 000 francs de recettes brutes, 7 000 francs, somme fixe;
De 11 000 francs à 12 000 francs, 64 pour cent, sans excéder 7 440 francs;
De 12 000 francs à 13 000 francs, 62 pour cent, sans excéder 7 800 francs;
De 13 000 francs à 14 000 francs, 60 pour cent, sans excéder 8 120 francs;
De 14 000 francs à 15 000 francs, 58 pour cent, sans excéder 8 400 francs;
De 15 000 francs à 16 000 francs, 56 pour cent, sans excéder 8 640 francs;
De 16 000 francs à 20 000 francs, 55 pour cent, sans excéder 10 400 francs;
Au delà de 20 000 francs, 52 pour cent.

En conséquence, après avoir établi le montant des recettes brutes, on en déduira les frais d'exploitation d'après les bases ci-dessus et l'on obtiendra ainsi le revenu net. Si ce revenu est inférieur au minimum garanti, la différence sera payée par le département au concessionnaire; si, au contraire, le revenu net atteint ou dépasse ce maximum de garantie, il ne sera rien dû au

Droits réservés au Cnam et à ses partenaires

concessionnaire par le département. Après quatre années d'exploitation de la ligne entière, les frais d'exploitation seront fixés définitivement par le conseil général, le concessionnaire entendu.

Il est entendu que dans les dépenses seront comptés les intérêts et les avances auxquelles le concessionnaire aurait dû recourir pour faire face aux frais de l'exploitation ci-dessus fixés et au service des intérêts garantis en attendant le payement par le département. Cet intérêt ne pourra dépasser le six pour cent.

Toutefois, ne seront pas compris dans les frais annuels l'intérêt et l'amortissement des emprunts que le concessionnaire pourrait contracter pour l'achèvement des travaux en cas d'insuffisance du capital garanti par le département.

Le préfet pourra faire contrôler les éléments du compte sur tous les registres et pièces de l'exploitation, qui devront être communiquées sans déplacement aux personnes qu'il désignera.

Le règlement définitif de chaque compte semestriel de la garantie sera arrêté et soldé dans le mois qui suivra la remise du compte des recettes et des dépenses du même semestre.

Dans le cas où cette garantie deviendrait effective, les sommes versées à ce titre par le département au concessionnaire seront remises à titre d'avances remboursables par le concessionnaire, aussitôt que le revenu net excédera huit pour cent. La moitié de l'excédant, dans quelque année que cet excédant se produise, sera affectée à l'extinction du compte avances, l'autre moitié restant au concessionnaire.

Art. 6. — Pour rendre effective la garantie dont il est parlé ci-dessus, le département autorise l'inscription, sur les titres qui pourront être émis, de la garantie du département pour le payement des intérêts.

Ces intérêts garantis ne pourront, dans aucun cas, dépasser le chiffre d'estimation à forfait fixé par la présente convention et ne seront dus que proportionnellement à l'avancement des travaux, après la réception provisoire et la mise en exploitation de chaque section.

Art. 7. — Le concessionnaire fournira un cautionnement calculé sur la base de un vingtième du forfait des dépenses de la ligne concédée, lequel sera versé aussitôt après le décret d'utilité publique. Ce cautionnement sera ultérieurement remboursé au concessionnaire dans les termes de l'article 67 du cahier des charges.

Art. 8. — Dans le cas de non-approbation des présentes par qui de droit, les parties contractantes n'auront à exercer aucun droit à indemnité quelconque respectivement l'une contre l'autre.

Art. 9. — Les frais d'enregistrement de la présente convention et du cahier des charges y annexé ne seront passibles que du droit fixe de trois francs et ils seront à la charge du concessionnaire.

3° *Cahier des charges.*

TITRE Ier. — *Tracé et construction.*

Article 1er (1). — Le chemin de fer partira de la gare actuelle de la Maison-

(1) Voir l'article 1er modifié, page 440.

Droits réservés au Cnam et à ses partenaires

Carrée et passera par ou près du village de l'Alma, pour aboutir près du col des Beni-Aïcha, au bas de ce col.

Art. 2. — Les travaux devront être commencés dans un délai de six mois, à partir de la date du décret déclaratif d'utilité publique, et devront être terminés dans un délai de dix-huit mois, à partir de la date de l'approbation de tous les projets par le préfet.

Art. 3. — Aucun travail ne pourra être entrepris, pour l'établissement du chemin de fer et de ses dépendances, qu'avec l'autorisation préfectorale ; à cet effet, les projets de tous les travaux à exécuter seront dressés en double expédition et soumis à l'approbation de l'administration supérieure pour ce qui concerne la grande voirie, et du préfet pour ce qui concerne la petite.

L'une de ces expéditions sera remise au concessionnaire avec le visa du préfet; l'autre restera dans les bureaux de la préfecture.

Avant comme pendant l'exécution, le concessionnaire aura la faculté de proposer aux projets adoptés les modifications qu'il jugerait utiles; mais ces modifications ne pourront être exécutées que moyennant l'approbation de l'autorité compétente.

Art. 4. — Le concessionnaire pourra prendre copie de l'avant-projet de la Maison-Carrée à l'Alma, acquis par le département, et s'engage à solder immédiatement à l'auteur de cet avant-projet la somme de deux cents francs par kilomètre.

Les pièces de cet avant-projet consistent en, savoir :

PIÈCES ÉCRITES.

Dispositions générales ;

Évaluation approximative des dépenses de premier établissement et conditions techniques ;

Évaluation des dépenses d'exploitation ;

Évaluation approximative des recettes ;

Conclusions générales indiquant le bénéfice net annuel à réaliser;

Itinéraire des ouvrages à construire pour le passage des voies de communication et des cours d'eau ;

Zone des terrains occupés ; calcul des emprises ;

Terrassements; détermination des cubes de déblais et remblais à exécuter ;

Classification des déblais et mouvement des terres ; distribution des terrassements ;

Avant-métré et décompte des ouvrages d'art.

DESSINS.

Plan général du tracé à l'échelle de un dix-millième;

Profil en long ;

Profils en travers ; types des terrassements;

Profils en travers; types des rails;

Type d'un aqueduc de soixante-dix centimètres et un mètre d'ouverture ;

Type d'un aqueduc de un mètre cinquante centimètres, deux mètres et deux mètres cinquante centimètres d'ouverture ;

Type d'un pont de trois mètres d'ouverture ;

Droits réservés au Cnam et à ses partenaires

Type d'un pont de quatre mètres d'ouverture ;
Type d'une travée de six mètres d'ouverture pour les grands ponts en bois;
Type des gares, comprenant cinq feuilles ;
Type d'une guérite de garde pour passage à niveau, quatre feuilles ;
Type d'un abri à voyageurs pour les petites gares, deux feuilles ;
Type des quais des petites gares avec abri et bascule ;
Type des quais couverts et découverts pour la gare de l'Alma, trois feuilles;
Type du bâtiment des voyageurs pour la même gare;
Type variant du bâtiment des voyageurs pour la même gare.

Art. 5. — Le tracé et le profil du chemin de fer seront arrêtés par le préfet, sur la production du projet d'ensemble comprenant, pour la ligne entière ou pour chaque section de ligne :

1° Un plan général à l'échelle de un dix-millième;

2° Un profil en long à l'échelle de un cinq-millième pour les longueurs et de un millième 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 quatre lignes horizontales disposées à cet effet, savoir :

Les distances kilométriques du chemin de fer, comptées 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 ;

3° Un certain nombre de profils en travers, y compris le profil type de la voie ;

4° 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 les profils 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, les passages, soit à niveau, soit au-dessus, soit au-dessous de la voie ferrée, devront être indiqués tant sur le plan que sur le profil en long ; le tout sans préjudice des objets à fournir pour chacun de ces ouvrages, d'après des modifications résultant des enquêtes, le concessionnaire entendu.

Art. 6. — Les terrains seront acquis pour l'assiette de deux voies. Les terrassements et ouvrages d'art seront exécutés et les rails seront posés pour une voie seulement. Les terrains appartenant au département seront livrés gratuitement au concessionnaire. Le département sollicitera de l'État la concession gratuite des terrains domaniaux qui seraient traversés par la ligne.

Art. 7. — La largeur de la voie entre les bords intérieurs des rails devra être de un mètre quarante-quatre centimètres (1 m. 44) à un mètre quarante-cinq centimètres (1 m. 45).

Dans les parties à deux voies, la largeur de l'entre-voie, mesurée entre les bords extérieurs des rails, sera de deux mètres (2 m. 00).

Droits réservés au Cnam et à ses partenaires

La largeur des terrassements en couronne, c'est-à-dire entre les crêtes des fossés ou du remblai, sera de quatre mètres un centimètre (4 m. 01), ainsi que l'indiquent les profils en travers types annexés au projet.

Le ballast, dans les parties où il sera reconnu nécessaire d'en mettre, aura une largeur de deux mètres cinquante centimètres (2 m. 50), mesurée au niveau des rails. Son épaisseur sera de trente-cinq centimètres (0 m. 35).

Le concessionnaire établira le long du chemin de fer les fossés et rigoles qui seront jugés nécessaires pour l'asséchement de la voie et l'écoulement des eaux.

Art. 8. — Les alignements seront raccordés entre eux par des courbes dont le rayon ne pourra être inférieur à deux cent cinquante mètres (250 m. 00). Une partie droite de soixante mètres (60 m. 00) au moins de longueur devra être ménagée entre deux courbes consécutives, lorsqu'elles seront dirigées en sens contraire.

Le maximum des déclivités est fixé à vingt-cinq millièmes.

Une partie horizontale de dix mètres (10 m. 00) au moins devra être ménagée entre deux déclivités consécutives de sens contraire.

Les déclivités correspondant aux courbes de faible rayon devront être réduites autant que faire se pourra.

Le concessionnaire aura la faculté de proposer aux dispositions de cet article et à celles de l'article précédent les modifications qui lui paraîtraient utiles ; mais ces modifications ne pourront être exécutées que moyennant l'approbation préalable du préfet.

Art. 9. — Le nombre, l'étendue et l'emplacement des gares d'évitement seront déterminés par le préfet, le concessionnaire entendu.

Le nombre des voies sera augmenté, s'il y a lieu, dans les gares et aux abords de ces gares, conformément aux décisions qui seront prises par l'administration, le concessionnaire entendu.

Le nombre et l'emplacement des stations de voyageurs et des gares de marchandises seront également déterminés par le préfet, sur les propositions du concessionnaire, après une enquête spéciale.

Le concessionnaire sera tenu, préalablement à tout commencement d'exécution, de soumettre au préfet le projet desdites gares, lequel se composera :

1° D'un plan à l'échelle de un cinq-centième, 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 un centimètre par mètre ;

3° D'un mémoire descriptif dans lequel les dispositions essentielles du projet seront justifiées.

Il pourra être établi de simples haltes à la rencontre des routes ou chemins importants, soit pour prendre, soit pour déposer les voyageurs. Leur position sera fixée par le préfet, le concessionnaire entendu.

Art. 10. — Les croisements à niveau pourront toujours avoir lieu sous les conditions énoncées à l'article 13 ci-après, même à la traversée des routes nationales et départementales.

Art. 11. — Lorsque le chemin de fer devra passer au-dessus d'une route

Droits réservés au Cnam et à ses partenaires

nationale ou départementale, ou d'un chemin vicinal, l'ouverture du viaduc sera fixée par l'autorité compétente, en tenant compte des circonstances locales; mais cette ouverture ne pourra, dans aucun cas, être inférieure à huit mètres pour la route nationale, à sept mètres pour la route départementale, à cinq mètres pour un chemin vicinal de grande communication, et à quatre mètres pour un simple chemin vicinal.

Pour les viaducs de forme cintrée, la hauteur sous clef, à partir du sol de la route, sera de cinq mètres au moins. Pour ceux qui seront formés de poutres horizontales en bois ou en fer, la hauteur sous poutre sera de quatre mètres trente centimètres au moins.

La largeur entre les parapets sera au moins de quatre mètres cinquante centimètres (4 m. 50); la hauteur de ces parapets ne pourra, dans aucun cas, être inférieure à quatre-vingts centimètres (0 m. 80).

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 de huit mètres au moins.

Art. 12. — 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 de moins de quarante-cinq degrés (45°).

Chaque passage à niveau établi sur les routes nationales ou départementales sera muni de barrières ; il y sera, en outre, établi une guérite de garde avec chaîne.

Les barrières ne seront fermées que pendant le passage des trains.

Les autres passages à niveau pourront, en général, rester ouverts. Néanmoins, il sera établi des barrières et des guérites à ceux de ces passages qui donneront lieu à une grande fréquentation, le concessionnaire entendu.

La forme, le type et le mode de manœuvre des barrières seront fixés par l'administration, sur la proposition du concessionnaire.

Art. 13. — Lorsqu'il y aura lieu de modifier l'emplacement ou le profil des routes existantes, l'inclinaison des pentes ou rampes sur les routes modifiées ne pourra excéder trois centimètres par mètre pour les routes nationales ou départementales et cinq centimètres pour les chemins vicinaux. L'administration restera libre, toutefois, d'apprécier les circonstances qui pourraient motiver une dérogation à cette clause, comme à celle qui est relative à l'angle de croisement des passages à niveau.

Art. 14. — Dans toute la longueur où le chemin de fer sera établi sur l'accotement d'une route départementale ou d'un chemin, la voie sera établie de manière à ne modifier en aucune façon le profil régulier de l'accotement. Le rail du côté de la chaussée sera placé parallèlement à l'axe du chemin ou de la route, à la distance d'au moins cinq mètres du bord de l'accotement opposé.

La saillie des rails au-dessus du niveau de l'accotement ne devra pas dé-

Droits réservés au Cnam et à ses partenaires

passer trois centimètres pour le rail du côté de la chaussée et quatre centimètres pour le rail extérieur.

Art. 15. — Le concessionnaire sera tenu de rétablir et d'assurer à ses frais l'écoulement de toutes les eaux dont le cours serait arrêté, suspendu ou modifié par ses travaux, et de prendre les mesures nécessaires pour prévenir l'insalubrité pouvant provenir des chambres d'emprunt.

Les viaducs à construire à la rencontre des rivières, des canaux et des cours d'eau quelconques auront au moins quatre mètres (4 m. 00) de largeur entre les parapets. La hauteur des garde-corps sera fixée par l'administration et ne pourra être inférieure à quatre-vingts centimètres (0 m. 80).

La hauteur et le débouché du viaduc seront déterminés, dans chaque cas particulier, par l'administration, suivant les circonstances locales.

Art. 16. — Les souterrains à établir pour le passage du chemin de fer auront au moins quatre mètres cinquante centimètres (4 m. 50) de largeur entre les pieds-droits au niveau des rails. La distance verticale ménagée entre l'intrados de la voûte et le dessus des deux rails ne sera pas inférieure à quatre mètres quatre-vingts centimètres (4 m. 80). L'ouverture des puits d'aérage et de construction des souterrains sera entourée d'une margelle en maçonnerie de deux mètres (2 m. 00) de hauteur. Cette ouverture ne pourra être établie sur aucune voie publique.

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, le concessionnaire prendra toutes les mesures nécessaires pour que la circulation n'éprouve ni 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.

Cette mesure n'aura pas d'ailleurs pour effet de décharger le concessionnaire de la responsabilité qui lui incombe et qui restera entière.

Un délai sera fixé par l'administration pour l'exécution des travaux définitifs destinés à rétablir les communications interceptées.

Art. 18. — Bien qu'il soit admis que les constructions puissent être conçues et exécutées avec la plus grande économie, 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 et particuliers seront en maçonnerie, en fer ou en bois. Si le concessionnaire adopte ce dernier mode, il s'engage à en supporter seul les frais d'entretien et de réfection pour toute la durée de la concession.

Droits réservés au Cnam et à ses partenaires

Les bâtiments des gares, stations et haltes pourront être construits en charpente.

Le département pourra obliger le concessionnaire à construire les ouvrages définitivement en maçonnerie lorsque le chiffre du revenu net sera supérieur à six pour cent.

Art. 19. — La voie sera établie d'une manière solide et avec des matériaux neufs de bonne qualité.

Les rails seront en fer et pèseront vingt-cinq kilogrammes (25 k.), ou en acier, de dix-huit kilogrammes (18 k.) par mètre courant.

La voie sera établie en rails Vignole avec éclisses et le matériel sera construit dans les meilleures conditions.

Art. 20. — Le chemin de fer ne sera bordé de haies ou de toute clôture que sur vingt-cinq mètres de chaque côté des passages à niveau des routes nationales ou départementales et aux abords des stations. Partout ailleurs, le concessionnaire sera dispensé d'établir des haies vives ou des clôtures sèches.

Art. 21. — Tous les terrains nécessaires pour l'établissement du chemin de fer et de ses dépendances, pour la déviation des voies de communication et des cours d'eau déplacés, et, en général, pour l'exécution des travaux, quels qu'ils soient, auxquels cet établissement pourra donner lieu, seront à la charge du concessionnaire.

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.

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.

Art. 23. — 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.

Art. 24. — Si la ligne du chemin de fer traverse un sol déjà concédé pour l'exploitation d'une mine, l'administration déterminera les mesures à prendre pour que l'établissement du chemin de fer ne nuise pas à l'exploitation de la mine, et réciproquement pour que, le cas échéant, l'exploitation de la mine ne compromette pas l'existence du chemin de fer.

Les travaux de consolidation à faire dans l'intérieur de la mine, à raison de la traversée du chemin de fer, et tous les dommages résultant de cette traversée pour les concessionnaires de la mine, seront à la charge du concessionnaire.

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 cir-

Droits réservés au Cnam et à ses partenaires

culation avant que les excavations qui pourraient en compromettre la solidité aient été remblayées ou consolidées.

L'administration déterminera la nature et l'étendue des travaux qu'il conviendra d'entreprendre à cet effet, et qui seront d'ailleurs exécutés par les soins et aux frais du concessionnaire.

Art. 26. — Pour l'exécution des travaux, le concessionnaire ne pourra obliger les ouvriers à travailler pendant le repos du dimanche.

Art. 27. — Les travaux seront exécutés par des entrepreneurs ou agents choisis par le concessionnaire, mais sous la surveillance et le contrôle de l'administration.

Art. 28. — A mesure que les travaux seront terminés sur des parties du chemin de fer susceptibles d'être livrées utilement à la circulation, il sera procédé, sur la demande du concessionnaire et dans le délai d'un mois au plus, à la reconnaissance et, s'il y a lieu, à la réception provisoire de ces travaux par un ou plusieurs commissaires que l'administration désignera.

Sur le vu du procès verbal de cette reconnaissance, l'administration 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, les réceptions partielles ne deviendront définitives que par la réception générale et définitive du chemin de fer.

Art. 29. — Après l'achèvement total des travaux et dans le délai qui sera fixé par l'administration, le concessionnaire fera faire à ses frais un bornage contradictoire et un plan cadastral du chemin de fer et de ses dépendances. Elle fera dresser également à ses frais, et contradictoirement avec l'administration, 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 lesdits ouvrages.

Une expédition dûment certifiée des procès-verbaux de bornage, du plan cadastral, de l'état descriptif des ouvrages d'art 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.*

Art. 30. — 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.

Si le chemin de fer, une fois achevé, n'est pas constamment entretenu en

Droits réservés au Cnam et à ses partenaires

bon état, il y sera pourvu d'office, à la diligence de l'administration et aux frais du concessionnaire, sans préjudice, s'il y a lieu, de l'application des dispositions indiquées dans l'article ci-après.

Le montant des avances faites sera recouvré au moyen de rôles que le préfet rendra exécutoires.

Art. 31. — Le concessionnaire sera tenu d'établir à ses frais, partout où besoin sera, des gardiens en nombre suffisant pour assurer la sécurité du passage des trains sur la voie et celle de la circulation ordinaire sur les points où le chemin de fer sera traversé à niveau par des routes ou chemins.

Art. 32. — Les machines locomotives seront construites sur les meilleurs modèles; elles devront consumer 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 réglées ou à régler pour les voitures servant au transport des voyageurs sur les chemins de fer. Elles seront suspendues et garnies de banquettes.

Il y en aura de trois classes au moins:

1° Les voitures de première classe seront couvertes, garnies, fermées à glaces, munies de rideaux ;

2° Celles de deuxième classe seront couvertes, fermées à glaces, munies de rideaux, et auront des banquettes rembourrées;

3° Celles de troisième classe seront couvertes, fermées à vitres, munies soit de rideaux, soit de persiennes, et auront des banquettes à dossier. Les dossiers et les banquettes devront être inclinés, et les dossiers seront élevés à la hauteur de la tête des voyageurs.

L'intérieur de chacun des compartiments de toute classe contiendra l'indication du nombre de places de ce compartiment.

Les voitures pourront être mixtes et à deux étages, mais construites de manière à passer sous tous les gabarits et arriver en gare d'Alger sans transbordement des voyageurs à la Maison-Carrée.

Les voitures de voyageurs, les wagons destinés au transport des marchandises, des chaises de poste, 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.

Les machines locomotives, tenders, voitures, wagons de toute espèce, plates-formes composant le matériel roulant, seront constamment entretenus en bon état.

Art. 33. — Le concessionnaire sera tenu de se conformer aux prescriptions des ordonnances, des décrets et des décisions ministérielles et arrêtés préfectoraux rendus en exécution de l'article 21 de la loi du 15 juillet 1845 et des articles 2 et 4 de la loi du 12 juillet 1865, au sujet de la police de l'exploitation des chemins de fer.

Toutes les dépenses qu'entraînera l'exécution de ces prescriptions seront à la charge du concessionnaire.

Droits réservés au Cnam et à ses partenaires

Le concessionnaire sera tenu de soumettre à l'approbation de l'administration les règlements relatifs au service et à l'exploitation du chemin.

Les règlements dont il s'agit dans les deux paragraphes précédents seront obligatoires, non seulement pour le concessionnaire, mais encore pour tous ceux qui obtiendraient ultérieurement l'autorisation d'établir des lignes de chemins de fer d'embranchement ou de prolongement, et, en général, pour toutes les personnes qui emprunteraient l'usage du chemin de fer.

Le préfet déterminera, sur la proposition du concessionnaire, le minimum et le maximum de vitesse des convois de voyageurs et de marchandises et des convois spéciaux des postes, ainsi que la durée du trajet.

Art. 34. — Pour tout ce qui concerne l'entretien et les réparations du chemin de fer et de ses dépendances, l'entretien du matériel et le service de l'exploitation, le concessionnaire sera soumis au contrôle et à la surveillance de l'administration.

Outre la surveillance ordinaire, l'administration déléguera, aussi souvent qu'elle le jugera utile, un ou plusieurs commissaires pour reconnaître et constater l'état du chemin de fer, de ses dépendances et du matériel.

TITRE III. — *Durée, rachat et déchéance de la concession.*

Art. 35 (1). — La concession du réseau de chemins de fer mentionné au titre Ier du présent cahier des charges, aura une durée de quatre-vingt-dix-neuf ans pour chacune des sections indiquées, à compter du jour qui sera fixé pour l'achèvement des travaux et l'autorisation d'exploitation.

Art. 36. — A l'époque fixée pour l'expiration de la concession de chacune des sections, 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 remettre 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 gardes, 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 voies, plaques tournantes, réservoirs d'eau, grues hydrauliques, machines fixes, etc.

Dans les cinq dernières années qui précéderont le terme de la concession, le préfet 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 mettait pas en mesure de satisfaire pleinement et entièrement à cette obligation.

En ce qui concerne les objets mobiliers, tels que le matériel roulant, les matériaux, combustibles et approvisionnements de tout genre, le mobilier des stations, l'outillage des ateliers et des gares, le département sera tenu, si le concessionnaire le requiert, de reprendre tous ces objets sur l'estimation qui

(1) Voir l'article 35 modifié, page 440.

Droits réservés au Cnam et à ses partenaires

en sera faite à dire d'experts, et réciproquement, si le département le requiert, le concessionnaire sera tenu de les céder de la même manière.

Toutefois, le département ne pourra être tenu de reprendre que les approvisionnements nécessaires à l'exploitation du chemin de fer pendant six mois.

Art. 37.—A toute époque après l'expiration des dix premières années de la concesssion, le département aura le droit de racheter la concession entière du réseau.

Dans ce cas, pour régler le prix du rachat, on relèvera les revenus nets annuels obtenus par le concessionnaire pendant les sept années qui auront précédé celle où le rachat sera effectué ; on en déduira les revenus nets des deux plus faibles années, et l'on établira le revenu net moyen des cinq autres années.

Ce revenu 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 revenu net de la dernière des sept années prises pour terme de comparaison, ni au montant annuel de la garantie d'intérêt ; le concessionnaire recevra, en outre, dans les trois mois qui suivront le rachat, les remboursements auxquels il aurait droit à l'expiration de la concession, selon l'article 2 ci-dessus.

Le concessionnaire ne pourra élever aucune réclamation dans le cas où, le chemin concédé ayant été déclaré d'intérêt général, l'État serait substitué au département dans tous les droits que ce dernier tient des lois des 12 juillet 1865 et 10 août 1871 et du présent cahier des charges.

Art. 38. — Si le concessionnaire n'a pas commencé les travaux sur la ou les sections qui lui ont été indiquées, dans le délai fixé par l'autorisation préfectorale de construction de chaque section, il sera déchu de plein droit, sans qu'il y ait lieu à aucune notification ou mise en demeure préalable, du bénéfice de la concession du réseau entier.

Dans ce cas, la somme qui aura été déposée, ainsi qu'il sera dit à l'article 67, titre VI, à titre de cautionnement, deviendra la propriété du département et lui restera acquise.

Art. 39. — Faute par le concessionnaire d'avoir terminé les travaux d'une ou des sections entreprises, ainsi qu'il est dit à l'article précédent, faute aussi par lui d'avoir rempli les diverses obligations qui lui sont imposées par le cahier des charges, il encourra la déchéance, et il sera pourvu tant à la continuation et à l'achèvement des travaux 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 travaux exécutés, des matériaux approvisionnés et des parties du chemin de fer déjà livrées à l'exploitation.

Les soumissions pourront être inférieures à la mise à prix.

Le nouveau concessionnaire sera soumis aux clauses du présent cahier des charges, et le concessionnaire évincé recevra de lui le prix que l'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; si cette

Droits réservés au Cnam et à ses partenaires

seconde tentative reste également sans résultat, le concessionnaire sera définitivement déchu de tous droits, et alors les ouvrages exécutés, les matériaux approvisionnés et les parties du chemin de fer livrées à l'exploitation appartiendront au département.

Art. 40. — Si l'exploitation du chemin de fer vient à être interrompue en totalité ou en partie, l'administration prendra immédiatement, aux frais et risques du concessionnaire, les mesures nécesaires pour assurer provisoirement le service.

Si, dans les trois mois de l'organisation 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 préfet. 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.

Art. 41. — Les dispositions des trois articles qui précèdent cesseraient d'être 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.*

Art. 42. — 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, le département lui accorde l'autorisation de percevoir, au maximum, pendant toute la durée de la concession, les droits de péage et les prix de transport ci-après déterminés:

TARIF. 1° PAR TÊTE ET PAR KILOMÈTRE.	PRIX de péage.	PRIX de transport.	PRIX TOTAUX.
	fr. c.	fr. c.	fr. c.
Grande vitesse.			
Voyageurs... Voitures couvertes, garnies et fermées à glaces (1re classe)	0 10	0 06	0 16
Voyageurs... Voitures couvertes, fermées à glaces, et à banquettes rembourrées (2e classe)	0 08	0 04	0 12
Voyageurs... Voitures couvertes et fermées à vitres (3e classe)	0 055	0 025	0 08
Enfants..... 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, il 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.			
Enfants..... Au-dessus de sept ans, ils payent place entière.			
Chiens transportés dans les trains de voyageurs (Sans que la perception puisse être inférieure à 0 fr. 50)	0 016	0 08	0 024
Petite vitesse.			
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.			

Droits réservés au Cnam et à ses partenaires

	PRIX		
	de péage.	de transport.	TOTAUX.
2° PAR TONNE ET PAR KILOMÈTRE.	fr. c.	fr. c.	fr. c.
Marchandises transportées à grande vitesse.			
Huitres. — Poissons frais. — Denrées. — Excédants de bagages et marchandises de toute classe transportées à la vitesse des trains de voyageurs.....	0 30	0 24	0 54
Marchandises transportées à petite vitesse.			
1re classe. — Spiritueux. — Huiles. — Bois de menuiserie, de teinture et autres bois exotiques. — Produits chimiques non dénommés. — Œufs. — Viande fraîche. — Gibier. — Sucre. — Café. — Drogues. — Épiceries. — Tissus. — Denrées coloniales. — Objets manufacturés. — Armes. — Blés. — Grains. — Farines. — Légumes farineux. — Riz. — Maïs. — Châtaignes. — Betteraves et autres denrées alimentaires non dénommées. — Alfa. — Fourrages. — Chaux et plâtre. — Charbon de bois. — Bois à brûler dit *de corde*. — Perches. — Chevrons. — Planches. — Madriers. — Bois de charpente. — Marbre en bloc. — Albâtre. — Bitume. — Cotons. — Laines. — Vins. — Vinaigres. — Boissons. — Bières. — Levûre sèche. — Coke. — Fer. — Cuivre. — Plomb et autres métaux, ouvrés ou non ouvrés. — Fontes moulées.....	0 1275	0 0975	0 22
2e classe. — Pierres de taille et produits de carrières. — Minerais — Fonte brute. — Sel. — Moellons. — Meulières. — Argiles. — Briques.— Ardoises.— Houille. — Marne. — Cendres. — Pulpes de betteraves.— Fumiers et engrais — Pierres à chaux et à plâtre.— Pavés et autres matériaux pour la construction des routes. — Cailloux et sable	0 08	0 05	0 13
3° PAR PIÈCE ET PAR KILOMÈTRE.			
Voitures et matériel roulant transportés à petite vitesse.			
Wagon ou chariot pouvant porter de trois à six tonnes.....	0 14	0 09	0 23
Wagon ou chariot pouvant porter plus de six tonnes.....	0 18	0 12	0 30
Locomotive pesant de douze à dix-huit tonnes (ne traînant pas de convoi).	2 70	1 80	4 50
Locomotive pesant plus de dix-huit tonnes (ne traînant pas de convoi)....	3 37	2 25	5 62
Tender de sept à dix tonnes.....	1 35	0 90	2 25
Tender de plus de dix tonnes.....	2 02	1 35	3 37
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 22	0 15	0 37
Voitures à quatre roues, à deux fonds et à deux banquettes dans l'intérieur, omnibus, diligences, etc.....	0 27	0 21	0 48
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 deuxième classe.			
Voitures de déménagement à deux ou quatre roues, à vide.....	0 18	0 12	0 30
Ces voitures, lorsqu'elles seront chargées, payeront en sus des prix ci-dessus, par tonne de chargement et par kilomètre.....	0 12	0 09	0 21
4° SERVICE DES POMPES FUNÈBRES ET TRANSPORT DES CERCUEILS.			
Grande vitesse.			
Une voiture des pompes funèbres renfermant un ou plusieurs cercueils sera transportée aux mêmes prix et conditions qu'une voiture à quatre roues, à deux fonds et à deux banquettes.....	0 54	0 42	0 96
Chaque cercueil confié à l'administration des chemins de fer sera transporté, dans un compartiment isolé, au prix de.....	0 27	0 18	0 45

Droits réservés au Cnam et à ses partenaires

Les prix déterminés ci-dessus pour les transports à grande vitesse ne comprennent pas l'impôt dû à l'État.

Il est expressément entendu que les prix de transport ne seront dus au concessionnaire qu'autant qu'il effectuerait 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 tout entier.

Si la distance parcourue est inférieure à six kilomètres, elle sera comptée pour six kilomètres.

Aux haltes désignées à l'article 9, la distance et la taxe seront comptées comme si le départ avait lieu de la station précédente dans le sens de la marche du train, et comme si l'arrivée avait lieu à la station la plus immédiatement éloignée du point de départ.

Le poids de la tonne est de mille kilogrammes.

Les fractions de poids ne seront comptées, tant pour la grande que pour la petite vitesse, que par centième de tonne ou par dix kilogrammes.

Ainsi tout poids compris entre zéro et dix kilogrammes payera comme dix kilogrammes ; entre dix et vingt kilogrammes, comme vingt kilogrammes, etc.

Toutefois, pour les excédants de bagages et marchandises à grande vitesse, les coupures seront établies :

1° De zéro à cinq kilogrammes ;

2° Au-dessus de cinq jusqu'à dix kilogrammes ;

3° Au-dessus de dix kilogrammes, par fractions indivisibles de dix kilogrammes.

Quelle que soit la distance parcourue, le prix d'une expédition quelconque, soit en grande, soit en petite vitesse, ne pourra être moindre de quarante centimes.

Dans le cas où le prix du quintal métrique de blé dur, pris comme régulateur, s'élèverait, sur le marché d'Alger, à trente francs ou au-dessus, le préfet pourra exiger du concessionnaire que le tarif du transport des blés, grains, riz, maïs, farines et légumes farineux, ne puisse s'élever, au maximum, qu'à onze centimes, péage compris, par tonne et par kilomètre.

Art. 43. — A moins d'une autorisation spéciale et révocable de l'administration, et dans la limite de ce qui est autorisé par le paragraphe 5, article 18, de l'ordonnance du 15 novembre 1846, tout train régulier de voyageurs devra contenir des voitures de toutes classes en nombre suffisant pour toutes les personnes qui se présenteraient dans les bureaux du chemin de fer.

Dans le cas où le nombre des voyageurs excéderait celui des places offertes dans les limites de l'ordonnance ci-dessus, le concessionnaire sera tenu d'organiser des trains supplémentaires pour faire partir, dans le plus bref délai possible, les voyageurs non expédiés.

Dans chaque train de voyageurs, le concessionnaire aura la faculté de placer des voitures à compartiments spéciaux pour lesquels il sera établi des prix particuliers que l'administration fixera, sur la proposition du concessionnaire ;

Droits réservés au Cnam et à ses partenaires

mais le nombre des places à donner dans ces compartiments ne pourra dépasser le dixième du nombre total des places du train.

Art. 44. — Tout voyageur dont le bagage ne pèsera pas plus de trente kilogrammes 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 vingt kilogrammes pour les enfants transportés à moitié prix.

Art. 45. — Les animaux, denrées, marchandises, effets ou 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 47 et 48 ci-après, aucune marchandise non dénommée puisse être soumise à une taxe supérieure à celle de la première classe du tarif ci-dessus.

Les assimilations de classe pourront être provisoirement réglées par le concessionnaire, mais elles seront soumises immédiatement à l'administration, qui prononcera définitivement.

Art. 46. — Les droits de péage et les prix de transport déterminés au tarif ne sont point applicables à toute masse indivisible pesant plus de trois mille kilogrammes.

Néanmoins, le concessionnaire ne pourra se refuser à transporter les masses indivisibles pesant de trois mille à cinq mille kilogrammes; mais les droits de péage et de transport seront augmentés de moitié.

Le concessionnaire ne pourra être contraint à transporter des masses pesant plus de cinq mille kilogrammes.

Si, nonobstant la disposition qui précède, le concessionnaire transporte des masses indivisibles pesant plus de cinq mille kilogrammes, il devra, pendant deux 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.

Art. 47. — Les prix de transport déterminés au tarif ne sont pas applicables :

1° Aux denrées et objets qui ne sont pas nommément énoncés dans le tarif et qui ne pèseraient pas deux cents kilogrammes sous le volume d'un mètre cube;

2° Aux matières inflammables ou explosibles, aux animaux et objets dangereux, pour lesquels des règlements de police prescriraient des précautions spéciales, aux glaces;

3° Aux animaux dont la valeur déclarée excéderait cinq mille francs;

4° 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° Et, en général, à tous paquets, colis ou excédants de bagages pesant isolément quarante kilogrammes 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 quarante kilogrammes d'objets envoyés par une même personne

Droits réservés au Cnam et à ses partenaires

à une même personne. Il en sera de même pour les excédants de bagages qui pèseraient ensemble ou isolément plus de quarante kilogrammes.

Le bénéfice de la disposition énoncée dans le paragraphe précédent, en ce qui concerne les paquets et colis, ne peut être invoqué par les entrepreneurs de messageries et de roulage et autres intermédiaires de transport, à moins que les colis 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 l'administration, tant pour la grande vitesse 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 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 quarante kilogrammes.

Art. 48. — 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 deux mois au moins pour les voyageurs et de six mois pour les marchandises.

Toute modification de tarif proposée par le concessionnaire sera annoncée un mois d'avance par les affiches.

La perception des tarifs modifiés ne pourra avoir lieu qu'avec l'homologation du préfet, conformément à l'article 2 de la loi du 12 juillet 1865.

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 l'administration et le concessionnaire, dans l'intérêt des services publics, ni aux réductions et remises qui seraient accordées par le concessionnaire aux indigents.

En cas d'abaissement des tarifs, la réduction portera proportionnellement sur le péage et sur le transport.

Art. 49. — 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 les registres de la gare de départ, du prix total dû pour leur 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

Droits réservés au Cnam et à ses partenaires

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.

Art. 50. — Les animaux, denrées, marchandises et objets quelconques seront 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 du 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; toutefois, l'administration pourra étendre ce délai à deux jours.

Le maximum de durée du trajet sera fixé par l'administration, sur la proposition du concessionnaire, sans que ce maximum puisse excéder vingt-quatre heures par fraction indivisible de cent vingt-cinq kilomètres.

Les colis seront mis à la disposition des destinataires dans le jour qui suivra celui de leur arrivée effective en gare.

Le délai total résultant des trois paragraphes ci-dessus sera seul obligatoire pour le concessionnaire.

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.

L'administration déterminera, par des règlements spéciaux, 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 l'administration, sur la proposition du concessionnaire.

Art. 51. — 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 l'administration, sur la proposition du concessionnaire.

Art. 52. — 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 seront confiées.

Le factage et le camionnage ne seront point obligatoires pour les gares qui desserviraient soit une population agglomérée de moins de cinq mille habitants, soit un centre de cinq mille habitants situé à plus de cinq kilomètres de la gare du chemin de fer.

Droits réservés au Cnam et à ses partenaires

Les tarifs à percevoir seront fixés par l'administration, sur la proposition du concessionnaire. Ils seront applicables à tout le monde sans distinction.

Toutefois, les expéditeurs et destinataires seront libres de faire eux-mêmes et à leurs frais le factage et le camionnage des marchandises.

Art. 53. — A moins d'une autorisation spéciale du préfet, il est interdit au concessionnaire, conformément à l'article 14 de la loi du 18 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.

L'administration, agissant en vertu de l'article 33 ci-dessus, 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 à divers services publics.*

Art. 54. — Les fonctionnaires et agents chargés de la surveillance et du contrôle du chemin de fer seront transportés gratuitement.

L'état nominatif de ces fonctionnaires et agents sera annuellement arrêté par le préfet, le concessionnaire entendu.

Art. 55. — L'administration se réserve la faculté de faire, le long des voies, toutes les constructions et de poser tous les appareils nécessaires à l'établissement d'une ligne télégraphique, sans nuire au service des chemins de fer.

Le concessionnaire sera tenu de faire garder par ses agents les fils et appareils des lignes électriques, de donner aux employés télégraphiques connaissance de tous les accidents qui pourraient survenir et de leur en faire connaître les causes. En cas de rupture du fil télégraphique, les employés du concessionnaire auront à raccrocher provisoirement les bouts séparés, d'après les instructions qui leur seront données à cet effet.

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.

Art. 56. — Le concessionnaire sera tenu d'établir à ses frais les fils et appareils télégraphiques destinés à transmettre les signaux nécessaires pour la sûreté et la régularité de son exploitation.

Il pourra, avec l'autorisation du Ministre de l'intérieur, se servir des poteaux de la ligne télégraphique de l'État, lorsqu'une semblable ligne existera le long de la voie.

Le concessionnaire sera tenu de se soumettre à tous les règlements d'administration publique concernant l'établissement et l'emploi de ces appareils.

Art. 57. — A chacun des trains de voyageurs et de marchandises circulant aux heures ordinaires de l'exploitation, le concessionnaire sera tenu de réserver gratuitement un compartiment spécial d'une voiture de deuxième classe ou un espace équivalent pour recevoir les lettres, les dépêches et les agents nécessaires au service des postes.

Droits réservés au Cnam et à ses partenaires

TITRE VI. — *Clauses diverses.*

Art. 58. — Dans le cas où le Gouvernement ordonnerait ou autoriserait 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.

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.

Art. 60. — L'administration se réserve expressément le droit d'accorder de nouvelles concessions de 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, aucune indemnité quelconque, pourvu qu'il n'en résulte aucun obstacle à la circulation, ni aucuns frais particuliers pour le concessionnaire.

Les Compagnies concessionnaires de chemins de fer d'embranchement ou de prolongement auront la faculté, moyennant les tarifs ci-dessus déterminés et l'observation des règlements de police et de service établis ou à établir, de faire circuler leurs voitures, wagons et machines sur le chemin de fer objet de la présente concession, pour lequel cette faculté sera réciproque à l'égard desdits embranchements et prolongements.

Dans le cas où les diverses Compagnies ne pourraient s'entendre entre elles sur l'exercice de cette faculté, l'administration statuerait sur les difficultés qui s'élèveraient entre elles à cet égard.

Dans le cas où une Compagnie d'embranchement ou de prolongement joignant la ligne qui fait l'objet de la présente concession n'userait plus 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 Compagnies seraient tenues de s'arranger entre elles, de manière que le service de transport ne soit jamais interrompu aux points de jonction des diverses lignes.

Celle des Compagnies 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 Compagnies ne se mettraient pas d'accord sur la quotité de l'indemnité ou sur les moyens d'assurer la continuation du service sur toute la ligne, l'administration y pourvoirait d'office et prescrirait toutes les mesures nécessaires.

Le concessionnaire sera tenu, si l'administration le juge convenable, de partager l'usage des stations établies à l'origine des chemins de fer d'embranche-

Droits réservés au Cnam et à ses partenaires

ment avec les Compagnies qui deviendraient ultérieurement concessionnaires desdits chemins.

Le concessionnaire pourra être assujetti, par les décrets qui seront ultérieurement rendus pour les chemins de fer de prolongement ou d'embranchement joignant celui qui lui est concédé, à accorder aux Compagnies de ces chemins une réduction de péage ainsi calculée :

1° Si le prolongement ou l'embranchement n'a pas plus de soixante kilomètres, dix pour cent du prix perçu pour le concessionnaire ;

2° Si le prolongement ou l'embranchement excède soixante kilomètres, quinze pour cent.

Art. 61. — Le concessionnaire sera tenu de s'entendre avec tout propriétaire de mines, usines ou carrières qui, offrant de se soumettre aux conditions prescrites ci-après, demanderait un embranchement ; à défaut d'accord, l'administration statuera sur la demande, le concessionnaire entendu.

Les embranchements seront construits aux frais des villes et propriétaires de mines, usines ou carrières, 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 le concessionnaire.

Leur entretien devra être fait avec soin et aux frais de leurs propriétaires, et sous le contrôle de l'administration. Le concessionnaire 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 toute époque, 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 du propriétaire.

L'administration pourra même, après avoir entendu le propriétaire, 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 mines, usines ou carrières avec la ligne principale du chemin de fer, moyennant un tarif arrêté par le préfet, le concessionnaire entendu.

Le concessionnaire amènera ses wagons à l'entrée des embranchements.

Les expéditeurs ou destinataires feront conduire les wagons dans leurs établissements, pour les charger et les 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 kilomètre en sus du premier, non compris les heures de nuit, depuis le coucher jusqu'au lever du soleil.

Dans le cas où les limites de temps seraient dépassées nonobstant l'avertis-

Droits réservés au Cnam et à ses partenaires

sement 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 avertissement.

Les traitements de 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 le concessionnaire, et les frais qui en résulteront lui seront remboursés par lesdits propriétaires. En cas de difficultés, il sera statué par l'administration, le concessionnaire entendu.

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

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 douze centimes par tonne pour le premier kilomètre, et, en outre, quatre centimes 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'ils les fassent eux-mêmes, soit que la Compagnie du chemin de fer consente à les opérer.

Dans ce dernier cas, ces frais feront 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 serait en droit de refuser les chargements qui dépasseraient le maximum de trois mille cinq cents kilogrammes, déterminé en raison des dimensions actuelles des wagons.

Le maximum sera revisé 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.

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.

Droits réservés au Cnam et à ses partenaires

Art. 63. — Les agents et gardes que le concessionnaire établira, soit pour la perception des droits, soit pour la police et la surveillance du chemin de fer et de ses dépendances, pourront être assermentés et seront, dans ce cas, assimilés aux gardes-champêtres.

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.

Art. 65. — Le compte rendu détaillé des résultats de l'exploitation, comprenant les dépenses de premier établissement et d'exploitation et les recettes brutes, sera remis tous les trois mois au préfet du département, qui l'enverra au Ministre des travaux publics pour être inséré au *Journal officiel*.

Art. 66. — 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, dans une caisse indiquée par le préfet, une somme de soixante francs par chaque kilomètre de chemin de fer concédé. Toutefois, cette somme sera réduite à cinquante francs par kilomètre pour les sections non encore livrées à l'exploitation.

Si le concessionnaire ne verse pas les sommes ci-dessus réglées aux époques qui auront été fixées, le préfet rendra un rôle exécutoire, et le montant en sera recouvré comme en matière de contributions publiques, au profit du département.

Art. 67. — Le cautionnement, fixé par la convention de concession à la somme égale au vingtième du montant des dépenses de chaque section concédée, sera versé au Trésor public, en numéraire ou en rentes sur l'État, ou en obligations garanties par l'État, lesdites rentes calculées conformément au décret du 31 janvier 1872, ou en bons du Trésor ou autres effets publics, avec transfert, au profit de la caisse des dépôts et consignations, de celles de ces valeurs qui seraient nominatives ou à ordre.

Cette somme formera le cautionnement de l'entreprise. Elle sera rendue au concessionnaire par cinquième et proportionnellement à l'avancement des travaux. Le dernier cinquième ne sera remboursé qu'après la réception définitive des travaux.

Art. 68. — Le concessionnaire devra faire élection de domicile à Alger.

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 d'Alger.

Art. 69. — Les contestations qui s'élèveraient entre le concessionnaire et l'administration départementale, au sujet de l'exécution et de l'interprétation des clauses du présent cahier des charges, seront jugées administrativement par le conseil de préfecture d'Alger, sauf recours au Conseil d'État.

Art. 70. — Les frais d'enregistrement du présent cahier des charges et de la convention ci-annexée seront supportés par le concessionnaire.

Droits réservés au Cnam et à ses partenaires

4° Modification annexée à la convention en date du 31 août 1877.

TITRE Ier. — *Tracé et construction.*

Article 1er. — Le chemin de fer partira de la gare actuelle de la Maison-Carrée, pour aboutir à ou près du village de l'Alma.

TITRE III. — *Durée, rachat et déchéance de la concession.*

Article 35. — La concession du chemin de fer mentionné à l'article 1er du présent cahier des charges modifié aura une durée de quatre-vingt-dix-neuf ans, à compter du jour fixé pour l'achèvement des travaux et l'autorisation d'exploitation.

ANNEXE LXXXVII

COMPAGNIE DE L'EST-ALGÉRIEN

Décret du 3 décembre 1878 et convention-annexe concernant le chemin d'intérêt local de l'Alma à Ménerville.

1° Décret du 3 décembre 1878.

Article 1er. — Est déclaré d'utilité publique l'établissement d'un chemin de fer d'intérêt local dirigé du village de l'Alma à Ménerville (col des Beni-Aïcha).

La présente déclaration d'utilité publique sera considérée comme non avenue, si les expropriations nécessaires pour l'exécution dudit chemin ne sont pas accomplies dans le délai de deux ans, à partir de la date du présent décret.

Art. 2 — Le département d'Alger est autorisé à pourvoir à l'exécution de ce chemin de fer d'intérêt local suivant les dispositions de la loi du 12 juillet 1865 et du décret du 7 mai 1874, qui rend cette loi exécutoire en Algérie, et conformément aux clauses et conditions de la convention passée, le 31 août 1877, avec le sieur *Joret*, ainsi que du cahier des charges annexé à cette convention.

Des copies certifiées de ces convention et cahier des charges resteront annexées au présent décret.

Art. 3. — Dans le cas où il serait reconnu nécessaire de classer le chemin susmentionné comme ligne d'intérêt général, l'État pourra se subroger aux droits et obligations qui résultent, pour le département, des convention et cahier des charges précités, à la charge de rembourser au département les

Droits réservés au Cnam et à ses partenaires

sommes qu'il aurait versées, à titre de garantie d'intérêt, en exécution de ladite convention.

Art. 4. — Aucune émission d'obligations ne pourra avoir lieu qu'en vertu d'une autorisation donnée par le Ministre des travaux publics, de concert avec le gouverneur général de l'Algérie et après avis du Ministre des finances.

En aucun cas, il ne pourra être émis d'obligations pour une somme supérieure au montant du capital-actions, qui sera fixé à la moitié de la dépense jugée nécessaire pour le complet établissement et la mise en exploitation du chemin de fer, et ce capital-actions devra être effectivement versé, sans qu'il puisse être tenu compte des actions libérées ou à libérer autrement qu'en argent.

Aucune émission d'obligations ne pourra d'ailleurs être autorisée avant que les quatre cinquièmes du capital-actions aient été versés et employés en achats de terrains, travaux, approvisionnements sur place, ou en dépôt de cautionnement.

Toutefois, le concessionnaire pourra être autorisé à émettre des obligations lorsque la totalité du capital-actions aura été versée et s'il est dûment justifié que plus de la moitié de ce capital-actions a été employé dans les termes du paragraphe précédent; mais les fonds provenant de ces émissions anticipées devront être déposés soit à la Banque de France, soit à la Banque d'Algérie ou à la caisse des dépôts et consignations, et ne pourront être mis à la disposition du concessionnaire que sur l'autorisation formelle du gouverneur général de l'Algérie.

Art. 5. — Le compte rendu détaillé des résultats de l'exploitation, comprenant les dépenses d'exploitation et les recettes brutes, sera remis tous les trois mois au gouverneur général de l'Algérie, qui l'enverra au Ministre des travaux publics pour être inséré au *Journal officiel*.

Art. 6. — Le Ministre des travaux publics et le gouverneur général de l'Algérie sont chargés, chacun en ce qui le concerne, de l'exécution du présent décret, qui sera inséré au *Bulletin des lois* et au *Bulletin des actes officiels du gouvernement de l'Algérie*.

2° *Convention du* 31 *août* 1877.

Article 1er. — Le préfet du département d'Alger, en vertu des pouvoirs résultant des délibérations ci-dessus énoncées, concède à *M. Joret*, qui accepte, le chemin de fer de l'Alma au col des Beni-Aïcha, formant la deuxième section de la ligne de la Maison-Carrée au col des Beni-Aïcha.

Art. 2. — La durée de la concession, pour la ligne mentionnée dans l'article précédent, sera de quatre-vingt-dix-neuf ans, qui commenceront à courir à l'expiration du dix-huitième mois qui suivra le décret de ratification de la présente convention.

Art. 3. — *M. Joret* s'engage à exécuter à ses frais, risques et périls, et aux clauses et conditions du cahier des charges ci-annexé, le chemin de l'Alma au col des Beni-Aïcha, dans le délai de dix-huit mois, à partir de la notification du décret de déclaration d'utilité publique.

Le chemin sera exécuté successivement par sections, en conformité des

Droits réservés au Cnam et à ses partenaires

projets approuvés par le préfet et pour chacune des sections. Toutefois, il pourra être introduit, en cours d'exécution, des modifications de détail, soit sur la demande du concessionnaire, soit sur celle du préfet, et après approbation de la commission départementale.

Les projets de tous les travaux à exécuter devront d'ailleurs être dressés et présentés à l'approbation du préfet, en conformité des dispositions du cahier des charges, aucun ouvrage ne pouvant être entrepris, pour l'établissement du chemin de fer et de ses dépendances, qu'avec l'autorisation préfectorale.

Art. 4. — Le concessionnaire s'engage à construire et à exploiter chaque section dans un délai de dix-huit mois, à partir du jour où, après avoir approuvé les projets, le préfet donnera l'ordre de commencer les travaux.

Le chemin de fer suivra le tracé décrit au mémoire et défini par les plans et profils des projets définitifs approuvés par le préfet.

Art. 5. — Le concessionnaire sera tenu de fournir l'avant-projet du chemin de fer de l'Alma au col des Beni-Aïcha dans les six mois et les projets définitifs dans l'année qui suivra la date de la concession de la ligne de la Maison-Carrée à l'Alma.

Les études de l'avant-projet du chemin de fer de l'Alma au col des Beni-Aïcha seront faites conformément au type suivi pour la section de la Maison-Carrée à l'Alma ; elles seront soumises aux enquêtes pour le tracé définitivement adopté.

Art. 6. — Le préfet du département d'Alger s'engage, au nom du même département, à garantir au concessionnaire, pendant la durée de la présente concession, un minimum d'intérêt de six francs pour cent francs par an, amortissement compris, sur le capital employé par le concessionnaire à l'exécution des travaux du chemin de fer de l'Alma au col des Beni-Aïcha, et dont le coût est fixé à forfait à la somme de deux millions quatre-vingt mille francs (2 080 000 fr.), résultant de la différence entre le prix à forfait de cinq millions huit cent quatre-vingt mille francs (5 880 000 fr.) pour la ligne entière de la Maison-Carrée au col des Beni-Aïcha et le prix à forfait de trois millions huit cent mille francs (3 800 000 fr.), auquel est estimée la partie comprise entre la Maison-Carrée et l'Alma, sans toutefois que l'intérêt garanti puisse, en aucun cas, excéder, pour la ligne entière de la Maison-Carrée au col des Beni-Aïcha, la somme de trois cent cinquante-deux mille huit cents francs (352 800 fr.).

La garantie d'intérêt stipulée par le présent article s'exercera à partir du premier trimestre qui suivra l'époque de la mise en exploitation totale ou partielle de la ligne, proportionnellement au nombre de kilomètres exploités.

A cet effet, dans les deux premiers mois de chaque semestre, le concessionnaire devra fournir au préfet un compte détaillé des recettes et des dépenses de l'exploitation du chemin de fer pendant le semestre précédent. Le compte sera certifié exact dans toutes ses parties par le service du contrôle.

Pour l'évaluation du revenu net garanti, les frais d'exploitation seront établis à forfait ainsi qu'il suit, par rapport aux recettes brutes constatées :

Au-dessous de 11 000 francs de recettes brutes, 7 000 francs, somme fixe;
De 11 000 francs à 12 000 francs, 64 pour cent, sans excéder 7 440 francs;

Droits réservés au Cnam et à ses partenaires

De 12 000 francs à 13 000 francs, 62 pour cent, sans excéder 7 800 francs ;
De 13 000 francs à 14 000 francs, 60 pour cent, sans excéder 8 120 francs ;
De 14 000 francs à 15 000 francs, 58 pour cent, sans excéder 8 400 francs ;
De 15 000 francs à 16 000 francs, 56 pour cent, sans excéder 8 640 francs
De 16 000 francs à 20 000 francs, 55 pour cent, sans excéder 10 400 francs;
Au delà de 20 000 francs, 52 pour cent.

En conséquence, après avoir établi le montant des recettes brutes, on en déduira les frais d'exploitation d'après les bases ci-dessus et l'on obtiendra ainsi le revenu net. Si ce revenu est inférieur au minimum garanti, la différence sera payée par le département au concessionnaire ; si, au contraire, le revenu net atteint ou dépasse ce maximum de garantie, il ne sera rien dû au concessionnaire par le département. Après quatre années d'exploitation de la ligne entière, les frais d'exploitation seront fixés définitivement par le conseil général, le concessionnaire entendu.

Il est entendu que dans les dépenses sont comptés les intérêts et les avances auxquelles le concessionnaire aurait dû recourir pour faire face aux frais de l'exploitation ci-dessus fixés et au service des intérêts garantis en attendant le payement par le département. Cet intérêt ne pourra dépasser le six pour cent.

Toutefois, ne seront pas compris dans les frais annuels l'intérêt et l'amortissement des emprunts que le concessionnaire pourrait contracter pour l'achèvement des travaux en cas d'insuffisance du capital garanti par le département.

Le préfet pourra faire contrôler les éléments du compte sur tous les registres et pièces de l'exploitation, qui devront être communiqués sans déplacement aux personnes qu'il désignera.

Le règlement définitif de chaque compte semestriel de la garantie sera arrêté et soldé dans le mois qui suivra la remise du compte des recettes et des dépenses du même semestre.

Dans le cas où cette garantie deviendrait effective, les sommes versées à ce titre par le département au concessionnaire seront remises à titre d'avances remboursables par le concessionnaire, aussitôt que le revenu net excédera huit pour cent. La moitié de l'excédant, dans quelque année que cet excédant se produise, sera affectée à l'extinction du compte avances, l'autre moitié restant au concessionnaire.

Art. 7. — Pour rendre effective la garantie dont il est parlé ci-dessus, le département autorise l'inscription, sur les titres qui pourront être émis, de la garantie du département pour le payement des intérêts. Les intérêts garantis ne pourront, dans aucun cas, dépasser le chiffre d'estimation à forfait fixé par la présente convention et ne seront dus que proportionnellement à l'avancement des travaux, après la réception provisoire et la mise en exploitation de chaque section.

Art. 8. — Le concessionnaire fournira un cautionnement calculé sur la base de un vingtième du forfait des dépenses de la ligne concédée, lequel sera versé aussitôt après le décret d'utilité publique. Ce cautionnement sera ultérieurement remboursé au concessionnaire dans les termes de l'article 68 du cahier des charges.

Droits réservés au Cnam et à ses partenaires

Art. 9. — Dans le cas de non-approbation des présentes par qui de droit, les parties contractantes n'auront à exercer aucun droit à indemnité quelconque respectivement l'une contre l'autre.

Art. 10. — Les frais d'enregistrement de la présente convention et du cahier des charges y annexé ne seront passibles que du droit fixe de trois francs et ils seront à la charge du concessionnaire.

3° *Cahier des charges.*

TITRE Ier. — *Tracé et construction.*

Article 1er. — Le chemin de fer partira de la gare actuelle de l'Alma, pour aboutir à ou près du village du col des Beni-Aïcha (Ménerville).

Art. 2. — Les travaux devront être commencés dans un délai de six mois, à partir du décret déclaratif d'intérêt public, et terminés dans un délai de dix-huit mois, à partir de la date de l'approbation de tous les projets par le préfet.

Art. 3. — Aucun travail ne pourra être entrepris, pour l'établissement du chemin de fer et de ses dépendances, qu'avec l'autorisation préfectorale ; à cet effet, les projets de tous les travaux à exécuter seront dressés en double expédition et soumis à l'approbation de l'administration supérieure pour ce qui concerne la grande voirie et les cours d'eau, et du préfet pour ce qui concerne la petite voirie.

L'une des expéditions sera remise au concessionnaire avec le visa du préfet suivant les cas ; l'autre restera dans les bureaux de la préfecture.

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.

Art. 4. — Le concessionnaire pourra prendre copie de l'avant-projet de l'Alma au col des Beni-Aïcha acquis par le département, et s'engage à solder immédiatement à l'auteur de cet avant-projet la somme de deux cents francs par kilomètre.

Les pièces de cet avant-projet consistent en, savoir :

PIÈCES ÉCRITES

Dispositions générales ;

Évaluation approximative des dépenses de premier établissement et conditions techniques ;

Évaluation des dépenses d'exploitation ;

Évaluation approximative des recettes ;

Conclusions générales indiquant le bénéfice net annuel à réaliser ;

Itinéraire des ouvrages à construire pour le passage des voies de communication et des cours d'eau ;

Zone des terrains occupés ; calcul des emprises ;

Terrassement ; délimitation des cubes de déblais et remblais à exécuter ;

Classification des déblais et mouvements de terres ; distribution des terrassements ;

Avant-métré et décompte des ouvrages d'art.

Droits réservés au Cnam et à ses partenaires

DESSINS

Plan général du tracé à l'échelle de un millième;
Profil en long;
Profils en travers; types des terrassements;
Profils en travers; types des rails;
Type d'un aqueduc de soixante-dix centimètres et un mètre d'ouverture;
Type d'un aqueduc de un mètre cinquante centimètres, deux mètres et deux mètres cinquante centimètres d'ouverture;
Type d'un pont de trois mètres d'ouverture;
Type d'un pont de quatre mètres d'ouverture;
Type d'une travée de six mètres d'ouverture pour les grands ponts en bois;
Type des gares, comprenant cinq feuilles;
Type d'une guérite de garde pour passage à niveau, quatre feuilles;
Type d'un abri de voyageurs pour les petites gares, deux feuilles;
Type des quais des petites gares avec abri et bascule;
Type de quais ouverts et découverts pour la gare de l'Alma, trois feuilles.
Type du bâtiment des voyageurs pour la même gare;
Type variant du bâtiment des voyageurs pour la même gare.

Art. 5. — Le tracé et le profil du chemin de fer seront arrêtés sur la production du projet d'ensemble comprenant, pour la ligne entière ou pour chaque section de ligne :

1 Un plan général à l'échelle de un dix-millième;

2° Un profil en long à l'échelle de un cinq-millième pour les longueurs et de un millième 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, comptées 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;

3° Un certain nombre de profils en travers, y compris le profil type de la voie;

4° Un mémoire dans lequel seront justifiées toutes les dispositions essentielles du projet et 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, les 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, d'après des modifications résultant des enquêtes, le concessionnaire entendu.

Art. 6. — Les terrains seront acquis pour l'assiette de deux voies. Les terrassements et ouvrages d'art seront exécutés et les rails seront posés pour une

Droits réservés au Cnam et à ses partenaires

voie seulement. Les terrains appartenant au département seront livrés gratuitement au concessionnaire. Le département sollicitera de l'État la concession gratuite des terrains domaniaux qui seraient traversés par la ligne.

Art. 7. — La largeur de la voie entre les bords intérieurs des rails devra être de un mètre quarante-quatre centimètres (1 m. 44) à un mètre quarante-cinq centimètres (1 m. 45).

Dans les parties à deux voies, la largeur de l'entre-voie, mesurée entre les bords extérieurs des rails, sera de deux mètres (2 m. 00).

La largeur des terrassements en couronne, c'est-à-dire entre les crêtes des fossés ou du remblai, sera de quatre mètres un centimètre (4 m. 01), ainsi que l'indiquent les profils en travers types annexés au projet.

Le ballast, dans les parties où il sera nécessaire d'en mettre, aura une largeur de deux mètres cinquante centimètres (2 m. 50), mesurée au niveau des rails. Son épaisseur sera de trente-cinq centimètres (0 m. 35).

Le concessionnaire établira le long du chemin de fer les fossés et rigoles qui seront jugés nécessaires pour l'asséchement de la voie et pour l'écoulement des eaux.

Art. 8. — Les alignements seront raccordés entre eux par des courbes dont le rayon ne pourra être inférieur à deux cent cinquante mètres (250 m. 00). Une partie droite de soixante mètres (60m. 00) au moins de longueur devra être ménagée entre deux courbes consécutives, lorsqu'elles seront dirigées en sens contraire.

Le maximum des déclivités est fixé à vingt-cinq millièmes.

Une partie horizontale de dix mètres (10m. 00) au moins devra être ménagée entre deux déclivités consécutives de sens contraire.

Les déclivités correspondant aux courbes de faible rayon devront être réduites autant que faire se pourra.

Le concessionnaire aura la faculté de proposer aux dispositions de cet article et à celles de l'article précédent les modifications qui lui paraîtraient utiles; mais ces modifications ne pourront être exécutées que moyennant l'approbation préalable du préfet.

Art. 9. — Le nombre, l'étendue et l'emplacement des gares d'évitement seront déterminés par le préfet, le concessionnaire entendu.

Le nombre des voies sera augmenté, s'il y a lieu, dans les gares et aux abords de ces gares, conformément aux décisions qui seront prises par l'administration, le concessionnaire entendu.

Le nombre et l'emplacement des stations de voyageurs et des gares de marchandises seront également déterminés par le préfet, sur les propositions du concessionnaire, après une enquête spéciale.

Le concessionnaire sera tenu, préalablement à tout commencement d'exécution, de soumettre au préfet le projet desdites gares, lequel se composera :

1° D'un plan à l'échelle de un cinq-centième, 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 un centimètre par mètre;

Droits réservés au Cnam et à ses partenaires

3° D'un mémoire descriptif dans lequel les dispositions essentielles du projet seront justifiées.

Il pourra être établi de simples haltes à la rencontre des routes et chemins importants, soit pour prendre, soit pour déposer des voyageurs. Leur position sera fixée par le préfet, le concessionnaire entendu.

Art. 10. — Les croisements à niveau pourront toujours avoir lieu sous les conditions énoncées à l'article 13 ci-après, même à la traversée des routes nationales et départementales.

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 les cas, en tenant compte des circonstances locales; mais cette ouverture ne pourra, dans aucun cas, être inférieure à huit mètres (8 m. 00) pour la route nationale, à sept mètres (7 m. 00) pour la route départementale, à cinq mètres (5 m. 00) pour un chemin vicinal de grande communication, et à quatre mètres (4 m. 00) pour un simple chemin vicinal.

Pour les viaducs de forme cintrée, la hauteur sous clef, à partir du sol de la route, sera de cinq mètres (5 m. 00) au moins. Pour ceux qui seront formés de poutres horizontales en bois ou en fer, la hauteur sous poutre sera de quatre mètres trente centimètres (4 m. 30) au moins.

La largeur entre les parapets sera au moins de quatre mètres cinquante centimètres (4 m. 50); la hauteur de ces parapets ne pourra, dans aucun cas, être inférieure à quatre-vingts centimètres (0 m. 80).

Sur les lignes et sections pour lesquelles la Compagnie exécutera les ouvrages pour deux voies, la largeur des viaducs entre les parapets sera de huit mètres au moins.

Art. 12. — 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 quarante-cinq degrés.

Chaque passage à niveau établi sur les routes nationales ou départementales sera muni de barrières; il y sera, en outre, établi une guérite de garde avec chaîne.

Les barrières ne seront fermées que pendant le passage des trains.

Les autres passages à niveau pourront, en général, rester ouverts. Néanmoins, il sera établi des barrières et des guérites à ceux de ces passages qui donneront lieu à une grande fréquentation, le concessionnaire entendu.

La forme, le type et le mode de manœuvre des barrières seront fixés par l'administration, sur la proposition du concessionnaire.

Art. 13. — Lorsqu'il y aura lieu de modifier l'emplacement et le profil des routes existantes, l'inclinaison des pentes ou rampes sur les routes modifiées ne pourra excéder trois centimètres par mètre pour les routes nationales ou départementales et cinq centimètres pour les chemins vicinaux. Le préfet res-

Droits réservés au Cnam et à ses partenaires

tera libre, toutefois, d'apprécier les circonstances qui pourraient motiver une dérogation à cette clause, comme à celle qui est relative à l'angle de croisement des passages à niveau.

Art. 14. — Dans toute la longueur où le chemin de fer sera établi sur l'accotement d'une route départementale ou d'un chemin, la voie sera établie de manière à ne modifier en aucune façon le profil régulier de l'accotement. Le rail du côté de la chaussée sera placé parallèlement à l'axe du chemin ou de la route, à la distance d'au moins cinq mètres du bord de l'accotement opposé.

La saillie des rails au-dessus du niveau de l'accotement ne devra pas dépasser trois centimètres pour le rail du côté de la chaussée et quatre centimètres pour le rail extérieur.

Art. 15. — Le concessionnaire sera tenu de rétablir et d'assurer à ses frais l'écoulement de toutes les eaux dont le cours serait arrêté, suspendu ou modifié par ses travaux, et de prendre les mesures nécessaires pour prévenir l'insalubrité pouvant résulter des chambres d'emprunt.

Les viaducs à construire à la rencontre des rivières, des canaux et des cours d'eau quelconques, auront au moins quatre mètres (4 m. 00) de largeur entre les parapets. La hauteur des garde-corps sera fixée par l'administration et ne pourra être inférieure à quatre-vingts centimètres (0 m. 80).

La hauteur et le débouché du viaduc seront déterminés, dans chaque cas particulier, par l'administration, suivant les circonstances locales.

Art. 16. — Les souterrains à établir pour le passage du chemin de fer auront au moins quatre mètres cinquante-centimètres (4 m. 50) de largeur entre les pieds-droits au niveau des rails. La distance verticale ménagée entre l'intrados et le dessus des deux rails ne sera pas inférieure à quatre mètres quatre-vingts centimètres (4 m. 80). L'ouverture des puits d'aérage et de construction des souterrains sera entourée d'une margelle de deux mètres (2 m. 00) de hauteur. Cette ouverture ne pourra être établie sur aucune voie publique.

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, le concessionnaire prendra toutes les mesures nécessaires 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.

Cette mesure n'aura pas d'ailleurs pour effet de décharger le concessionnaire de la responsabilité qui lui incombe et qui restera entière.

Un délai sera fixé par l'administration pour l'exécution des travaux définitifs destinés à rétablir les communications interceptées.

Art. 18. — Bien qu'il soit admis que les constructions pourront être conçues et exécutées avec la plus grande économie, le concessionnaire n'emploiera

Droits réservés au Cnam et à ses partenaires

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, en fer ou en bois. Si le concessionnaire adopte ce dernier mode, il s'engage à en supporter seul les frais d'entretien et de réfection pour toute la durée de la concession.

Les bâtiments des gares, stations et haltes pourront être construits en charpente.

Le département pourra obliger le concessionnaire à construire les ouvrages définitivement en maçonnerie lorsque le chiffre du revenu net sera supérieur à six pour cent.

Art. 19. — La voie sera établie d'une manière solide et avec des matériaux neufs de bonne qualité.

Les rails seront en fer et pèseront vingt-cinq kilogrammes (25 kilog.), ou en acier, de dix-huit kilogrammes (18 kilog.) par mètre courant.

La voie sera établi en rails Vignole avec éclisses et le matériel sera construit dans les meilleures conditions.

Art. 20. — Le chemin de fer ne sera bordé de haies ou de toute autre clôture que sur vingt-cinq mètres de chaque côté des passages à niveau des routes nationales ou départementales et aux abords des stations. Partout ailleurs, le concessionnaire sera dispensé d'établir des haies vives ou des clôtures sèches.

Art. 21. — Tous les terrains nécessaires pour l'établissement du chemin de fer et de ses dépendances, pour la déviation des voies de communication et des cours d'eau déplacés, 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.

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.

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.

Art. 23. — 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.

Art. 24. — Si la ligne du chemin de fer traverse un sol déjà concédé pour l'exploitation d'une mine, le Ministre des travaux publics déterminera les mesures à prendre pour que l'établissement du chemin de fer ne nuise pas à l'ex-

Droits réservés au Cnam et à ses partenaires

ploitation de la mine et réciproquement pour que, le cas échéant, l'exploitation de la mine ne compromette pas l'existence du chemin de fer.

Les travaux de consolidation à faire dans l'intérieur de la mine, à raison de la traversée du chemin de fer, et tous les dommages résultant de cette traversée pour les concessionnaires de la mine, seront à la charge du concessionnaire.

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.

L'administration déterminera la nature et l'étendue des travaux qu'il conviendra d'entreprendre à cet effet, et qui seront d'ailleurs exécutés par les soins et aux frais du concessionnaire.

Art. 26. — Pour l'exécution des travaux, le concessionnaire ne pourra obliger les ouvriers à travailler pendant le repos du dimanche.

Art. 27. — Les travaux seront exécutés par des entrepreneurs ou agents choisis par le concessionnaire, mais sur la surveillance et le contrôle de l'administration.

Art. 28. — 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, sur la demande du concessionnaire, à la reconnaissance et, s'il y a lieu, à la réception provisoire de ces travaux par un ou plusieurs commissaires que l'administration 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.

Art. 29. — Après l'achèvement total des travaux et dans le délai qui sera fixé par l'administration, le concessionnaire fera faire à ses frais un bornage contradictoire et un plan cadastral du chemin de fer et de ses dépendances. Elle 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 lesdits 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.

Droits réservés au Cnam et à ses partenaires

TITRE II. — *Entretien et exploitation.*

Art. 30. — 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.

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, sans préjudice, s'il y a lieu, de l'application des dispositions indiquées ci-après dans l'article 40.

Le montant des avances faites sera recouvré au moyen de rôles que le préfet rendra exécutoires.

Art. 31. — Le concessionnaire sera tenu d'établir à ses frais, partout où besoin sera, des gardiens en nombre suffisant pour assurer la sécurité du passage des trains sur la voie et celle de la circulation ordinaire sur les points où le chemin de fer sera traversé à niveau par des routes ou chemins publics.

Art. 32. — Les machines locomotives seront construites sur les meilleurs modèles; elles devront consumer 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 réglées ou à régler pour les voitures servant au transport des voyageurs sur les chemins de fer. Elles seront suspendues sur ressorts et garnies de banquettes.

Il y aura des voitures ou des compartiments de trois classes au moins :

1° Les voitures ou compartiments de première classe seront couverts, garnis, fermés à glaces, munis de rideaux ;

2° Les voitures ou compartiments de deuxième classe seront couverts fermés à glaces, munis de rideaux, et auront des banquettes rembourrées ;

3° Les voitures ou compartiments de troisième classe seront couverts, fermés à vitres, munis soit de rideaux, soit de persiennes, et auront des banquettes à dossier. Les dossiers et les banquettes devront être être inclinés, et les dossiers seront élevés à la hauteur de la tête des voyageurs.

L'intérieur de chacun des compartiments de toute classe contiendra l'indication du nombre des places de ce compartiment.

Les voitures pourront être mixtes et à deux étages, mais construites de manière à passer sous tous les gabarits et arriver en gare d'Alger sans transbordement des voyageurs à la Maison-Carrée.

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.

Les machines locomotives, tenders, voitures, wagons de toute espèce, plates-

Droits réservés au Cnam et à ses partenaires

formes composant le matériel roulant, seront constamment entretenus en bon état.

Art. 33. — Le concessionnaire sera tenu de se conformer aux prescriptions des ordonnances, des décrets et des décisions ministérielles et arrêtés préfectoraux rendus en exécution de l'article 21 de la loi du 5 juillet 1845 et des articles 2 et 4 de la loi du 12 juillet 1865, au sujet de la police et de l'exploitation des chemins de fer.

Toutes les dépenses qu'entraînera l'exécution de ces prescriptions seront à la charge du concessionnaire.

Le concessionnaire sera tenu de soumettre à l'approbation du préfet les règlements de service intérieur relatifs à l'exploitation du chemin de fer.

Les règlements dont il s'agit dans les deux paragraphes précédents seront obligatoires, non-seulement pour la Compagnie concessionnaire, mais encore pour toutes celles qui obtiendraient ultérieurement l'autorisation d'établir des lignes de chemins de fer d'embranchement ou de prolongement, et, en général, pour toutes les personnes qui emprunteraient l'usage du chemin de fer.

Le préfet déterminera, sur la proposition du concessionnaire, le minimum et le maximum de vitesse des convois de voyageurs et de marchandises et des convois spéciaux des postes, ainsi que la durée du trajet.

Art. 34. — Pour tout ce qui concerne l'entretien et les réparations du chemin de fer et de ses dépendances, l'entretien du matériel et le service de l'exploitation, le concessionnaire sera soumis au contrôle et à la surveillance d'administration.

Outre la surveillance ordinaire, le préfet déléguera, aussi souvent qu'il le jugera utile, un ou plusieurs commissaires pour reconnaître et constater l'état du chemin de fer, de ses dépendances et du matériel.

Titre III. — *Durée, rachat et déchéance de la concession.*

Art. 35. — La concession du chemin de fer mentionné à l'article 1er du présent cahier des charges aura une durée de quatre-vingt-dix-neuf ans, à compter du jour fixé pour l'achèvement des travaux et l'autorisation d'exploitation.

Art. 36. — A l'époque fixée pour l'expiration de la concession de chacune des sections, 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 remettre 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 gardes, etc. Il en sera de même de tous les objets immobiliers dépendant également dudit chemin, tels que les barrières et clôtures, les voies, changement de voies, plaques tournantes, réservoirs d'eau, grues hydrauliques, machines fixes, etc.

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

Droits réservés au Cnam et à ses partenaires

employer à rétablir en bon état le chemin de fer et ses dépendances, si le concessionnaire ne se mettait en mesure de satisfaire pleinement et entièrement à cette obligation.

En ce qui concerne les objets mobiliers, tels que le matériel roulant, les matériaux, combustibles et approvisionnements de tout genre, le mobilier des stations, l'outillage des ateliers et des gares, le département sera tenu, si le concessionnaire le requiert, de reprendre tous ces objets sur l'estimation qui en sera faite à dire d'experts, et réciproquement, si le département le requiert, le concessionnaire sera tenu de les céder de la même manière.

Toutefois, le département ne pourra être tenu de reprendre que les approvisionnements nécessaires à l'exploitation du chemin pendant six mois.

Art. 37. — A toute époque après l'expiration des quinze premières années de la concession, le département aura la faculté de racheter la concession entière du réseau.

Dans ce cas, pour régler le prix du rachat, on relèvera les produits nets annuels obtenus par le concessionnaire pendant les sept années qui auront précédé celle où le rachat sera effectué; on en déduira les produits nets des deux plus faibles années, et l'on établira le produit net moyen de 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, ni au montant annuel de la garantie d'intérêt; le concessionnaire recevra, en outre, dans les trois mois qui suivront le rachat, les remboursements auxquels il aurait droit à l'expiration de la concession, selon l'article 36 ci-dessus.

Le concessionnaire ne pourra élever aucune réclamation dans le cas où le chemin concédé ayant été déclaré d'intérêt général, l'État serait substitué au département dans tous les droits que ce dernier tient des lois de 12 juillet 1865 et 10 août 1871 et du présent cahier des charges.

Art. 38. — Si le concessionnaire n'a pas commencé les travaux sur la ou les sections qui lui ont été indiquées, dans le délai fixé par l'autorisation préfectorale, il sera déchu de plein droit, sans qu'il y ait lieu à aucune notification ou mise en demeure préalable, du bénéfice de la concession du réseau entier.

Dans ce cas, la somme qui aura été déposée, ainsi qu'il sera dit à l'article 67, à titre de cautionnement, deviendra la propriété du département et lui restera acquise.

Art. 39. — Faute par le concessionnaire d'avoir terminé les travaux d'une ou des sections entreprises, ainsi qu'il est dit à l'article précédent, faute aussi par lui d'avoir rempli les diverses obligations qui lui sont imposées par le présent cahier des charges, il encourra la déchéance, et il sera pourvu tant à la continuation et à l'achèvement des travaux qu'à l'exécution des autres engagements contractés par lui, au moyen d'une adjudication que l'on ouvrira sur une mise à prix des travaux exécutés, des matériaux approvisionnés et des parties du chemin de fer déjà livrées à l'exploitation.

Droits réservés au Cnam et à ses partenaires

Les soumissions pourront être inférieures à la mise à prix.

Le nouveau concessionnaire sera soumis aux clauses du présent cahier des charges, et 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; si cette seconde tentative reste également sans résultat, 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.

Art. 40. — 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 préfet. 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.

Art. 41. — Les dispositions des trois articles qui précèdent cesseraient d'être 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.*

Art. 42. — 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, le département lui accorde l'autorisation de percevoir, pendant toute la durée de la concession, les droits de péage et les prix de transport ci-après déterminés :

TARIF. 1° PAR TÊTE ET PAR KILOMÈTRE.		PRIX de péage. fr. c.	PRIX de transport. fr. c.	PRIX totaux. fr. c.
Grande vitesse.				
Voyageurs	Voitures couvertes, garnies et fermées à glaces (1re classe)	0 10	0 06	0 16
	Voitures couvertes et fermées à glaces, et à banquettes rembourrées (2e classe)	0 08	0 04	0 12
	Voitures couvertes et fermées à vitres (3e classe)	0 055	0 025	0 08

Droits réservés au Cnam et à ses partenaires

	PRIX de péage.	PRIX de transport.	PRIX TOTAUX.
	fr. c.	fr. c.	fr. c.
Enfants..... Au-dessous de trois ans, les enfants ne payent rien, à la condition d'être portés sur les genoux des personnes qui les accompagnent. 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..... (sans que la perception puisse être inférieure à 0 fr. 30).	0 016	0 008	0 24
Petite vitesse.			
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.			
2° PAR TONNE ET PAR KILOMÈTRE.			
Marchandises transportées à grande vitesse.			
Huitres. — Poissons frais. — Denrées. — Excédants de bagages et marchandises de toutes classes transportées à la vitesse des trains de voyageurs, les prix seront doublés.....	0 30	0 24	0 54
Marchandises transportées à petite vitesse.			
1re classe. — Spiritueux. — Huiles. — Bois de menuiserie, de teinture et autres bois exotiques. — Produits chimiques non dénommés. — Œufs. — Viande fraîche. — Gibier. — Sucre. — Café. — Drogues. — Épiceries. — Tissus. — Denrées coloniales. — Objets manufacturés. — Armes. — Blés. — Grains. — Farines. — Légumes farineux. — Riz. — Maïs. — Châtaignes et autres denrées alimentaires non dénommées. — Chaux et plâtre. — Charbons de bois. — Bois à brûler dit *de corde*. — Perches. — Chevrons. — Planches. — Madriers. — Bois de charpente. — Marbre en bloc. — Albâtre. — Bitume. — Cotons. — Laines. — Vins. — Vinaigres. — Boissons. — Bières. — Levure sèche. — Coke. — Fer. — Cuivre. — Plomb et autres métaux ouvrés ou non ouvrés. — Fontes moulées.....	0 1275	0 0925	0 22
2e classe. — Pierres de taille et produits de carrières. — Minerais autres que les minerais de fer. — Fonte brute. — Sel. — Moellons. — Meulières. — Argiles. — Briques. — Ardoises. — Houille. — Marne. — Cendres. — Pulpes de betteraves. — Fumiers et 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 08	0 05	0 13
3° PAR PIÈCE ET PAR KILOMÈTRE.			
Voitures et matériel roulant transportés à petite vitesse.			
Wagon ou chariot pouvant porter de trois à six tonnes.....	0 14	0 09	0 23
Wagon ou chariot pouvant porter plus de six tonnnes.....	0 18	0 12	0 30
Locomotive pesant de douze à dix-huit tonnes, ne traînant pas de convoi.	2 70	1 80	4 50
Locomotive pesant plus de dix-huit tonnes, ne traînant pas de convoi...	3 37	2 25	5 62
Tender de sept à dix tonnes.....	1 35	0 90	2 25
Tender de plus de dix tonnes.....	2 02	1 35	3 37
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 22	0 15	0 37

Droits réservés au Cnam et à ses partenaires

	PRIX		
	de péage.	de transport.	TOTAUX.
	fr. c.	fr. c.	fr. c.
Voitures à quatre roues, à deux fonds et à deux banquettes dans l'intérieur, omnibus, diligences, etc.	0 27	0 21	0 48
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 deuxième classe.			
Voitures de déménagement à deux ou quatre roues, à vide	0 18	0 12	0 30
Ces voitures, lorsqu'elles seront chargées, payeront en sus des prix ci-dessus, par tonne de chargement et par kilomètre.	0 12	0 09	0 21
4° SERVICE DES POMPES FUNÈBRES ET TRANSPORT DES CERCUEILS.			
Grande vitesse.			
Une voiture des pompes funèbres renfermant un ou plusieurs cercueils sera transportée aux mêmes prix et conditions qu'une voiture à quatre roues, à deux fonds et à deux banquettes	0 54	0 42	0 96
Chaque cercueil confié à l'administration du chemin de fer sera transporté, dans un compartiment isolé, au prix de	0 27	0 18	0 45

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 six kilomètres, elle sera comptée pour six kilomètres.

Aux haltes désignées à l'article 9, la distance et la taxe seront comptées comme si le départ avait lieu de la station précédente dans le sens de la marche du train et comme si l'arrivée avait lieu à la station la plus immédiatement éloignée du point de départ.

Le poids de la tonne est de mille kilogrammes.

Les fractions de poids ne seront comptées, tant pour la grande que pour la petite vitesse, que par centième de tonne ou par dix kilogrammes.

Ainsi tout poids compris entre zéro et dix kilogrammes payera comme dix kilogrammes; entre dix et vingt kilogrammes, comme vingt kilogrammes, etc.

Toutefois, pour les excédants de bagages et marchandises à grande vitesse, les coupures seront établies :

1° De zéro à cinq kilogrammes;

2° Au-dessus de cinq jusqu'à dix kilogrammes;

3° Au-dessus de dix kilogrammes, par fractions indivisibles de dix kilogrammes.

Quelle que soit la distance parcourue, le prix d'une expédition quelconque, soit en grande, soit en petite vitesse, ne pourra être inférieur à quarante centimes.

Droits réservés au Cnam et à ses partenaires

Dans le cas où le prix du quintal métrique de blé dur, pris comme régulateur, s'élèverait, sur le marché d'Alger, à trente francs ou au-dessus, le préfet pourra exiger du concessionnaire que le tarif du transport des blés, grains, riz, maïs, farines et légumes farineux ne puisse s'élever, au maximum, qu'à onze centimes, péage compris, par tonne et par kilomètre.

Art. 43. — A moins d'une autorisation spéciale et révocable de l'administration, et dans la limite de ce qui est autorisé par le paragraphe 5, article 18, de l'ordonnance du 15 novembre 1846, 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 du chemin de fer.

Dans le cas où le nombre des voyageurs excéderait celui des places offertes dans les limites de l'ordonnance ci-dessus, le concessionnaire sera tenu d'organiser des trains supplémentaires pour faire partir, dans le plus bref délai, les voyageurs non expédiés.

Dans chaque train de voyageurs, le concessionnaire aura la faculté de placer des voitures à compartiments spéciaux pour lesquels il sera établi des prix particuliers que le préfet fixera, sur la proposition du concessionnaire ; mais le nombre des places à donner dans ces compartiments ne pourra dépasser le dixième du nombre total des places du train.

Art. 44. — Tout voyageur dont le bagage ne pèsera pas plus de trente kilogrammes 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 vingt kilogrammes pour les enfants transportés à moitié prix.

Art. 45. — 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 46 et 47 ci-après, aucune marchandise non dénommée puisse être soumise à une taxe supérieure à celle de la première classe du tarif ci-dessus.

Les assimilations de classes pourront être provisoirement réglées par le concessionnaire, mais elles seront soumises immédiatement à l'administration, qui prononcera définitivement.

Art. 46. — Les droits de péage et les prix de transport déterminés au tarif ne sont point applicables à toute masse indivisible pesant plus de trois mille kilogrammes.

Néanmoins, le concessionnaire ne pourra se refuser à transporter les masses indivisibles pesant plus de trois mille à cinq mille kilogrammes ; mais les droits de péage et les prix de transport seront augmentés de moitié.

Le concessionnaire ne pourra être contraint à porter des masses pesant plus de cinq mille kilogrammes.

Si, nonobstant la disposition qui précède, le concessionnaire transporte des masses indivisibles pesant plus de cinq mille kilogrammes, il devra, pendant trois mois au moins, accorder les mêmes facilités à tous ceux qui en feraient la demande.

Droits réservés au Cnam et à ses partenaires

Dans ce cas, les prix de transport seront fixés par l'administration, sur la proposition du concessionnaire.

Art. 47. — Les prix de transport déterminés au tarif ne sont point applicables :

1° Aux denrées et objets qui ne sont pas nommément énoncés dans le tarif et qui ne pèseraient pas deux cents kilogrammes sous le volume d'un mètre cube ;

2° Aux matières inflammables ou explosibles, aux animaux et objets dangereux, pour lesquels des règlements de police prescriraient des précautions spéciales, aux glaces ;

3° Aux animaux dont la valeur déclarée excéderait cinq mille francs ;

4° 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° Et, en général, à tous paquets, colis ou excédants de bagages pesant isolément quarante kilogrammes 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 quarante kilogrammes d'objets envoyés par une même personne à une même personne. Il en sera de même pour les excédants de bagages qui pèseraient ensemble ou isolément plus de quarante kilogrammes.

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 l'administration, tant pour la grande vitesse 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 quarante kilogrammes.

Art. 48. — 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 deux mois au moins pour les voyageurs et de six mois 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, conformément aux dispositions de la loi du 12 juillet 1865 et 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

Droits réservés au Cnam et à ses partenaires

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 et remises qui seraient accordées par le concessionnaire aux indigents.

En cas d'abaissement des tarifs, la réduction portera proportionnellement sur le péage et sur le transport.

Art. 49. — 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 les registres de la gare de départ, du prix total dû pour leur 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.

Art. 50. — Les animaux, denrées, marchandises et objets quelconques seront 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; toutefois, le préfet pourra étendre ce délai à deux jours.

La maximum de durée du trajet sera fixé par le préfet, sur la proposition du concessionnaire, sans que ce maximum puisse excéder vingt-quatre heures par fraction indivisible de cent vingt-cinq kilomètres.

Les colis seront mis à la disposition des destinataires dans le jour qui suivra celui de leur arrivée effectuée en gare.

Le délai total résultant des trois paragraphes ci-dessus sera seul obligatoire pour le concessionnaire.

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.

Droits réservés au Cnam et à ses partenaires

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 l'administration, sur la proposition du concessionnaire.

Art. 51. — 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 l'administration, sur la proposition du concessionnaire.

Art. 52. — 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 seront confiées.

Le factage et le camionnage ne seront point obligatoires pour les gares qui desserviraient soit une population agglomérée de moins de cinq mille habitants, soit un centre de population de cinq mille habitants situé à plus de cinq 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 seront libres de faire eux-mêmes et à leurs frais le factage et le camionnage des marchandises.

Art. 53. — 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 à divers services publics.*

Art. 54. — Les fonctionnaires ou agents chargés du contrôle et de la surveillance du chemin de fer seront transportés gratuitement.

L'état nominatif de ces fonctionnaires et agents sera annuellement arrêté par le préfet, le concessionnaire entendu.

Art. 55. — L'administration aura la faculté de faire, le long des voies, toutes les constructions et de poser tous les appareils nécessaires à l'établissement d'une ligne télégraphique, sans nuire au service du chemin de fer.

Droits réservés au Cnam et à ses partenaires

Le concessionnaire sera tenu de faire garder par ses agents les fils et appareils des lignes électriques, de donner aux employés télégraphiques connaissance de tous les accidents qui pourraient survenir et de leur en faire connaître les causes. En cas de rupture du fil télégraphique, les employés du concessionnaire auront à raccrocher provisoirement les bouts séparés, d'après les instructions qui leur seront données à cet effet.

Dans le cas où des déplacements de fils, appareils ou poteaux deviendraient nécessaires par suite de travaux exécutés sur le chemin, ces déplacements auront lieu aux frais du concessionnaire, par les soins de l'administration des lignes télégraphiques.

Art. 56. — Le concessionnaire sera tenu d'établir à ses frais les fils et appareils télégraphiques destinés à transmettre les signaux nécessaires pour la sûreté et la régularité de son exploitation.

Il pourra, avec l'autorisation du gouverneur général, se servir des poteaux de la ligne télégraphique de l'État, lorsqu'une semblable ligne existera le long de la voie.

Le concessionnaire sera tenu de se soumettre à tous les règlements d'administration publique concernant l'établissement et l'emploi de ces appareils.

Art. 57. — A chacun des trains de voyageurs et de marchandises circulant aux heures ordinaires de l'exploitation, le concessionnaire sera tenu de réserver gratuitement un compartiment spécial d'une voiture de deuxième classe ou un espace équivalent pour recevoir les lettres, les dépêches et les agents nécessaires du service des postes.

Titre VI. — *Clauses diverses.*

Art. 58. — Dans le cas où le Gouvernement ordonnerait ou autoriserait 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.

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.

Art. 60. — L'administration se réserve expressément le droit d'accorder de nouvelles concessions de 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 aucuns frais particuliers pour le concessionnaire.

Droits réservés au Cnam et à ses partenaires

Les Compagnies concessionnaires de chemins de fer d'embranchement ou de prolongement auront la faculté, moyennant les tarifs ci-dessus déterminés et l'observation des règlements de police et de service établis ou à établir, de faire circuler leurs voitures, wagons et machines sur le chemin de fer objet de la présente concession, pour lequel cette faculté sera réciproque à l'égard desdits embranchements et prolongements.

Dans le cas où les diverses Compagnies ne pourraient s'entendre sur l'exercice de cette faculté, l'administration statuerait sur les difficultés qui s'élèveraient entre elles à cet égard.

Dans le cas où une Compagnie 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.

Celle des Compagnies 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 sur toute la ligne, l'administration y pourvoirait d'office et prescrirait toutes les mesures nécessaires.

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.

Le concessionnaire pourra être assujetti, par les décrets qui seront ultérieurement rendus pour les chemins de fer de prolongement ou d'embranchement joignant celui qui lui est concédé, à accorder aux Compagnies de ces chemins de fer une réduction de péage ainsi calculée :

1° Si le prolongement ou l'embranchement n'a pas plus de soixante kilomètres, dix pour cent du prix perçu par le concessionnaire;

2° Si le prolongement ou l'embranchement excède soixante kilomètres, quinze pour cent.

Art. 61. — Le concessionnaire sera tenu de s'entendre avec tout propriétaire de mines, usines ou carrières qui, offrant de se soumettre aux conditions prescrites ci-après, demanderait un embranchement; à défaut d'accord, l'administration statuera sur la demande, le concessionnaire entendu.

Les embranchements seront construits aux frais des propriétaires de mines et d'usines, et de manière 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 le concessionnaire.

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

Droits réservés au Cnam et à ses partenaires

L'administration pourra, à toute époque, 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.

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.

Le concessionnaire sera tenu d'envoyer ses wagons sur tous les embranchements autorisés destinés à faire communiquer des établissements de mines, usines ou carrières avec la ligne principale du chemin de fer, moyennant un tarif arrêté par le préfet, le concessionnaire entendu.

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 d'un kilomètre. Le 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 avertissement.

Les traitements de gardiens d'aiguilles et des barrières des embranchements autorisés par le préfet seront à la charge des propriétaires des embranchements.

Ces gardiens seront nommés et payés par le concessionnaire, et les frais qui en résulteront lui seront remboursés par lesdits propriétaires. En cas de difficultés, 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.

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 douze centimes (0 fr. 12) par tonne pour le premier kilomètre, et, en outre, quatre centimes (0 fr. 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.

Droits réservés au Cnam et à ses partenaires

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 Compagnie du chemin de fer consente à les opérer.

Dans ce dernier cas, ces frais feront l'objet d'un règlement arrêté par le préfet, sur la proposition du concessionnaire.

Tout wagon employé 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 serait en droit de refuser les chargements qui dépasseraient le maximum de trois mille cinq cents kilogrammes, 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.

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.

Art. 63. — Les agents et gardes que le concessionnaire établira, soit pour la perception 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.

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.

Art. 65. — Le compte rendu détaillé des résultats de l'exploitation, comprenant les dépenses de premier établissement et d'exploitation et les recettes brutes, sera remis tous les trois mois au préfet du département, qui l'enverra au Ministre des travaux publics pour être inséré au *Journal officiel*.

Art. 66. — 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, dans une caisse indiquée par le préfet, une somme de soixante francs par chaque kilomètre de chemin de fer concédé. Toutefois, cette somme sera réduite à cinquante francs par kilomètre pour les sections non encore livrées à l'exploitation.

Si le concessionnaire ne verse pas les sommes ci-dessus réglées 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.

Art. 67. — Le cautionnement, fixé par la convention de concession à la somme

Droits réservés au Cnam et à ses partenaires

égale au vingtième du montant des dépenses de chaque section concédée, sera versé au Trésor public, en numéraire ou en rentes sur l'État, ou en obligations garanties par l'État, lesdites rentes calculées conformement au décret du 31 janvier 1872, ou en bons du Trésor, avec transfert, au profit de la caisse des dépôts et consignations, de celles de ces valeurs qui seraient nominatives ou à ordre.

Cette somme formera le cautionnement de l'entreprise. Elle sera rendue au concessionnaire par cinquième et proportionnellement à l'avancement des travaux. Le dernier cinquième ne sera remboursé qu'après la réception définitive des travaux.

Art. 68. — Le concessionnaire devra faire élection de domicile à Alger.

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 d'Alger.

Art. 69. — Les contestations qui s'élèveraient entre le concessionnaire et l'administration départementale, 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, sauf recours au Conseil d'État.

Art. 70. — Les frais d'enregistrement du présent cahier des charges et de la convention ci-annexée seront supportés par le concessionnaire.

ANNEXE LXXXVIII

COMPAGNIE DE L'EST-ALGÉRIEN.

Loi du 2 août 1880 et convention annexe concernant l'établissement des chemins de Sétif à Ménerville et d'El-Guerrah à Batna, et l'incorporation des chemins d'intérêt local de la Maison-Carrée à l'Alma et de l'Alma à Ménerville, dans le réseau d'intérêt général.

1° *Loi du 2 août* 1880.

Article 1er. — Est déclaré d'utilité publique l'établissement, à titre d'intérêt général, des chemins de fer ci-après :

1° De Sétif à Ménerville, par ou près Bordj-Bouïra;

2° D'El-Guerrah à Batna.

Art. 2. — Sont définitivement incorporées dans le réseau d'intérêt général les deux lignes d'intérêt local de la Maison-Carrée à l'Alma et de l'Alma à Ménerville.

Un décret rendu en Conseil d'État réglera les conditions de la substitution de l'État au département d'Alger.

Droits réservés au Cnam et à ses partenaires

Art. 3. — Est approuvée la convention provisoire passée, le 30 juin 1880, entre le gouverneur général civil de l'Algérie, agissant au nom de l'État, et la Compagnie des chemins de fer de l'Est-Algérien, ladite convention portant :

1° Concession définitive des chemins de fer désignés à l'article 1er ;

2° Concession éventuelle de divers chemins de fer en Algérie ;

3° Approbation de la cession consentie à ladite Compagnie par le sieur *Joret*, en vertu d'un traité en date du 31 juillet 1879, des droits et des obligations résultant des concessions à lui faites par les décrets du 20 décembre 1877 et du 3 décembre 1878.

Art. 4. — Les émissions d'obligations ne pourront avoir lieu qu'en vertu d'autorisations données par le Ministre des travaux publics, après avis du Ministre des finances, et sur la proposition du gouverneur général civil de l'Algérie.

Aucune émission d'obligations ne pourra d'ailleurs être autorisée que si la totalité du capital-actions, porté, conformément à l'article 13 de la convention susvisée, à vingt-cinq millions de francs (25 000 000 fr.), a été versée et employée en achats de terrains ou travaux, en approvisionnements sur place ou en dépôts du cautionnement.

Art. 5. — Le compte rendu détaillé des résultats de l'exploitation, pour toutes les lignes comprises dans la convention susvisée, sera remis tous les trois mois au gouverneur général civil de l'Algérie et au Ministre des travaux publics, pour être inséré au *Journal officiel de la République française*.

Art. 6. — Les convention et traité susmentionnés et annexés à la présente loi ne seront passibles que du droit fixe de trois francs.

2° *Convention du 30 juin 1880.*

Article 1er. — Le gouverneur général civil de l'Algérie, au nom de l'État, concède à la Compagnie des chemins de fer de l'Est-Algérien, qui accepte, les lignes de chemins de fer ci-après désignées :

A. — *A titre définitif.*

1° Une ligne de Sétif à Ménerville, passant par ou près Bordj-Bou-Arréridj, Beni-Mansour, Bordj-Bouïra et Palestro ;

2° La ligne d'El-Guerrah à Batna, concédée éventuellemeut par la convention du 26 juillet 1875, annexée à la loi du 15 décembre 1875.

B. — *A titre éventuel.*

Les lignes d'embranchement se rattachant à la ligne principale de Constantine à Alger, savoir :

1° De Bordj-Bouïra aux Trembles ;

2° De Ménerville à Tizi-Ouzou ;

3° De Beni-Mansour à Bougie ;

4° De l'Oued-Tixter vers Bougie, par les vallées du Bou-Sellam et de l'Oued-Amassin ;

Droits réservés au Cnam et à ses partenaires

5° De Batna à Biskra ;

6° D'Aïn-Beïda au réseau de la province de Constantine.

La concession de cette dernière ligne deviendrait nulle dans le cas où le tracé adopté définitivement n'aboutirait pas au réseau de l'Est-Algérien.

Il est, en outre, stipulé que l'État se réserve la faculté de distraire des lignes ci-dessus éventuellement concédées l'une ou l'autre de celles désignées au 3° et au 4° du présent paragraphe B, sans indemnité ou compensation en faveur de la Compagnie.

Mais il est entendu que celle de ces lignes qui restera concédée à la Compagnie de l'Est-Algérien aboutira au port de Bougie.

Feront partie également du même réseau de la Compagnie de l'Est-Algérien les deux lignes d'intérêt local de Ménerville (col de Beni-Aïcha) à l'Alma et de l'Alma à la Maison-Carrée, qui ont été classées dans le réseau d'intérêt général par la loi du 18 juillet 1879.

Ces lignes ont été concédées précédemment, par les décrets des 20 décembre 1877 et 3 décembre 1878, à M. *Joret*, aux droits duquel la Compagnie de l'Est-Algérien est substituée, ainsi qu'il sera dit ci-après.

Pour constituer la ligne entière de Constantine à Alger, la Compagnie empruntera entre la Maison-Carrée et Alger la ligne d'Alger à Oran, concédée à la Compagnie de Paris à Lyon et à la Méditerranée. Les conditions de cet emprunt seront réglées ci-après.

Art. 2. — La durée de la concession, pour les lignes désignées à l'aticle 1er ci-dessus, commencera à courir à partir de la date de la loi qui approuvera la présente convention. Elle prendra fin le 15 décembre 1978, date de l'expiration de la conceesion de la ligne de Constantine à Sétif.

La durée de la concession des deux lignes de Ménerville à l'Alma et de l'Alma à la Maison-Carrée, aujourd'hui classée d'intérêt général, prendra fin à la même époque.

Art. 3. — La Compagnie des chemins de fer de l'Est-Algérien s'engage à exécuter et à pourvoir du matériel roulant et de l'outillage nécesssaires à leur exploitation les lignes désignées à l'article 1er ci-dessus, dans les délais ci-après :

1° Pour la ligne de Sétif à Ménerville, dans un délai de six ans, qui commencera à courir du jour de l'approbation de la présente convention par une loi ;

2° Pour l'embranchement d'El-Guerrah à Batna, dans un délai de deux ans et demi, qui aura le même point de départ que le délai d'exécution de la ligne principale ;

3° Pour les lignes désignées au paragraphe B de l'article 1er précité, dans les délais à fixer lors de la déclaration d'utitité publique par l'État, la Compagnie entendue.

Art. 4. — L'ensemble des concessions faites à la Compagnie de l'Est-Algérien à titre soit définitif, soit éventuel, sera soumis aux clauses et conditions du cahier des charges de la ligne de Constantine à Sétif, annexé à la loi précitée du 15 décembre 1875, sauf les dérogations stipulées ci-après pour les lignes à construire :

Droits réservés au Cnam et à ses partenaires

1° Les rails seront en acier, et le poids par mètre courant de rail ne pourra être inférieur à 25 kilogrammes cinq cents grammes (25 k. 500).

2° Le maximum des déclivités sera fixé à vingt- trois millimètres (0 m.023) par mètre pour les parties de la ligne principale comprises entre Bordj-Bou-Arréridj et Ménerville, et à vingt millimètres (0 m. 020) par mètre entre Ménerville et la Maison-Carrée.

3° Le maximum de vingt-trois millimètres (0 m.023) par mètre s'appliquera, s'il y a lieu, aux lignes désignées au paragraphe B, dont la Compagnie doit établir les projets et estimations, ainsi qu'il est dit ci-après.

En outre, l'article 37 du cahier des charges, qui s'appliquera, ainsi qu'il est dit ci-dessus, à tout le réseau de l'Est-Algérien, est modifié comme il suit:

« A toute époque après l'expiration des quinze premières années de la con-
« cession, le Gouvernement aura la faculté de racheter la concession entière
« du réseau de la Compagnie de l'Est-Algérien.

« Pour régler le prix du rachat, on relèvera les produits nets annuels
« obtenus par la Compagnie pendant les sept années qui auront précédé celle
« où le rachat sera effectué; 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 à la Compagnie 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.

« La Compagnie recevra en outre, dans les trois mois qui suivront le rachat,
« les remboursements auxquels elle aurait droit à l'expiration de la conces-
« sion, suivant l'article 36 du cahier des charges.

« Si le Gouvernement use du droit qui lui est réservé par le présent article
« de racheter la concession entière, la Compagnie pourra demander que les
« lignes dont l'exploitation remonte à moins de quinze ans soient évaluées non
« d'après leurs produits nets, mais d'après leur prix réel de premier établis-
« ment. »

Art. 5. — La Compagnie des chemins de fer de l'Est-Algérien s'oblige à faire à ses frais et à fournir, dans un délai maximum de trois années, qui commencera à courir du jour de l'approbation des présentes par une loi, les études nécessaires à l'accomplissement des formalités légales préalables à la déclaration d'utilité publique et à l'exécution des lignes désignées au paragraphe B de l'article 1er ci-dessus.

Ces études, ainsi que les estimations des dépenses fournies par la Compagnie, seront soumises au contrôle et à la vérification des ingénieurs de l'État.

Après débat contradictoire entre l'administration et la Compagnie, le chiffre des dépenses sur lequel devra porter la garantie du revenu net, et qui servira de base à la convention à annexer à la loi portant déclaration d'utilité publique, sera définitivement arrêté par le conseil général des ponts et chaussées.

Les conditions d'exploitation des lignes ci-après désignées au paragraphe B de l'article 1er seront déterminées par l'article 12 ci-après.

Droits réservés au Cnam et à ses partenaires

Art. 6. — Les travaux de la ligne principale entre Sétif et Ménerville seront entrepris par chacune de ses extrémités, et les sections construites seront successivement livrées à l'exploitation.

La longueur des sections des lignes à livrer à l'exploitation, tant celles comprises au paragraphe A de l'article 1er que celles désignées au paragraphe B du même article, sera déterminée par l'administration, en raison de l'importance des centres de population et de colonisation à desservir, sans toutefois que cette longueur puisse être inférieure à vingt-cinq kilomètres (25 km.).

Art. 7. — Le gouverneur général civil de l'Algérie s'engage, au nom de l'État, à garantir à la Compagnie, pendant la durée de la concession, pour la partie de la ligne de Constantine à Alger comprise entre Constantine et la Maison-Carrée, un revenu net annuel qui sera établi et calculé de la manière suivante :

Aux garanties déjà affectées à la ligne d'intérêt général de Constantine à Sétif, d'une part, et aux lignes d'intérêt local de la Maison-Carrée à l'Alma et de l'Alma à Ménerville, d'autre part,

Garanties s'élevant à onze cent trente-neuf mille deux cent cinquante francs (1 139 250 fr.) pour la première ligne, et à trois cent cinquante-deux mille huit cents francs (352 800 fr.) pour les deux autres, soit en totalité à la somme de un million quatre cent quatre-vingt-douze mille cinquante francs (1 492 050 fr.),

Il sera ajouté :

1° Pour la ligne de Sétif à Ménerville, la somme de trois millions quatre cent cinquante mille francs (3 450 000 fr.), représentant l'intérêt à cinq pour cent l'an, amortissement compris, de la somme de soixante-neuf millions de francs (69 000 000 fr.), montant de la dépense évaluée à forfait pour l'établissement de ladite ligne, y compris tous travaux de parachèvement, agrandissements éventuels des gares dans l'avenir, augmentation de matériel et installations complémentaires de toute nature ;

2° Pour la transformation en lignes d'intérêt général des lignes d'intérêt local de la Maison-Carrée à l'Alma et de l'Alma à Ménervile, et pour l'établissement de la station de Ménerville, la somme de cent cinquante-huit mille cinq cents francs (158 500 fr.), représentant l'intérêt à cinq pour cent, amortissement compris, de la somme de trois millions cent soixante-dix mille francs (3 170 000 fr.), montant de la dépense évaluée à forfait.

En conséquence, le revenu annuel garanti par l'État pour la partie de la ligne principale comprise entre Constantine et la Maison-Carrée est fixé à la somme de cinq millions cent mille cinq cent cinquante francs (5 100 550), soit onze mille quatre cent dix francs (11 410 fr.) par kilomètre, sans que ce revenu kilométrique garanti puisse s'étendre à une longueur de plus de quatre cent quarante-sept kilomètres (447 km.) et sans que la somme à avancer par l'État puisse dépasser onze mille quatre cent dix francs par kilomètre, lors même que la longueur de la ligne serait inférieure à quatre cent quarante-sept kilomètres.

Cette avance sera d'ailleurs augmentée, s'il y a lieu, du déficit de l'exploitation, calculé comme il est dit à l'article 8 ci-après, c'est-à-dire lorsque la recette brute sera inférieure à sept mille quatre cent soixante francs ; mais la somme complémentaire avancée de ce chef par l'État ne pourra servir à aug-

Droits réservés au Cnam et à ses partenaires

menter les dividendes distribués aux actionnaires, lesquels devront être basés uniquement sur le revenu kilométrique net garanti, jusqu'à ce que la Compagnie ait remboursé à l'État toutes avances, aux termes de l'article 8 ci-après.

Art. 8. — Pour l'évaluation du revenu net kilométrique moyen afférent à cette partie de la ligne principale de Constantine à Alger, les frais d'exploitation seront fixés à forfait ainsi qu'il suit, savoir :

Au-dessous de onze mille francs (11 000 fr.) de recette brute par kilomètre, à la somme fixe de sept mille quatre cent soixante francs (7 460 fr.) ;

De onze mille à douze mille francs (11 000 à 12 000 fr.), à soixante-huit pour cent (68 %) de la recette brute, sans excéder sept mille neuf cent vingt francs (7 920 fr.) ;

De douze mille à treize mille francs (12 000 à 13 000 fr.), à soixante-six pour cent (66 %), sans excéder huit mille cent quatre-vingt-dix francs (8 190 fr.) ;

De treize mille à quatorze mille francs (13 000 à 14 000 fr.) à soixante-trois pour cent (63 %), sans excéder huit mille quatre cents francs (8 400 fr.) ;

De quatorze mille à quinze mille francs (14 000 à 15 000 fr.) à soixante pour cent (60 %), sans excéder huit mille cinq cent cinquante francs (8 550 fr.) ;

De quinze mille à seize mille francs (15 000 à 16 000 fr.), à cinquante-sept pour cent (57 %), sans excéder huit mille six cent quarante francs (8 640 fr.) ;

De seize mille à vingt mille francs (16 000 à 20 000 fr.), à cinquante-quatre pour cent (54 %), sans excéder dix mille quatre cents francs (10 400 fr.) ;

Au-dessus de vingt mille francs (20 000 fr.), à cinquante-deux pour cent (52 %) de la recette brute.

Après avoir établi, comme il est dit ci-après à l'article 15, le montant des recettes brutes par kilomètre à la fin de chaque année, on en déduira les frais d'exploitation, d'après les bases ci-dessus, et l'on obtiendra ainsi le produit net kilométrique moyen.

Si ce produit net kilométrique moyen est inférieur au minimum garanti, la différence sera payée par l'État à la Compagnie de l'Est-Algérien.

Si, au contraire, le produit net kilométrique moyen dépasse le minimum de onze mille quatre cent dix francs garanti, l'excédant servira d'abord, avant toutes autres attributions, à parfaire le revenu net garanti, comme il est dit ci-après, pour l'embranchement d'El-Guerrah à Batna. Le surplus sera porté pour un tiers au compte de l'État, en déduction des avances et annuités de garantie qu'il aura payées, et jusqu'au remboursement intégral de ces avances et annuités cumulées avec intérêt à quatre pour cent (4 %).

Lorsque ces prélèvements faits, l'excédant dépassera huit pour cent (8 %) du capital de premier établissement fixé ci-dessus à forfait, il sera partagé par moitié entre l'État et la Compagnie.

Art. 9. — Pour la section comprise entre la Maison-Carrée et Alger, à emprunter à la ligne d'Alger à Oran, le revenu net garanti consistera en une annuité qui sera fixée à forfait par le Ministre des travaux publics, la Compagnie entendue.

Cette annuité sera établie en prenant pour base : 1° les redevances que la Compagie de l'Est-Algérien aura à payer à la Compagnie de Paris-Lyon-

Droits réservés au Cnam et à ses partenaires

Méditerranée pour l'usage des voies empruntées, ainsi que le loyer des gares et toutes installations communes existant ou à créer, entre et y compris les stations d'Alger et la Maison-Carrée, excepté les ateliers et magasins du matériel, dont la valeur a été comprise dans les capitaux déjà garantis; 2° les dépenses d'exploitation afférentes à ladite section, calculées comme il est dit ci-dessus à l'article 8 pour le reste de la ligne, mais avec une réduction de dix pour cent (10 %), pour tenir compte des conditions exceptionnelles de cette exploitation.

Si le revenu net de cette section est inférieur au revenu garanti, l'État payera la différence à titre d'avance remboursable, dans les conditions stipulées ci-dessus à l'article 8 pour le remboursement des annuités de garantie affectées à la ligne de Constantine à la Maison-Carrée.

Si, au contraire, le revenu net de cette section dépasse le minimum garanti, l'excédant sera reversé sur l'ensemble des produits du réseau exploité par la Compagnie, en déduction du revenu net garanti par l'État, ou, s'il y a lieu, pour le remboursement des avances faites par l'État et pour le partage des bénéfices.

Art. 10. — Pour l'embranchement d'El-Guerrah à Batna, dont la concession est rendue définitive, la présente convention faisant disparaître le gage que la convention du 26 juillet 1875 avait affecté à la garantie du revenu net de sept mille trois cent cinquante francs (7 350 fr.), l'État prendra à sa charge ce revenu net garanti, sans qu'il puisse s'appliquer à une longueur de plus de quatre-vingts kilomètres (80 km.), si l'on conserve le tracé direct, et de quatre-vingt-sept kilomètres (87 km.), si l'on adopte le tracé commun avec la ligne d'Aïn-Beïda au réseau de la province de Constantine par Aïn-Fourchi.

Le produit net de l'embranchement d'El-Guerrah à Batna sera calculé comme il est dit à l'article 2 de la convention du 26 juillet 1875.

Les sommes que l'État aura versées pour cette garantie constitueront de simples avances, remboursables dans les conditions spécifiées pour la ligne principale par l'article 8.

Si le revenu net de cet embranchement dépasse le revenu garanti, les excédants seront reversés sur l'ensemble des produits du réseau exploité par la Compagnie de l'Est-Algérien, en déduction du revenu net garanti par l'État, ou, s'il y a lieu, pour le remboursement des avances faites par l'État et pour le partage des bénéfices.

Art. 11. — Transitoirement, et jusqu'à l'ouverture entière de la ligne d'Alger à Constantine, la garantie de l'État sera réglée de la manière suivante :

1° Pour la ligne de Constantine à Sétif et pour l'embranchement d'El-Guerrah à Batna, par la convention du 26 juillet 1875, tant pour le revenu net garanti que pour les frais d'exploitation ;

2° Pour les lignes de la Maison-Carrée à l'Alma et de l'Alma à Ménerville, par les conventions intervenues entre le département d'Alger et M. *Joret*, et annexées aux décrets des 20 décembre 1877 et 3 décembre 1878, mais en tenant compte à la Compagnie des intérêts à cinq pour cent du capital fixé à forfait pour la transformation de ces deux lignes en lignes d'intérêt général ;

3° Pour les fractions de la ligne de Sétif à Ménerville successivement ou-

Droits réservés au Cnam et à ses partenaires

vertes à l'exploitation, en conformité des dispositions des articles 7 et 8 ci-dessus, tant pour le revenu net kilométrique moyen garanti par l'État que pour les frais d'exploitation.

Art. 12. — Pour les lignes désignées au paragraphe B de l'article 1er ci-dessus, le revenu net kilométrique garanti sera déterminé d'après le montant de la dépense arrêtée pour chacune d'elles comme il est dit plus haut, article 5.

Et, pour l'évaluation de ce revenu net kilométrique garanti par l'État, les frais d'exploitation seront établis à forfait en prenant pour base et échelle proportionnelle de ces frais les chiffres déterminés par l'article 8 ci-dessus.

Art. 13. — La Compagnie de l'Est-Algérien s'oblige à porter à la somme de vingt-cinq millions de francs (25 000 000 fr.) son capital social actuel, indépendamment des obligations dont l'émission sera nécessaire pour parfaire la somme représentant la dépense de construction et de mise en exploitation des lignes de chemins de fer concédées par la présente convention.

Art. 14. — Comme garantie des engagements pris pour la constuction et l'exploitation des lignes concédées, la Compagnie des chemins de fer de l'Est-Algérien, indépendamment des cautionnements déjà déterminés pour la ligne de la Maison-Carrée à Ménerville (col des Beni-Aïcha) et pour l'embranchement d'El-Guerrah à Batna, versera dans le délai qui sera fixé par le gouverneur général civil de l'Algérie, à titre de cautionnement, une somme de deux cent mille francs (200 000 fr.) en numéraire ou en rentes sur l'État, calculées conformément au décret du 31 janvier 1872, ou en bons du Trésor ou autres effets publics, avec transfert, au profit de la caisse des dépôts et consignations, de celles de ces valeurs qui seraient nominatives ou à ordre.

Cette somme sera rendue à la Compagnie par cinquième et proportionnellement à l'avancement des travaux de la ligne de Sétif à Ménerville; le dernier cinquième ne sera rendu qu'après le complet achèvement de cette ligne.

Art. 15. — Un décret rendu en la forme des règlements d'administration publique déterminera, en ce qui concerne la garantie de revenu stipulée à l'article 7 ci-dessus, les formes suivant lesquelles la Compagnie concessionnaire sera tenue de justifier vis-à-vis de l'État, et sous le contrôle de l'administration supérieure, des recettes brutes de la ligne ou parties de lignes en exploitation, ainsi que des dépenses d'exploitation, lorsque la recette brute kilométrique n'atteindra pas la somme fixe de sept mille quatre cent soixante francs.

Les comptes de la garantie seront présentés par la Compagnie concessionnaire dans le mois de janvier de chaque année, pour l'exercice écoulé, et il sera délivré par l'État un accompte à la Compagnie dans les quarante jours qui suivront la remise des pièces.

Art. 16. — Toutes les dispositions contraires contenues dans la convention annexée à la loi du 15 décembre 1875, relative à la concession définitive de la ligne de Constantine à Sétif et à la concession éventuelle de celle d'El-Guerrah à Batna, sont annulées.

Art. 17. — Est approuvée la cession faite, en vertu d'un traité du 31 juillet 1879, à la Compagnie de l'Est-Algérien par M. *Joret*, des droits et charges

Droits réservés au Cnam et à ses partenaires

résultant de la concession à lui faite, par le département d'Alger, des lignes de la Maison-Carrée à l'Alma et de l'Alma au col des Beni-Aïcha (Ménerville).

Art. 18. — La présente convention et le traité y annexé ne seront passibles que du droit fixe de trois francs.

ANNEXE LXXXIX

Décret du 21 avril 1882 substituant l'État au département d'Alger pour les chemins de la Maison-Carrée à l'Alma et de l'Alma à Ménerville.

Article 1er. — A partir du 2 août 1880, l'État est substitué purement et simplement dans les droits et obligations qui résultent, pour le département d'Alger, des conventions susvisées (31 août 1877) relatives aux chemins de fer de la Maison-Carrée à l'Alma et de l'Alma à Ménerville.

Le département est, en conséquence, dégagé de toute garantie d'intérêt pour le temps qui s'est écoulé depuis le 2 août 1880.

En outre, et par application des articles 3 des deux décrets susvisés (des 20 décembre 1877 et 3 décembre 1878), l'État remboursera au département les sommes qu'il avait versées et celles qu'il serait tenu de verser à titre de garantie d'intérêt, en exécution des conventions précitées.

Art. 2. — Le Ministre des travaux publics est chargé de l'exécution du présent décret.

Droits réservés au Cnam et à ses partenaires

SÉRIE V (SUITE)

IV. — COMPAGNIE DE L'OUEST-ALGÉRIEN

ANNEXE XC

COMPAGNIE DE L'OUEST-ALGÉRIEN

Décret du 3 novembre 1874 et convention annexe concernant le chemin d'intérêt local de Sainte-Barbe-du-Tlélat à Sidi-bel-Abbès.

1° *Décret du 30 novembre* 1874.

Article 1er. — Est déclaré d'utilité publique l'établissement d'un chemin de fer de Sainte-Barbe-du-Tlélat à Sidi-bel-Abbès. La présente déclaration d'utilité publique sera considérée comme non avenue si les expropriations nécessaires pour l'exécution des travaux ne sont pas accomplies dans le délai de deux ans, à partir de la notification du présent décret.

Art. 2. — Le département d'Oran est autorisé à pourvoir à l'exécution de ce chemin, comme chemin de fer d'intérêt local, suivant les dispositions de la loi du 12 juillet 1865 et du décret du 7 mai 1874, qui rend cette loi exécutoire en Algérie, et conformément aux clauses et conditions de la convention passée le 7 mai 1874, entre le préfet d'Oran, agissant pour le compte du département, et la société représentée par les sieurs *Seignette* et compagnie, ainsi que du cahier des charges y annexé.

Des copies certifiés des convention et cahier des charges resteront annexées au présent décret.

Art. 3. — Dans le cas où il serait nécessaire de classer le chemin de fer du Tlélat à Sidi-bel-Abbès comme chemin de fer d'intérêt général, l'État pourra

Droits réservés au Cnam et à ses partenaires

se subroger aux droits et obligations qui résultent, pour le département, des convention et cahier des charges précités, à la charge de rembourser au département les sommes qu'il aurait versées à titre de garantie d'intérêt, en exécution de ladite convention.

Art. 4. — Aucune émission d'obligations ne pourra avoir lieu qu'en vertu d'une autorisation donnée par le Ministre de l'intérieur, après avis du Ministre des finances, sur les propositions du gouverneur général civil de l'Algérie.

En aucun cas, il ne pourra être émis d'obligations pour une somme supérieure au montant du capital-actions.

Aucune émission d'obligations ne pourra, d'ailleurs, être autorisée avant que les quatre cinquièmes du capital-actions aient été versés et employés en achats de terrains, travaux, approvisionnements sur place ou en dépôt de cautionnement, et encore sous la condition que les émissions d'obligations successivement autorisées ne pourront jamais dépasser le montant des versements effectués sur le capital-actions.

Art. 5. — Le compte rendu détaillé des résultats de l'exploitation, comprenant les dépenses de premier établissement et d'exploitation et les recettes brutes, sera remis, tous les trois mois, au préfet du département, qui l'enverra au Ministre de l'intérieur, pour être inséré au *Journal officiel*.

Art 6. — La convention passée, le 7 mai 1874, entre le préfet d'Oran et les concessionnaires, et le cahier des charges y annexé ne seront passibles que du droit fixe d'enregistrement.

Art. 7. — Les Ministres de l'intérieur et le gouverneur général civil de l'Algérie sont chargés, chacun en ce qui le concerne, de l'exécution du présent décret.

2° *Convention du 7 mai* 1874.

Article 1er. — Le préfet du département d'Oran, au nom du département, concède à la Compagnie *Seignette*, qui l'accepte, le chemin de fer de la station du Tlélat à Sidi-bel-Abbès.

La Compagnie s'engage à exécuter à ses frais, risques et périls, aux clauses et conditions du cahier des charges ci-annexé, le chemin de fer ci-dessus énoncé, dans le délai de deux ans, à partir de la notification du décret de déclaration d'utilité publique.

Art. 2. — Le préfet du département d'Oran s'engage à garantir, au nom du département, pendant une période de quatre-vingt-dix-neuf ans, un intérêt de six francs pour cent francs par an, amortissement compris, sur le capital employé par les concessionnaires à l'exécution des travaux du chemin de fer dénommé à l'article 1er et dont le coût est estimé à la somme de sept millions (7 000 000 fr.), sans toutefois que l'intérêt garanti puisse, en aucun cas, excéder la somme de quatre cent mille francs (400 000 fr.).

La garantie d'intérêt stipulée par le présent article s'exercera à partir du 1er du mois du trimestre qui suivra l'époque de la mise en exploitation de la susdite ligne.

Art. 3 — La durée de la concession pour la ligne ci-dessus mentionnée sera de quatre-vingt-dix-neuf ans, qui commenceront à courir à l'expiration

Droits réservés au Cnam et à ses partenaires

de la deuxième année qui suivra le décret de ratification de la présente convention.

Art. 4. — Lorsque les produits nets de la ligne concédée excéderont dix pour cent du capital dépensé, le département aura le droit de réviser le tarif des taxes à percevoir ; toutefois, cette révision ne pourra avoir lieu que tous les cinq ans et les prix ne seront pas abaissés au-dessous de ceux des tarifs stipulés pour les chemins de fer concédés en France à la Compagnie des chemins de fer de Paris à Lyon et à la Méditerranée.

Art. 5. — Un règlement rendu par le préfet déterminera, en ce qui concerne la garantie stipulée par l'article 2 de la présente convention, les formes suivant lesquelles les concessionnaires seront tenus de justifier vis-à-vis du département, et sous le contrôle de l'administration départementale :

1° Des frais de premier établissement ;

2° Des frais annuels d'entretien et d'exploitation ;

3° Des recettes.

Ne seront pas compris dans les frais annuels l'intérêt et l'amortissement des emprunts que les concessionnaires pourraient contracter pour l'achèvement des travaux en cas d'insuffisance du capital garanti par le département, qui s'élève à sept millions de francs.

Art. 6. — La garantie d'intérêt ne produira d'effet que dans le cas où les revenus nets de la ligne concédée n'égaleraient pas le montant de la somme garantie.

Lorsque le département aura, à titre de garant, payé tout ou partie d'une annuité de garantie, il en sera remboursé, sans intérêt, sur les produits nets de la ligne à laquelle est accordée la garantie du département, dès que ces produits nets dépasseront l'intérêt et l'amortissement garantis, et dans quelque année que cet excédant se produise.

Si, à l'expiration de la concession, le département est créancier de la Compagnie, le montant de la créance sera compensé, jusqu'à due concurrence, avec la somme due à la Compagnie pour la reprise de son matériel, s'il y a lieu, aux termes de l'article 36 du cahier des charges ci-annexé.

Art. 7. — Dans le cas de non-approbation des présentes par qui de droit, les parties contractantes n'auront à exercer aucun droit à indemnité quelconque respectivement l'une contre l'autre.

Art. 8. — Les frais d'enregistrement de la convention et du cahier des charges y annexé seront à la charge de la Compagnie concessionnaire.

3° *Cahier des charges.*

TITRE Ier. — *Tracé et construction.*

Article 1er. — Le chemin de fer de Sainte-Barbe-du-Tlélat à Sidi-bel-Abbès partira de Sainte-Barbe-du-Tlélat, passera par la plaine de l'Oued-Imbert, les villages des Trembles et de Sidi-Brahim, et aboutira à Sidi-bel-Abbès.

Art. 2. — Les travaux devront être commencés dans un délai de trois mois, à partir de la date du décret de déclaration d'utilité publique rendu par le Conseil d'État, et achevés dans un délai de deux années, à partir de la date du décret ci-dessus indiqué.

Droits réservés au Cnam et à ses partenaires

Art. 3. — Aucun travail ne pourrra être entrepris, pour l'établissement du chemin de fer et de ses dépendances, qu'avec l'autorisation du préfet. A cet effet, les projets de tous les travaux à exécuter seront dressés en double expédition et soumis à l'approbation du préfet, qui prescrira, s'il y a lieu, d'y introduire telles modifications que de droit ; l'une de ces expéditions sera remise à la Compagnie avec le visa du préfet ; l'autre demeurera entre les mains de l'administration.

Avant comme pendant l'exécution, la Compagnie aura la faculté de proposer aux projets approuvés les modifications qu'elle jugerait utiles; mais ces modifications ne pourront être exécutées que moyennant l'approbation du préfet.

Art. 4. — La Compagnie pourra prendre copie de tous les plans, nivellements et devis qui pourraient avoir été antérieurement dressés aux frais du département.

Art. 5. — Le tracé et le profil du chemin de fer seront arrêtés sur la production de projets d'ensemble comprenant, pour la ligne entière ou pour chaque section de ligne :

1° Un plan général à l'échelle de un dix-millième ;

2° Un profil en long à l'échelle de un cinq-millième pour les longueurs et de un millième pour les hauteurs, dont les cotes seront rapportées au niveau moyen de la mer, pris pour plan de comparaison ; au-dessus de ce profil, on indiquera, au moyen de trois lignes horizontales disposées à cet effet, savoir :

Les distances kilométriques du chemin de fer, comptées à partir de son origine.

La longueur et l'inclinaison de chaque pente et 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 ;

3° Un certain nombre de profils en travers, y compris le profil type de la voie ;

4° Un mémoire dans lequel seront justifiées toutes les dispositions essentielles du projet et un devis descriptif dans lequel seront reproduites, sous forme de tableau, les indications relatives aux déclivités et aux courbes déjà énoncées sur le profil en long.

La position des gares et stations projetées, celle des cours d'eau et des voies de communication traversées par le chemin de fer, des passages soit à niveau, soit en dessus, soit en dessous de la voie ferrée, devront être indiquées tant sur le plan que sur le profil en long; le tout sans préjudice des projets à fournir pour chacun de ces ouvrages.

Art. 6. — Les terrains seront acquis ou concédés pour deux voies; les terrassements et les ouvrages d'art seront exécutés pour une seule voie, sauf l'établissement d'un certain nombre de gares d'évitement. La Compagnie sera tenue, d'ailleurs, d'établir la deuxième voie soit sur la totalité du chemin, soit sur les parties qui lui seront désignées, lorsque l'insuffisance d'une seule voie, par suite du développement de la circulation, aura été constatée par l'administration départementale.

Droits réservés au Cnam et à ses partenaires

Les terrains acquis ou concédés pour l'établissement de la seconde voie ne pourront recevoir une autre destination.

Art. 7. — La largeur de la voie entre les bords extérieurs des rails devra être de un mètre quarante-quatre centimètres (1 m. 44) à un mètre quarante-cinq centimètres (1 m. 45). Dans les parties à deux voies, la largeur de l'entre-voie, mesurée entre les bords extérieurs des rails, sera de deux mètres (2 m. 00).

La largeur des accotements, c'est-à-dire des parties comprises de chaque côté entre les bords extérieurs du rail et l'arête supérieure du ballast, sera de soixante-quinze centimètres (0 m. 75). On ménagera au pied de chaque talus du ballast une banquette de quarante centimètres (0 m. 40) de largeur.

La Compagnie établira le long du chemin de fer les fossés ou rigoles qui seront jugés nécessaires pour l'asséchement de la voie et pour l'écoulement des eaux.

Les dimensions de ces fossés ou rigoles seront déterminées par le préfet, suivant les circonstances locales, sur les propositions de la Compagnie.

Art. 8. — Les alignements seront raccordés entre eux par des courbes dont le rayon ne pourra, à moins d'une autorisation spéciale, être inférieur à trois cents mètrs (300 m. 00).

Une partie droite de cinquante mètres au moins de longueur (50 m. 00) devra être ménagée entre deux courbes consécutives, lorsqu'elles seront dirigées en sens contraire.

Le maximum de l'inclinaison des pentes et rampes est fixé à vingt millimètres par mètre ; sur toute l'étendue des stations, le chemin de fer sera de niveau ou présentera de faibles pentes, dont le maximum ne pourra s'élever au-dessus de cinq millimètres par mètre (0 m. 005).

Une partie horizontale de cent mètres devra être ménagée entre deux déclivités consécutives, lorsque ces déclivités se succéderont en sens contraire, et de manière à verser les eaux au même point.

Les déclivités correspondant aux courbes de faible rayon devront être réduites autant que faire se pourra.

La Compagnie aura la faculté de proposer aux dispositions de cet article et à celles de l'article précédent les modifications qui lui paraîtraient utiles, mais ces modifications ne pourront être exécutées que moyennant l'approbation préalable du préfet.

Art. 9. — Le nombre, l'étendue et l'emplacement des gares d'évitement seront déterminées par le préfet, la Compagnie entendue.

Le nombre des voies sera augmenté, s'il y a lieu, dans les gares et aux abords de ces gares, conformément aux décisions qui seront prises par le préfet, la Compagnie entendue.

Le nombre et l'emplacement des stations de voyageurs et des gares de marchandises seront également déterminés par le préfet, sur les propositions de la Compagnie, après une enquête spéciale et avoir entendu la Compagnie.

La Compagnie sera tenue, préalablement à tout commencement d'exécution, de soumettre au préfet le projet desdites gares, lequel se composera :

1° D'un plan à l'échelle de un cinq-centième (1/500), indiquant les voies,

Droits réservés au Cnam et à ses partenaires

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 un demi-centimètre par mètre.

3° D'un mémoire descriptif dans lequel les dispositions essentielles du projet seront justifiées.

Art. 10. — Les croisements à niveau seront tolérés pour toutes les voies de communication publiques ou particulières, sauf les cas où l'administration départementale jugerait nécessaire, par suite de circonstances locales, de prescrire des passages en dessus ou en dessous de la voie.

Art. 11. — Lorsque le chemin de fer devra passer au-dessus d'une route ou d'un chemin vicinal, l'ouverture du viaduc sera fixée par l'administration départementale, en tenant compte des circonstances locales ; mais cette ouverture ne pourra, dans aucun cas, être inférieure à sept mètres (7 m. 00) pour une route, et à quatre mètres (4 m. 00) pour un chemin vicinal.

Pour les viaducs de forme cintrée, la hauteur sous clef, à partir du sol de la route, sera de cinq mètres (5 m. 00) au moins. Pour ceux qui seront formés de poutres horizontales, la hauteur sous poutre sera de quatre mètres trente centimètres (4 m. 30) au moins.

La largeur entre les parapets sera au moins de sept mètres trente centimètres (7 m. 30) pour les chemins à deux voies, et d'au moins quatre mètres cinquante centimètres (4 m. 50) pour ceux à une voie. La hauteur de ces parapets sera fixée par l'administration départementale, et ne pourra, dans aucun cas, être inférieure à quatre-vingts centimètres (0 m. 80).

Art. 12. — Lorsque le chemin de fer devra passer au-dessous d'une route ou d'un chemin vicinal, la largeur entre les parapets du pont qui supportera la route ou le chemin sera fixée par l'administration départementale, en tenant compte des circonstances locales ; mais cette largeur ne pourra, dans aucun cas, être inférieure à sept mètres (7 m. 00) pour une route, et à quatre mètres (4 m. 00) pour un simple chemin vicinal.

L'ouverture du pont entre les culées sera au moins de huit mètres (8 m. 00) pour les chemins à deux voies et d'au moins quatre mètres cinquante centimètres (4 m. 50) pour les chemins à une voie, et la distance verticale ménagée au-dessus des rails extérieurs de chaque voie pour le passage des trains ne sera pas inférieure à quatre mètres quatre-vingts centimètres (4 m. 80).

Art. 13. — Dans le cas où des routes 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 de moins de quarante-cinq degrés (45°).

Chaque passage à niveau sera muni de barrières ; mais la Compagnie pourra être dispensée, aux termes de la loi du 12 juillet 1865, et d'après une autorisation préfectorale, d'établir des maisons de garde à ces passages.

La Compagnie devra soumettre à l'approbation du préfet les projets de ces barrières.

Droits réservés au Cnam et à ses partenaires

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 cinq centimètres (0 m. 05) par mètre pour les routes et six centimètres (0 m. 06) par mètre pour les chemins vicinaux. L'administration départementale restera libre, toutefois, d'apprécier les circonstances qui pourraient motiver une dérogation à cette clause, comme à celle qui est relative à l'angle de croisement des passages à niveau.

Art. 15. — La Compagnie sera tenue de rétablir et d'assurer à ses frais l'écoulement tant des eaux dont le cours serait arrêté, suspendu ou modifié par ses travaux, que de celles qui s'amasseraient dans les fossés ou chambres d'emprunt.

Les emprunts de terre seront régulièrement faits pour éviter toute stagnation des eaux ; ils seront, autant que possible, disposés de manière à former des canaux de desséchement pour les parties basses des terrains qu'ils traverseront ; les pentes seront dirigées vers les ravins ou les voies naturelles d'écoulement avec une inclinaison suffisante.

Les viaducs à construire à la rencontre des rivières, des canaux et des cours d'eau quelconques auront au moins sept mètres trente centimètres (7 m. 30) de largeur sur les chemins à deux voies, et quatre mètres cinquante centimètres (4 m. 50) sur les chemins à une voie. La hauteur de ces parapets sera fixée par l'administration départementale et ne pourra être inférieure à quatre-vingts centimètres (0 m. 80).

Cependant, il pourra n'être pas établi de parapets pour tous les ouvrages où ces parapets présenteraient une longueur inférieure à quatre mètres (4 m. 00).

La hauteur et le débouché des viaducs seront déterminés, dans chaque cas particulier, par l'administration départementale, suivant les circonstances locales.

Art. 16. — Les souterrains à établir pour le passage du chemin de fer auront quatre mètres cinquante centimètres (4 m. 50) entre les pieds-droits au niveau des rails, pour les chemins à une voie. La hauteur sous clef au-dessus des rails sera, au maximum, de cinq mètres trente centimètres (5 m. 30).

Art. 17. — A la rencontre des routes et autres chemins publics, il sera construit des chemins et ponts provisoires par les soins et aux frais de la Compagnie, partout où cela sera jugé nécessaire pour que la circulation n'éprouve ni interruption ni gêne.

Avant que les communications existantes puissent être interceptées, une reconnaissance sera faite par l'agent voyer 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 départementale pour l'exécution des travaux définitifs destinés à rétablir les communications interceptées.

Le département se réserve d'autoriser, avec les précautions convenables, et la Compagnie entendue, les conduites d'eau ou canaux de desséchement ou d'écoulement qui devraient traverser ou emprunter les terrains affectés au chemin de fer ou à ses dépendances.

Droits réservés au Cnam et à ses partenaires

Art. 18. — La Compagnie n'emploiera dans l'exécution des ouvrages que des matériaux de bonne qualité ; elle sera tenue 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 ou en fer sauf les cas d'exceptions qui pourront être admis par l'administration.

Art. 19. — Les voies seront établies d'une manière solide et avec des matériaux d'une bonne qualité. Le poids des rails sera au moins de trente kilogrammes (30 k.) par mètre courant.

Art. 20. — Il sera établi des clôtures, des haies ou fossés entre le chemin de fer et les propriétés riveraines dans les parties de la ligne où cette mesure sera reconnue indispensable.

Art. 21. — Tous les terrains nécessaires pour l'établissement du chemin de fer et de ses dépendances, pour la déviation des voies de communication et des cours d'eau déplacés, et, en général, pour l'exécution des travaux, quels qu'ils soient, auxquels cet établissement pourra donner lieu, seront achetés et payés par la Compagnie concessionnaire.

Toutefois, dans les cas définis ci-après, le département s'engage à faire céder à la Compagnie la jouissance gratuite, pendant la durée de la concession, des terrains nécessaires au chemin de fer: 1° là où l'État dispose de terres à quelque titre que ce soit ; 2° là où les terres font partie de concessions accordées par le Gouvernement avec réserve de prise de terrains nécessaires à un service public ; néanmoins, ce droit ne s'étendrait pas aux constructions actuellement existantes.

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 la Compagnie.

Art. 22. — L'entreprise étant d'utilité publique, la Compagnie est investie, pour l'exécution des travaux dépendant de sa concession, de tous les droits que les lois, décrets et règlements confèrent à l'administration départementale 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 elle demeure en même temps soumise à toutes les obligations qui dérivent, pour l'administration, de ces lois et règlements.

Art. 23. — Dans les limites de la zone frontière et dans les rayons de servitude des enceintes fortifiées, la Compagnie sera tenue, 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.

Art. 24. — Si la ligne du chemin de fer traverse un sol déjà concédé pour l'exploitation d'une mine, l'administration déterminera les mesures à prendre pour que l'établissement du chemin de fer ne nuise pas à l'exploitation de la mine, et réciproquement pour que, le cas échéant, l'exploitation de la mine ne compromette pas l'existence du chemin de fer.

Droits réservés au Cnam et à ses partenaires

Les travaux de consolidation à faire dans l'intérieur de la mine, à raison de la traversée du chemin de fer, et tous les dommages résultant de cette traversée pour les concessionnaires de la mine, seront à la charge de la Compagnie.

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. L'administration déterminera la nature et l'étendue des travaux qu'il conviendra d'entreprendre à cet effet, et qui seront d'ailleurs exécutés par les soins et aux frais de la Compagnie.

Art. 26. — Pour l'exécution des travaux, la Compagnie se soumettra aux décisions ministérielles concernant l'interdiction du travail les dimanches et jours fériés.

Art. 27. — La Compagnie exécutera les travaux par des moyens et des agents à son choix, mais en restant soumise au contrôle et à la surveillance de l'administration départementale.

Ce contrôle et cette surveillance auront pour objet d'empêcher la Compagnie de s'écarter des dispositions prescrites par le présent cahier des charges et de celles qui résulteront des projets approuvés.

Art. 28. — 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, sur la demande de la Compagnie, 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, la Compagnie 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.

Art. 29. — Après l'achèvement total des travaux, et dans le délai qui sera fixé par le préfet, la Compagnie fera faire à ses frais un bornage contradictoire et un plan cadastral du chemin de fer et de ses dépendances. Elle fera dresser, également à ses frais et contradictoirement avec l'administration départementale, un état descriptif de tous les ouvrages d'art qui auront été exécutés; ledit état, accompagné d'un atlas, sera dressé aux frais de la Compagnie et déposé dans les archives de la préfecture.

Les terrains acquis par la Compagnie 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.

Art. 30. — 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.

Droits réservés au Cnam et à ses partenaires

Les frais d'entretien et ceux auxquels donneront lieu les réparations ordinaires et extraordinaires seront entièrement à la charge de la Compagnie.

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 de la Compagnie, sans préjudice, s'il y a lieu, de l'application des dispositions indiquées ci-après dans l'article 40.

Le montant des avances faites sera recouvré au moyen de rôles que le préfet rendra exécutoires.

Art. 31. — La Compagnie sera tenue d'établir à ses frais, partout où besoin sera, des gardiens en nombre suffisant pour assurer la sécurité du passage des trains sur la voie.

TITRE II. — *Entretien et exploitation.*

Art. 32. — Les machines locomotives seront construites sur les meilleurs modèles; elles devront consumer 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 être faites d'après les meilleurs modèles et satisfaire à toutes les conditions réglées ou à régler pour les voitures servant au transport des voyageurs sur les chemins de fer. Elles seront suspendues sur ressorts et garnies de banquettes.

Il y en aura de trois classes au moins :

Les voitures de première classe seront couvertes, garnies et fermées à glaces;

Celles de deuxième classe seront couvertes, fermées à vitres et garnies de banquettes rembourrées;

Celles de troisième classe seront couvertes, fermées à vitres et munies de banquettes à dossier.

Ces glaces et vitres pourront s'ouvrir et elles seront garnies de rideaux ou de stores.

L'intérieur de chacun des compartiments de toute classe contiendra l'indication du nombre de places de ce compartiment.

L'administration pourra exiger qu'un compartiment de chaque classe soit réservé, dans les trains, aux femmes voyageant seules.

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.

La Compagnie sera tenue, pour la mise en service de ce matériel, de se soumettre à tous les règlements sur la matière.

Les machines locomotives, tenders, voitures, wagons de toute espèce, plates-formes composant le matériel roulant, seront constamment entretenus en bon état.

Art. 33. — Des arrêtés préfectoraux, rendus après que la Compagnie aura été entendue, détermineront les mesures et les dispositions nécessaires pour assurer la police et l'exploitation du chemin de fer, ainsi que la conservation des ouvrages qui en dépendent.

Droits réservés au Cnam et à ses partenaires

Toutes les dépenses qu'entraînera l'exécution des mesures prescrites en vertu de ces règlements seront à la charge de la Compagnie.

La Compagnie sera tenue de soumettre à l'approbation du préfet les règlements relatifs à l'exploitation du chemin de fer.

Les règlements dont il s'agit dans les deux paragraphes précédents seront obligatoires non seulement pour la Compagnie concessionnaire, mais encore pour toutes celles qui obtiendraient ultérieurement l'autorisation d'établir des lignes de chemins de fer d'embranchement ou de prolongement, et, en général, pour toutes les personnes qui emprunteraient l'usage du chemin de fer.

Le préfet déterminera, sur la proposition de la Compagnie, le minimum et le maximum de vitesse des convois de voyageurs et de marchandises, ainsi que la durée du trajet.

Art. 34. — Pour tout ce qui concerne l'entretien et les réparations du chemin de fer et de ses dépendances, l'entretien du matériel et le service de l'exploitation, la Compagnie sera soumise au contrôle et à la surveillance de l'administration.

Outre la surveillance ordinaire, le préfet déléguera, aussi souvent qu'il le jugera utile, un ou plusieurs commissaires pour reconnaître et constater l'état du chemin de fer, de ses dépendances et du matériel.

TITRE III. — *Durée, rachat et déchéance de la concession.*

Art. 35. — La durée de la concession, pour le chemin désigné à l'article 1er du présent cahier des charges, sera de quatre-vingt-dix-neuf ans (99).

Elle commencera à courir à l'expiration de la deuxième année qui suivra le décret de ratification de la présente convention.

Art. 36. — A l'expiration de la concession, et par le seul fait de cette expiration, le département d'Oran sera subrogé à tous les droits de la Compagnie sur le chemin de fer et ses dépendances, et il entrera immédiatement en jouissance de tous ses produits.

La Compagnie sera tenue de lui remettre en bon état d'entretien le chemin de fer et tous les immeubles qui en dépendent, qu'elle qu'en soit l'origine, tels que les bâtiments des gares et stations, les remises, ateliers et dépôts, les maisons de gardes, etc. Il en sera de même de tous les objets mobiliers dépendant également dudit chemin, tels que les barrières et clôtures, les voies, changements de voies, plaques tournantes, réservoirs d'eau, grues hydrauliques, machines fixes, etc.

Dans les cinq dernières années qui précéderont le terme de la concession, le département d'Oran 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 la Compagnie ne se mettait pas en mesure de satisfaire pleinement et entièrement à cette obligation.

En ce qui concerne les objets mobiliers, tels que le matériel roulant, les matériaux, combustibles et approvisionnements de tous genres, le mobilier des stations, l'outillage des ateliers et des gares, le département sera tenu, si la Compagnie le requiert, de reprendre tous ces objets sur l'estimation qui en

Droits réservés au Cnam et à ses partenaires

sera faite à dire d'experts, et réciproquement, si le département le requiert, la Compagnie sera tenue de les céder de la même manière.

Toutefois, le département ne pourra être tenu de reprendre que les approvisionnements nécessaires à l'exploitation du chemin pendant six mois.

Art. 37. — A toute époque, après l'expiration des quinze premières années de la concession, le département aura la faculté de racheter la concession entière du chemin de fer.

Pour régler le prix du rachat, on relèvera les produits nets annuels obtenus par la Compagnie pendant les sept années qui auront précédé celle où le rachat sera effectué; 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 à la Compagnie 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.

La Compagnie recevra, en outre, dans les trois mois qui suivront le rachat, les remboursements auxquels elle aurait droit à l'expiration de la concession, selon l'article 36 ci-dessus.

Art. 38. — Si la Compagnie n'a pas commencé les travaux dans les délais fixés par l'article 2, elle sera déchue de plein droit sans qu'il y ait lieu à aucune notification ni mise en demeure préalable.

Dans ce cas, la somme de cent mille francs qui aura été déposée, ainsi qu'il sera dit à l'article 67, à titre de cautionnement, deviendra la propriété du département.

Art. 39. — Faute par la Compagnie d'avoir terminé les travaux dans le délai fixé par l'article 2, faute aussi par elle d'avoir rempli les diverses obligations qui lui sont imposées par le présent cahier des charges, elle encourra la déchéance, et il sera pourvu tant à la continuation et à l'achèvement des travaux qu'à l'exécution des autres engagements contractés par la Compagnie, au moyen d'une adjudication que l'on ouvrira sur une mise à prix des ouvrages exécutés, des matériaux approvisionnés et des parties du chemin de fer déjà livrées à l'exploitation.

Les soumissions pourront être inférieures à la mise à prix.

La nouvelle Compagnie sera soumise aux clauses du présent cahier des charges, et la Compagnie évincée recevra d'elle 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; si cette seconde tentative reste également sans résultat, la Compagnie sera définitivement déchue de tous droits, et alors les ouvrages exécutés, les matériaux approvisionnés et les parties du chemin de fer déjà livrés à l'exploitation appartiendront au département.

Art. 40. — Si l'exploitation du chemin de fer vient à être interrompue en

Droits réservés au Cnam et à ses partenaires

totalité ou en partie, le préfet prendra immédiatement, aux frais et risques de de la Compagnie, les mesures pour assurer provisoirement le service.

Si, dans les trois mois de l'organisation du service provisoire, la Compagnie n'a pas valablement justifié qu'elle est en état de reprendre et de continuer l'exploitation, et si elle ne l'a pas effectivement reprise, la déchéance pourra être prononcée par le préfet.

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.

Art. 41. — Les dispositions des trois articles qui précèdent cesseraient d'être 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.*

Art. 42. — Pour indemniser la Compagnie des travaux et dépenses qu'elle s'engage à faire par le présent cahier des charges, et sous la condition expresse qu'elle en remplira exactement toutes les obligations, le département d'Oran lui accorde l'autorisation de percevoir, pendant toute la durée de la concession, les droits de péage et les prix de transport ci-après déterminés :

TARIF.	PRIX de péage.	PRIX de transport.	PRIX TOTAUX.
1° PAR TÊTE ET PAR KILOMÈTRE.	fr. c.	fr. c.	fr. c.
Grande vitesse.			
Voyageurs... Voitures couvertes, garnies, et fermées à glaces (1re classe)	0 10	0 06	0 16
Voyageurs... Voitures couvertes, fermées à glaces, et à banquettes rembourrées (2e classe)	0 08	0 04	0 12
Voyageurs... Voitures couvertes et fermées à vitres (3e classe)	0 055	0 025	0 08
Enfants.... Au-dessous de trois ans, les enfants ne payent rien, à la condition d'être portés sur les genoux des personnes qui les accompagnent. 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 par les trains de voyageurs (sans que la perception puisse être inférieure à 0 fr. 30 c.)	0 016	0 008	0 024
Petite vitesse.			
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.			
2° PAR TONNE ET PAR KILOMÈTRE.			
Marchandises transportées à grande vitesse.			
Huitres, poissons frais, denrées, excédants de bagages et marchandises de toute nature et de toute classe transportées à la vitesse des trains de voyageurs	0 30	0 24	0 54

Droits réservés au Cnam et à ses partenaires

	PRIX		
	de péage.	de transport.	TOTAUX.
	fr. c.	fr. c.	fr. c.
Marchandises transportées à petite vitesse.			
1re classe. — Spiritueux. — Huiles. — Bois de menuiserie, de teinture et autres bois exotiques. — Produits chimiques non dénommés. — Œufs. — Viande fraiche. — Gibier. — Sucre. — Café. — Drogues. — Épiceries. — Tissus. — Denrées coloniales. — Objets de manufactures. — Armes	0 135	0 105	0 24
2e classe. — Blés. — Grains. — Farines. — Légumes farineux. — Riz, maïs, châtaignes et autres denrées alimentaires non dénommées. — Chaux et plâtre. — Charbon de bois. — Bois à brûler, dit *de corde*. — Perches. — Chevrons. — Planches. — Madriers. — Bois de charpente. — Marbre en bloc. — Albâtre. — Bitume. — Cotons. — Laines — Vins. — Vinaigres. — Boissons. — Bières. — Levure sèche. — Coke. — Fers. — Cuivre. — Plomb et autres métaux ouvrés ou non. — Fontes moulées	0 12	0 08	0 20
3e classe. — Houille. — Marne. — Cendres. — Fumiers et engrais. — Pierres à chaux et à plâtre. — Pavés et matériaux pour la construction et la réparation des routes. — Pierres de taille et produits de carrières. — Minerais de fer et autres. — Fonte brute. — Sel. — Moellons. — Meulières. — Cailloux. — Sable. — Argiles. — Briques. — Ardoises. — Alfas	0 08	0 05	0 13
3° VOITURES ET MATÉRIEL ROULANT TRANSPORTÉS EN PETITE VITESSE.			
Par pièce et par kilomètre.			
Wagon ou chariot pouvant porter de trois à six tonnes	0 14	0 09	0 23
Wagon ou chariot pouvant porter plus de six tonnes	0 18	0 12	0 30
Locomotive pesant de douze à dix-huit tonnes (ne trainant pas de convoi)	2 70	1 80	4 50
Locomotive pesant plus de dix-huit tonnes (ne trainant pas de convoi)	3 37	2 25	5 62
Tender de sept à huit tonnes	1 35	0 90	2 25
Tender pesant plus de dix tonnes	2 02	1 35	3 37
Les machines locomotives seront considérées comme ne trainant 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 trainer.			
Le prix à payer pour un wagon chargé ne pourra jamais être inférieur à celui qui serait dû par un wagon marchant à vide.			
Voitures à deux ou quatre roues, à un fond et à une seule banquette dans l'intérieur	0 22	0 15	0 37
Voitures à quatre roues, à deux fonds et à deux banquettes dans l'intérieur, omnibus, diligences, etc.	0 27	0 21	0 48
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 deuxième classe.			
Voitures de déménagement à deux ou à quatre roues, à vide	0 18	0 12	0 30
Ces voitures, lorsqu'elles seront chargées, payeront en sus des prix ci-dessus, par tonne de chargement et par kilomètre	0 12	0 09	0 21
4° TRANSPORT DES CERCUEILS ET SERVICE DES POMPES FUNÈBRES.			
Grande vitesse.			
Une voiture des pompes funèbres renfermant un ou plusieurs cercueils sera transportée aux mêmes prix et conditions qu'une voiture à quatre roues, à deux fonds et à deux banquettes	0 54	0 42	0 96
Chaque cercueil confié à l'administration du chemin de fer sera transporté, dans un compartiment isolé, au prix de	0 27	0 18	0 45

Droits réservés au Cnam et à ses partenaires

Les prix déterminés ci-dessus pour les transports ne comprennent pas l'impôt qui pourrait être établi.

Il est expressément entendu que les prix de transport ne seront dus à la Compagnie qu'autant qu'elle effectuerait elle-même ces transports à ses frais et par ses propres moyens; dans le cas contraire, elle 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 six kilomètres, elle sera comptée pour six kilomètres.

Le poids de la tonne est de mille kilogrammes.

Les fractions de poids ne seront comptées, tant pour la grande que pour la petite vitesse, que par centième de tonne ou par dix kilogrammes.

Ainsi, tout poids compris entre zéro et dix kilogrammes payera comme dix kilogrammes, entre dix et vingt kilogrammes comme vingt kilogrammes.

Toutefois, pour les excédants de bagages et marchandises à grande vitesse, les coupures seront établies :

1° De zéro à cinq kilogrammes;

2° Au-dessus de cinq kilogrammes, jusqu'à dix kilogrammes;

3° Au-dessus de dix kilogrammes, par fraction indivisible de dix kilogrammes.

Quelle que soit la distance parcourue, le prix d'une expédition quelconque, soit en grande, soit en petite vitesse, ne pourra être moindre de quarante centimes.

Dans le cas où le prix de l'hectolitre de blé s'élèverait sur le marché régulateur de Marseille à vingt francs ou au-dessus, le préfet pourra exiger de la Compagnie que le tarif du transport des blés, grains, riz, maïs, farines et légumes farineux, péage compris, ne puisse s'élever au maximum qu'à dix centimes par tonne et par kilomètre.

Art. 43. — A moins d'une autorisation spéciale et révocable du préfet, tout train régulier de voyageurs devra contenir des voitures de toutes classes en nombre suffisant pour toutes les personnes qui se présenteraient dans les bureaux du chemin de fer.

Dans chaque train de voyageurs, la Compagnie aura la faculté de placer des voitures à compartiments spéciaux pour lesquels il sera établi des prix particuliers que le préfet fixera, sur la proposition de la Compagnie; mais le nombre des places à donner dans ces compartiments ne pourra dépasser le cinquième du nombre total des places du train.

Art. 44. — Tout voyageur dont le bagage ne pèsera pas plus de trente kilogrammes 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 vingt kilogrammes pour les enfants transportés à moitié prix.

Art. 45. — 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

Droits réservés au Cnam et à ses partenaires

exceptions formulées aux articles 46 et 47 ci-après, aucune marchandise non dénommée puisse être soumise à une taxe supérieure à celle de la première classe du tarif ci-dessus.

Les assimilations de classes pourront être provisoirement réglées par la Compagnie, mais elles seront soumises immédiatement au préfet, qui prononcera définitivement.

Art. 46. — Les droits de péage et les prix de transport déterminés au tarif ne sont point applicables à toute masse indivisible pesant plus de trois mille kilogrammes (3 000 kilog.).

Néanmoins, la Compagnie ne pourra se refuser à transporter les masses indivisibles pesant de trois mille à cinq mille kilogrammes; mais les droits de péage et les prix de transport seront augmentés de moitié.

La Compagnie ne pourra être contrainte à transporter les masses pesant plus de cinq mille kilogrammes (5 000 kilog.).

Si, nonobstant la disposition qui précède, la Compagnie transporte des masses indivisibles pesant plus de cinq mille kilogrammes, elle 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 le préfet, sur la proposition de la Compagnie.

Art. 47. — Les prix de transport déterminés au tarif ne sont point applicables :

1° Aux denrées et objets qui ne sont pas nommément énoncés dans le tarif et qui ne pèseraient pas deux cents kilogrammes sous le volume d'un mètre cube;

2° Aux matières inflammables ou explosibles, aux animaux et objets dangereux, pour lesquels des règlements de police prescriraient des précautions spéciales;

3° Aux animaux dont la valeur déclarée excéderait cinq mille francs;

4° A l'or et à l'argent, soit en lingots, 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° Et, en général, à tous paquets, colis ou excédants de bagages pesant isolément quarante kilogrammes et au-dessus.

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 quarante kilogrammes d'objets envoyés par une personne à une même personne. Il en sera de même pour les excédants de bagages qui pèseraient ensemble ou isolément plus de quarante kilogrammes.

Le bénéfice de la disposition énoncée dans le paragraphe précédent, en ce qui concerne les paquets et 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 de la Compagnie.

Droits réservés au Cnam et à ses partenaires

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 quarante kilogrammes.

Art. 48. — Dans le cas où la Compagnie 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'elle est autorisée à percevoir, les taxes abaissées ne pourront être relevées qu'après un délai de trois mois au moins pour les voyageurs et pour les marchandises.

Toute modification de tarif proposée par la Compagnie sera annoncée un mois d'avance par des affiches.

La perception des tarifs modifiés ne pourra avoir lieu qu'avec l'homologation du préfet.

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 département et la Compagnie dans l'intérêt des services publics, ni aux réductions ou remises qui seraient accordées par la Compagnie aux indigents.

En cas d'abaissement des tarifs, la réduction portera proportionnellement sur le péage et sur le transport.

Art. 49. — La Compagnie sera tenue 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 les registres de la gare de départ, du prix total dû pour leur 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 de la Compagnie et l'autre aux mains de l'expéditeur.

Dans le cas où l'expéditeur ne demanderait pas de lettre de voiture, la Compagnie sera tenue 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.

Art. 50. — Les animaux, denrées, marchandises et objets quelconques seront 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

Droits réservés au Cnam et à ses partenaires

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; toutefois, l'administration pourra étendre ce délai à deux jours.

Le maximum de durée du trajet sera fixé par le préfet, sur la proposition de la Compagnie, sans que ce maximum puisse excéder vingt-quatre heures.

Les colis seront mis à la disposition du destinataire dans le jour qui suivra celui de leur arrivée effective 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 de la Compagnie, 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 approvisionner le marché 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 de la Compagnie.

Art. 51. — 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 l'administration sur la proposition de la Compagnie.

Art. 52. — La Compagnie sera tenue de faire, dans un périmètre et dans des délais qui seront déterminés par le préfet, soit par elle-même, soit par un intermédiaire dont elle 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 obligatoires que pour les stations qui seront déterminées par le préfet.

Les tarifs à percevoir seront fixés par le préfet, sur la proposition de la Compagnie. Ils seront applicables à tout le monde sans distinction.

Toutefois, les expéditeurs et destinataires restent libres de faire eux-mêmes et à leurs frais, le factage et le camionnage des marchandises.

Art. 53. — A moins d'une autorisation spéciale du préfet, il est interdit à la Compagnie, 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 que ce puisse être, des arrangements qui ne seraient pas consentis en faveur de toutes les entreprises desservant les mêmes voies de communication.

Droits réservés au Cnam et à ses partenaires

Le préfet, agissant en vertu de l'article 33 ci-dessus, 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 à divers services publics.*

Art. 54. — Les militaires ou marins voyageant en corps, aussi bien que les militaires ou marins voyageant isolément pour cause de service, envoyés en congé illimité ou en permission, ou rentrant dans leurs foyers après libération, ne sont assujettis eux, leurs chevaux et leurs bagages, qu'à la moitié de la taxe du tarif fixé par le présent cahier des charges.

Si le Gouvernement avait besoin de diriger des troupes et un matériel militaire ou naval sur l'un des points desservis par le chemin de fer, la Compagnie serait tenue de mettre immédiatement à sa disposition, pour la moitié de la taxe du même tarif, tous ses moyens de transport.

Art. 55. — Les agents chargés par le préfet de l'inspection, du contrôle et de la surveillance du chemin de fer seront transportés gratuitement dans les voitures de la Compagnie.

La même faculté est accordée aux agents des contributions indirectes et des douanes chargés de la surveillance des chemins de fer dans l'intérêt de la perception de l'impôt.

Art. 56. — Le service des lettres et dépêches sera fait comme il suit sur chaque ligne :

1° A chacun des trains de voyageurs et de marchandises circulant aux heures ordinaires de l'exploitation, la Compagnie sera tenue de réserver gratuitement un compartiment spécial d'une voiture de deuxième classe, ou un espace équivalent, pour recevoir les lettres, les dépêches et les agents nécesnécessaires au service des postes, le surplus de la voiture restant à la disposition de la Compagnie.

Toutefois, si les besoins du service l'exigeaient, la Compagnie devrait livrer gratuitement un deuxième compartiment.

2° Si le volume des dépêches ou la nature du service rend insuffisante la capacité de deux compartiments à deux banquettes, de sorte qu'il y ait lieu de substituer une voiture spéciale aux wagons ordinaires, le transport de cette voiture sera également gratuit.

Lorque la Compagnie voudra changer les heures de départ de ses convois ordinaires, elle sera tenue d'en avertir l'administration des postes quinze jours à l'avance.

3° La Compagnie ne pourra être tenue d'établir des convois spéciaux ou de changer les heures de départ, la marche ou le stationnement de ces convois, qu'autant que l'administration l'aura prévenue par écrit quinze jours à l'avance.

4° Néanmoins, toutes les fois qu'en dehors des services réguliers le préfet requerra l'expédition d'un convoi extraordinaire, soit de jour, soit de nuit, cette expédition devra être faite immédiatement, sauf l'observation des règlements de police ; le prix sera ultérieurement réglé de gré à gré ou à dire d'experts, entre l'administration et la Compagnie.

Droits réservés au Cnam et à ses partenaires

5° L'administration des postes fera construire à ses frais les voitures qu'il pourra être nécessaire d'affecter spécialement au transport et à la manutention des dépêches. Elle règlera la forme et la dimension de ces voitures, sauf l'approbation par le préfet des dispositions qui intéressent la régularité et la sécurité de la circulation. Elles seront montées sur châssis et sur roues. Leur poids ne dépassera pas six mille kilogrammes, chargement compris. L'administration des postes fera entretenir à ses frais ses voitures spéciales; toutefois, l'entretien des châssis et des roues sera à la charge de la Compagnie.

La rétribution payée à la Compagnie pour le transport des voitures de la poste ne pourra excéder soixante-quinze centimes par kilomètre parcouru pour la première voiture, et vingt-cinq centimes pour chaque voiture en sus de la première.

6° La Compagnie ne pourra réclamer aucune augmentation des prix ci-dessus indiqués, lorsqu'il sera nécessaire d'employer des plates-formes au transport des malles-poste ou des voitures spéciales en réparation.

7° La vitesse moyenne des convois spéciaux mis à la disposition de l'administration des postes ne pourra être moindre de quarante kilomètres à l'heure, temps d'arrêt compris. Le préfet pourrra consentir à une vitesse moindre, soit en raison des pentes, soit en raison des courbes à parcourir, ou bien exiger une plus grande vitesse, dans le cas où la Compagnie obtiendrait plus tard dans la marche de son service une vitesse supérieure.

8° La Compagnie sera tenue de transporter gratuitement, par tous les convois de voyageurs, tout agent des postes chargé d'une mission ou d'un ordre de service accidentel et porteur d'un ordre de service régulier délivré conformément aux prescriptions d'un arrêté rendu par le préfet, la Compagnie entendue. Il sera accordé à l'agent des postes en mission une place de voiture de deuxième ou de première classe, si le convoi ne comporte pas de voitures de deuxième classe.

9° La Compagnie sera tenue de fournir, à chacun des points extrêmes de la ligne, ainsi qu'aux principales stations intermédiaires qui seront désignées par l'administration des postes, un emplacement sur lequel l'administration pourra faire construire des bureaux de poste ou d'entrepôt des dépêches et des hangars pour le chargement et le déchargement des malles-poste. Les dimensions de cet emplacement seront, au maximum, de soixante-quatre mètres carrés.

10° La valeur locative du terrain ainsi fourni par la Compagnie lui sera payée de gré à gré ou à dire d'experts.

11° La position sera choisie de manière que les bâtiments qui y seront construits aux frais de l'État ne puissent entraver en rien le service de la Compagnie.

12° L'administration se réserve le droit d'établir à ses frais, sans indemnité, mais aussi sans responsabilité pour la Compagnie, tous poteaux ou appareils nécessaires à l'échange des dépêches sans arrêt de train, à la condition que ces appareils, par leur nature ou leur position, n'apportent pas d'entraves aux différents services de la ligne ou des stations.

13° Les employés chargés de la surveillance du service, les agents pré-

Droits réservés au Cnam et à ses partenaires

posés à l'échange ou à l'entrepôt des dépêches auront accès dans les gares ou stations pour l'exécution de leur service, en se conformant aux règlements de police intérieure de la Compagnie.

Art. 57. — La Compagnie sera tenue, à toute réquisition, de faire partir par convoi ordinaire les wagons ou voitures cellulaires employés au transport des prévenus, accusés ou condamnés.

Les wagons et les voitures employés au service dont il s'agit seront construits aux frais de l'État ou des départements; leurs formes et dimensions seront déterminées de concert par le préfet, la Compagnie entendue.

Les employés de l'administration, les gardiens, les gendarmes et les prisonniers placés dans les wagons ou voitures cellulaires ne seront assujettis qu'à la moitié de la taxe applicable aux places de troisième classe, telle qu'elle est fixée par le présent cahier des charges.

Les gendarmes placés dans les mêmes voitures ne payeront que le quart de la même taxe.

Le transport des wagons et des voitures sera gratuit.

Dans le cas où l'administration voudrait, pour le transport des prisonniers, faire usage des voitures de la Compagnie, celle-ci sera tenue de mettre à sa disposition un ou plusieurs compartiments spéciaux de voitures de deuxième classe à deux banquettes. Le prix de location en sera fixé à raison de trente centimes (0 fr. 30) par compartiment et par kilomètre.

Les dispositions qui précèdent seront applicables au transport des jeunes délinquants recueillis par l'administration pour être transférés dans les établissements d'éducation.

Art. 58. — Le Gouvernement se réserve la faculté de faire, le long des voies, toutes les constructions, de poser tous les appareils nécessaires à l'établissement d'une ligne télégraphique, sans nuire au service du chemin de fer.

Sur la demande de l'administration des lignes télégraphiques, 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 et son matériel.

La Compagnie concessionnaire sera tenue de faire garder par ses agents les fils et appareils des lignes électriques, de donner aux employés télégraphiques connaissance de tous les accidents qui pourraient survenir et de leur en faire connaître les causes.

En cas de rupture du fil télégraphique, les employés de la Compagnie auront à raccrocher provisoirement les bouts séparés, d'après les instructions qui leur seront données à cet effet.

Les agents de la télégraphie voyageant pour le service de la ligne électrique auront le droit de circuler gratuitement dans les voitures du chemin de fer.

En cas de rupture du fil télégraphique ou d'accidents graves, une locomotive sera mise immédiatement à la disposition de l'inspecteur télégraphique de la ligne pour le transporter sur le lieu de l'accident avec les hommes et les matériaux nécessaires à la réparation. Ce transport sera gratuit et il de-

Droits réservés au Cnam et à ses partenaires

vra être effectué dans des conditions telles qu'il ne puisse entraver en rien la circulation publique.

Dans le cas où des déplacements de fils, appareils ou poteaux deviendraient nécessaires par suite de travaux exécutés sur le chemin, ces déplacements auraient lieu aux frais de la Compagnie, par les soins de l'administration des lignes télégraphiques.

La Compagnie pourra être autorisée et, au besoin, requise par le préfet d'établir à ses frais les fils et appareils destinés à transmettre les signaux nécessaires pour la sûreté et la régularité de son exploitation.

Elle pourra, avec l'autorisation du préfet, se servir des poteaux de la ligne télégraphique de l'État, lorsqu'une semblable ligne existera le long de la voie.

La Compagnie sera tenue de se soumettre à tous les règlements d'administration publique concernant l'établissement et l'emploi de ces appareils, ainsi que l'organisation, aux frais de la Compagnie, du contrôle de ce service par les agents de l'État.

TITRE IV, — *Clauses diverses.*

Art. 59. — Dans le cas où le département ordonnerait ou autoriserait la la construction de routes, de chemins de fer ou de canaux qui traverseraient la ligne objet de la présente concession, la Compagnie 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 la Compagnie.

Art. 60. — 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 de la Compagnie.

Art. 61. — Le département se réserve expressément le droit d'accorder de nouvelles concessions de chemins de fer s'embranchant sur la ligne concédée.

La Compagnie ne pourra mettre aucun obstacle à ces embranchements, ni réclamer, à l'occasion de leur établissement, aucune indemnité quelconque, pourvu qu'il n'en résulte aucun obstacle à la circulation ni aucuns frais particuliers pour la Compagnie.

Les Compagnies concessionnaires de chemins de fer d'embranchement ou de prolongement auront la faculté, moyennant les tarifs ci-dessus déterminés et l'observation des règlements de police et de service établis ou à établir, de faire circuler leurs voitures, wagons et machines sur le chemin de fer objet de la présente concession, pour lequel cette faculté sera réciproque à l'égard desdits embranchements et prolongements.

Dans le cas où les diverses Compagnies ne pourraient s'entendre entre elles sur l'exercice de cette faculté, le préfet statuerait sur les difficutés qui s'élèveraient entre elles à cet égard.

Dans le cas où une Compagnie d'embranchement ou de prolongement joignant la ligne qui fait l'objet de la présente concession n'userait pas de la

Droits réservés au Cnam et à ses partenaires

faculté de circuler sur cette ligne, comme aussi dans le cas où la Compagnie concessionnaire de cette dernière ligne ne voudrait pas circuler sur les prolongements et embranchements, les Compagnies seraient tenues de s'arranger entre elles, de manière que le service de transport ne soit jamais interrompu aux points de jonction des diverses lignes.

Celle des Compagnies 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 Compagnies ne se mettraient pas d'accord sur la quotité de l'indemnité ou sur les moyens d'assurer la continuation du service sur toute la ligne, le préfet y pourvoirait d'office et prescrirait toutes les mesures nécessaires.

La Compagnie pourra être assujettie, par les décrets qui seront ultérieurement rendus pour l'exploitation des chemins de fer de prolongement ou d'embranchement joignant celui qui lui est concédé, à accorder aux Compagnies de ces chemins une réduction de péage ainsi calculée :

1° Si le prolongement ou l'embranchement n'a pas plus de 100 kilomètres, dix pour cent (10 %) du prix perçu par la Compagnie ;

2° Si le prolongement ou l'embranchement excède 100 kilomètres, quinze pour cent (15 %) ;

3° Si le prolongement ou l'embranchement excède 200 kilomètres, vingt pour cent (20 %) ;

4° Si le prolongement ou l'embranchement excède 300 kilomètres, vingt-cinq pour cent (25 %).

Art. 62. — La Compagnie sera tenue de s'entendre avec les villes, les communes et les propriétaires de mines, usines ou carrières qui, offrant de se soumettre aux conditions prescrites ci-après, demanderaient un nouvel embranchement ; à défaut d'accord, le préfet statuera sur la demande, la Compagnie entendue.

Les embranchements seront construits aux frais des villes, communes et propriétaires de mines et usines ou carrières, 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 départementale. La Compagnie 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.

La Compagnie sera tenue d'envoyer ses wagons sur tous les embranche-

Droits réservés au Cnam et à ses partenaires

ments 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 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 la Compagnie, elle pourra exiger une indemnité égale à la valeur du droit de loyer des wagons pour chaque période de retard après l'avertissement.

Les traitements des gardiens d'aiguilles et des barrières des embranchements autorisés par le préfet seront à la charge des propriétaires des embranchements. Ces gardiens seront nommés et payés par la Compagnie, et les frais qui en résulteront lui seront remboursés par lesdits propriétaires.

En cas de difficulté, il sera statué par le préfet, la Compagnie 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 Compagnie, 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, et sans préjudice de tous dommages-intérêts que la Compagnie serait en droit de répéter 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 dix-huit centimes (0 fr. 18) par tonne pour le premier kilomètre et, en outre, six centimes (0 fr. 06) 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 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 de la Compagnie.

Tout wagon envoyé par la Compagnie 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 Compagnie sera en droit de refuser les chargements qui dépas-

Droits réservés au Cnam et à ses partenaires

seraient le maximum de trois mille cinq cents kilogrammes, 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 Compagnie.

Art. 63. — Dans le cas de l'établissement d'une contribution foncière en Algérie, la cote de cette contribution pour le chemin de fer serait calculée en raison de la surface de terrain occupée par le chemin et ses dépendances, comme pour les canaux, conformément à la loi du 25 avril 1803.

Dans le même cas, 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 de la Compagnie.

Art. 64. — Les agents et gardes que la Compagnie établira, soit pour la perception des droits, soit pour la police et la surveillance du chemin de fer et de ses dépendances, et qui seront agréés par le préfet, auront qualité pour dresser procès-verbal sur les crimes, délits et contraventions concernant la conservation de la voie ferrée et de ses dépendances.

Art. 65. — Il sera institué près de la Compagnie un ou plusieurs inspecteurs ou commissaires nommés par le préfet et spécialement chargés de surveiller les opérations de la Compagnie, pour tout ce qui ne rentre pas dans les attributions des agents voyers du département.

Art. 66. — Les frais de visite, de surveillance et de réception des travaux, et les frais de contrôle de l'exploitation, seront supportés par la Compagnie. Ces frais comprendront le traitement des inspecteurs ou commissaires dont il a été question dans l'article précédent.

Afin de pourvoir à ces frais, la Compagnie sera tenue de verser chaque année, à la caisse du trésorier payeur du département d'Oran, une somme de cent francs par chaque kilomètre de chemin de fer concédé.

Dans lesdites sommes n'est pas comprise celle qui sera déterminée, en exécution de l'article 58 ci-dessus, pour frais de contrôle du service télégraphique de la Compagnie par les agents de l'État.

Si la Compagnie ne verse pas les sommes ci-dessus réglées aux époques qui auront été fixées, le préfet rendra un rôle exécutoire et le montant en sera recouvré comme en matière de contributions publiques.

Art. 67. — Avant la ratification de l'acte de concession, la Compagnie déposera dans la caisse du trésorier payeur du département d'Oran une somme de cent mille francs en numéraires ou rentes sur l'État, calculées conformément au décret du 31 janvier 1872, ou en bons du Trésor ou autres effets publics, avec transfert, au profit de la caisse des dépôts et consignations, de celles de ces valeurs qui seraient nominatives ou à ordre.

Cette somme formera le cautionnement de l'entreprise.

Elle sera rendue à la Compagnie par cinquième et proportionnellement à l'avancement des travaux. Le dernier cinquième ne sera remboursé qu'après leur entier achèvement.

Droits réservés au Cnam et à ses partenaires

Art. 68. — La Compagnie devra faire élection de domicile à Oran.

Dans le cas où elle ne l'aurait pas fait, toute notification ou signification à elle adressée sera valable lorsqu'elle sera faite au secrétariat général de la préfecture d'Oran.

Art. 69. — Les contestations qui s'élèveraient entre la Compagnie 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 d'Oran, sauf recours au Conseil d'État.

ANNEXE XCI

COMPAGNIE DE L'OUEST-ALGÉRIEN

Loi du 22 août 1881 et convention annexe concernant l'établissement du chemin de Sidi-bel-Abbès à Ras-el-Ma et l'incorporation du chemin d'intérêt local de Sainte-Barbe-du-Tlélat à Sidi-bel-Abbès, dans le réseau d'intérêt général.

1° *Loi du 22 août 1881.*

Article 1er — Est déclaré d'utilité publique, à titre d'intérêt général, l'établissement du chemin de fer de Sidi-bel-Abbès à Magenta et Ras-el-Ma.

Art. 2. — Est définitivement incorporée dans le réseau d'intérêt général la ligne d'intérêt local de Sainte-Barbe-du-Tlélat à Sidi-bel-Abbès.

Un décret rendu en Conseil d'État réglera les conditions de la substitution de l'État au département d'Oran.

Art. 3. — Est approuvée la convention passée, le 8 mai 1881, entre le gouverneur général civil de l'Algérie, agissant au nom de l'État et la Compagnie des chemins de fer de l'Ouest-Algérien, ladite convention portant concession définitive du chemin de fer désigné à l'article 1er.

Art. 4. — Le compte rendu détaillé des résultats de l'exploitation, pour les deux lignes comprises dans la convention susvisée, sera remis tous les trois mois au gouverneur général civil de l'Algérie et au Ministre des travaux publics, pour être inséré au *Journal officiel de la République française*.

Art. 5. — La convention et le cahier des charges annexés à la présente loi ne donneront lieu qu'à la perception du droit fixe d'enregistrement de trois francs.

2° *Convention du 8 mai 1881.*

Article 1er. — Le gouverneur général civil de l'Algérie, au nom de l'Etat, concède à la Compagnie des chemins de fer de l'Ouest-Algérien, qui accepte,

Droits réservés au Cnam et à ses partenaires

la ligne de chemin de fer de Sidi-bel-Abbès à Ras-el-Ma par Magenta, ladite ligne formant le prolongement, jusqu'au fond de la vallée de la Mekerra, de la ligne de Sainte-Barbe-du-Tlélat à Sidi-bel-Abbès, dont la Compagnie est déjà concessionnaire et dont les conditions sont réglées par le décret de déclaration d'utilité publique du 30 novembre 1874, avec convention annexe du 7 mai de la même année.

Art. 2. — La durée de la concession commencera à courir de la date de la promulgation de la loi portant approbation de la présente convention. Elle prendra fin le trente novembre mil neuf cent soixante-quinze (30 novembre 1975), date de l'expiration de la concession de la ligne de Sainte-Barbe-du-Tlélat à Sidi-bel-Abbès.

Art. 3. — La Compagnie s'engage à exécuter la ligne concédée et à la pourvoir du matériel roulant et de l'outillage nécessaires à l'exploitation dans le délai de deux ans et demi à compter de la promulgation de la loi portant approbation de la présente convention.

Les longueurs des sections à livrer successivement à l'exploitation seront déterminées par l'administration, la Compagnie entendue, en raison de l'importance des centres de population et de colonisation à desservir, sans que, toutefois, cette longueur puisse, en aucun cas, être inférieure à vingt-cinq kilomètres.

La Compagnie se conformera, pour la construction et l'exploitation, au cahier des charges annexé à la présente convention.

Art. 4. — Indépendamment du revenu net annuel de quatre cent soixante-huit mille cinq cents francs (468 500 fr.) garanti pour la ligne de Sainte-Barbe-du-Tlélat à Sidi-bel-Abbès, conformément à l'article 9 ci-après, le gouverneur général civil de l'Algérie s'engage, au nom de l'État, à garantir à la Compagnie, pendant la durée de la concession, un intérêt de quatre francs quatre-vingt-cinq centimes pour cent francs (4 fr. 85 %), amortissement compris, sur le montant réel des dépenses de premier établissement de la nouvelle ligne et de transformation en ligne d'intérêt général de la ligne déjà concédée, mais jusqu'à concurrence seulement d'un chiffre maximum total de dix-huit millions cinq cent mille francs (18 500 000 fr.), sur lesquels dix-sept millions (17 000 000 fr.) affectés à la construction de la ligne de Sidi-bel-Abbès à Ras-el-Ma et quinze cent mille francs (1 500 000 fr.) à la transformation de la ligne de Sainte-Barbe-du-Tlélat à Sidi-bel-Abbès.

En conséquence, le revenu net annuel garanti par l'État à la Compagnie, est fixé, au maximum, comme il suit :

1° Pour la ligne de Sainte-Barbe-du-Tlélat à Sidi-bel-Abbès, à la somme de cinq cent quarante et un mille deux cent cinquante francs (541 250 fr.), soit, par kilomètre, en nombre rond, dix mille quatre cent cinq francs (10 405 fr.);

2° Pour la ligne de Sidi-bel-Abbès à Ras-el-Ma, à la somme de huit cent vingt-quatre mille cinq cents francs (824 500 fr.), soit, par kilomètre, huit mille deux cent quarante-cinq francs (8 245 fr.), sans que ce dernier revenu kilométrique puisse s'étendre à une longueur de plus de cent kilomètres et sans que la somme par kilomètre puisse dépasser le chiffre maximum indi-

Droits réservés au Cnam et à ses partenaires

qué, alors même que la longueur de la ligne serait inférieure à cent kilomètres.

La somme de dix-sept millions de francs (17 000 000 fr.) mentionnée au premier paragraphe ci-dessus comme capital maximum de premier établissement de la ligne de Sidi-bel-Abbès à Ras-el-Ma comprend une somme à forfait de un million cinq cent mille francs (1 500 000 fr.), jugée éventuellement nécessaire pour travaux de réfection et de parachèvement de la ligne et agrandissement des gares après la mise en exploitation. Les travaux à faire, le cas échéant, sur cette somme de un million cinq cent mille francs (1 500 000 fr.) ne pourront être entrepris qu'après autorisation de l'administration supérieure, sur le vu de projets présentés par la Compagnie.

Il en sera de même pour les travaux à effectuer sur la somme de quinze cent mille francs (1 500 000 fr.) prévue pour la transformation de la ligne de Sainte-Barbe-du-Tlélat à Sidi-bel-Abbès.

Art. 5. — Pour permettre l'évaluation du chiffre de revenu net garanti par le premier paragraphe de l'article 4, la Compagnie sera tenue de justifier, vis-à-vis de l'État, des sommes affectées par elle chaque année, d'une part, aux frais de premier établissement de la nouvelle ligne, d'autre part, aux frais de transformation de l'ancienne ligne.

Les comptes qui seront dressés à cet effet comprendront, savoir :

En ce qui concerne la construction de la nouvelle ligne :

1° Toutes les sommes que la Compagnie aura dépensées dans un but d'utilité pour la construction et la mise en service de la ligne et de ses dépendances, y compris les frais de personnel, d'études et de construction ; et le solde, au 31 décembre de chaque année, des approvisionnements acquis dans le même but, et à la seule exception des frais généraux, des frais d'administration et de l'intérêt et de l'amortissement des capitaux pendant l'exécution des travaux dont il sera tenu compte à forfait à la Compagnie par le quantum fixe stipulé au paragraphe suivant ;

2° Quinze pour cent (15 %) du montant des dépenses portées en compte en exécution du paragraphe précédent, lorsque ces dépenses auront été faites avant la mise en exploitation des lignes ou sections de lignes auxquelles elles sont afférentes, et douze pour cent (12 %) seulement lorsque les dépenses s'appliqueront aux lignes ou sections de lignes déjà exploitées ;

3° Les trois cinquièmes de la dépense d'entretien de la voie et des terrassements pour les sections de lignes successivement mises en exploitation depuis le jour de la mise en exploitation jusqu'au 31 décembre de l'année suivante.

En ce qui concerne la transformation de l'ancienne ligne :

1° Toutes les sommes que la Compagnie aura dépensées dans un but d'utilité pour cette transformation, y compris le solde, au 31 décembre de chaque année, des approvisionnements ;

2° Douze pour cent (12 %) du montant des dépenses mentionnées au paragraphe précédent, pour tenir compte à la Compagnie de ses frais généraux et d'administration, ainsi que de l'intérêt et de l'amortissement des capitaux pendant l'exécution des travaux.

Indépendamment des sommes mentionnées ci-dessus, le compte des dé-

Droits réservés au Cnam et à ses partenaires

penses de premier établissement comprendra encore un fonds de roulement suffisant pour assurer le service des titres et la marche de l'exploitation jusqu'au règlement des comptes de la garantie d'intérêt. Ce fonds de roulement est, dès à présent, fixé à six mille francs par kilomètre pour la ligne de Sainte-Barbe-du-Tlélat à Sidi-bel-Abbès, et à dix mille francs par kilomètre pour la ligne de Sidi-bel-Abbès à Ras-el-Ma.

Toutefois, ces chiffres pourront être modifiés à partir de la troisième année d'exploitation commune, d'accord entre les parties et suivant les données de l'expérience.

Seront déduits des comptes dressés ainsi qu'il est dit ci-dessus :

1° Les produits bruts de toute nature afférents aux diverses sections de la nouvelle ligne jusqu'à leur mise en exploitation exclusivement ;

2° Le produit de l'aliénation des propriétés immobilières.

Un premier compte des dépenses de premier établissement de la nouvelle ligne sera remis à l'État dans les trois mois qui suivront l'ouverture de chaque section de cette ligne ; le compte complémentaire, dans un délai maximum de deux ans après l'ouverture de chaque section. A partir de l'expiration de ce délai de deux années, toute dépense de premier établissement, dans les limites de la somme maximum garantie par l'État, devra être préalablement autorisée par l'administration supérieure.

Les comptes ainsi remis par la Compagnie serviront de base au calcul du revenu net garanti. L'État se réserve, pendant un délai de six mois, à partir de la remise desdits comptes, le droit d'en contrôler l'exactitude. En cas de contestation, la Compagnie recevra néanmoins, à l'expiration dudit délai, les acomptes des quatre cinquièmes stipulés à l'article 8 sur les comptes par elle présentés. Toute contestation sera jugée dans le plus bref délai possible par le Ministre des travaux publics, après avis du gouverneur général civil de l'Algérie, la Compagnie entendue, sauf recours au Conseil d'État.

Art. 6. — L'évaluation du revenu net annuel kilométrique sera établie, sous réserve de la constitution d'un fonds de réserve pour cas imprévus, ainsi qu'il est spécifié ci-après, en déduisant du montant des recettes brutes le chiffre réel des dépenses d'exploitation, sans toutefois que ce dernier chiffre puisse, en aucun cas, dépasser les maximum indiqués dans le barème suivant :

Au-dessous de onze mille francs (11 000 fr.) de recette brute par kilomètre, la somme de sept mille quatre cent soixante francs (7 460 fr.) ;

De onze mille à douze mille francs (11 000 fr. à 12 000 fr.), soixante-huit pour cent (68 %) de la recette brute, sans excéder sept mille neuf cent vingt francs (7 920 fr.) ;

De douze mille à treize mille francs (12 000 fr. à 13 000 fr.), soixante-six pour cent (66 %) de la recette brute, sans excéder huit mille cent quatre-vingt-dix francs (8 190 fr.) ;

De treize mille à quatorze mille francs (13 000 fr. à 14 000 fr.), soixante-trois pour cent (63 %) de la recette brute, sans excéder huit mille quatre cents francs (8 400 fr.) ;

De quatorze mille à quinze mille francs (14 000 fr. à 15 000 fr.), soixante

Droits réservés au Cnam et à ses partenaires

pour cent (60 %) de la recette brute, sans excéder huit mille cinq cent cinquante francs (8 550 fr.);

De quinze mille à seize mille francs (15 000 fr. à 16 000 fr.), cinquante-sept pour cent (57 %) de la recette brute, sans excéder huit mille six cent quarante francs (8 640 fr.);

De seize mille à vingt mille francs (16 000 fr. à 20 000 fr.), cinquante-quatre pour cent (54 %) de la recette brute, sans excéder dix mille quatre cents francs (10 400 fr.);

Au-dessus de vingt mille francs (20 000 fr.), cinquante-deux pour cent (52 %) de la recette brute.

Quel que soit le montant des dépenses réelles d'exploitation, ce sera la somme fixée par le barême ci-dessus qui sera dans tous les cas portée en compte pour l'évaluation du revenu net kilométrique. Lorsque le montant des dépenses réel sera inférieur au chiffre du barême, la différence sera d'abord affectée à la constitution d'un fond permanent de réserve dont la Compagnie pourra librement disposer, sauf justification, pour frais de renouvellement et d'entretien de la voie et du matériel, accidents, imprévu de l'exploitation, etc... Lorsque le fonds de réserve atteindra un million de francs (1 000 000 fr.), l'excédant sera versé à l'État en atténuation de ses avances, chaque année, dans les trois mois qui suivront la clôture de chaque excercice annuel, c'est-à dire, au plus tard, le 31 mars.

Tant que le revenu net annuel de la ligne entière sera inférieur au minimum total garanti, la différence sera payée par l'État à la Compagnie; si, au contraire, le revenu net atteint ou dépasse le minimum garanti, il ne sera rien dû à la Compagnie par l'État.

La garantie de revenu stipulée à l'article 4 en faveur de la Compagnie s'exercera :

1° Pour la ligne de Sainte-Barbe-du-Tlélat à Sidi-bel-Abbès, à partir du premier janvier mil huit cent quatre-vingt-deux (1er janvier 1882);

2° Pour la ligne de Sidi-bel-Abbès à Ras-el-Ma, à partir du jour de la mise en exploitation totale ou partielle de la ligne, au prorata du nombre de kilomètres exploités, et, pour la première année d'exploitation, au prorata du nombre de jours restant à courir entre la date de la mise en exploitation et le 31 décembre de l'année.

Art. 7.—Les sommes versées par l'État pour compléter à la Compagnie le revenu net annuel kilométrique garanti constituent des avances remboursables.

Toutes les fois que les recettes nettes annuelles de la ligne entière, calculés ainsi qu'il est dit à l'article précédent, dépasseront le revenu net annuel garanti, le surplus sera porté pour deux tiers au compte de l'État, en déduction des avances et annuités de garantie qu'il aura payées, et ce, jusqu'au remboursement intégral de ces avances et annuités de garantie accumulées avec un intérêt à quatre pour cent (4 %); le troisième tiers sera à l'entière disposition de la Compagnie.

Après complet remboursement à l'État de ses avances et annuités, l'excédant du montant des recettes nettes annuelles garanti sera partagé également entre l'État et la Compagnie.

Droits réservés au Cnam et à ses partenaires

Les avances faites par l'État à titre de garantie d'intérêt seront, d'ailleurs, augmentées, s'il y a lieu, du déficit de l'exploitation, calculé comme il est dit à l'article 6 ci-dessus, c'est-à-dire lorsque la recette brute sera inférieure à sept mille quatre cent soixante francs (7 460 fr.) par kilomètre.

Art. 8. — Un règlement d'administration publique déterminera, en ce qui concerne la garantie stipulée aux articles 4 et 6 ci-dessus, les formes suivant lesquelles la Compagnie sera tenue de justifier vis-à-vis de l'État, et sous le contrôle de l'administration supérieure, des recettes brutes, ainsi que des dépenses d'exploitation.

La Compagnie présentera à l'administration supérieure, dans le mois de juillet de chaque année, un compte provisoire de la garantie d'intérêt pendant le premier semestre écoulé et, dans le mois de janvier suivant, un second compte provisoire concernant le second semestre. Il sera délivré par l'État à la Compagnie à titre d'acomptes, dans les quarante jours qui suivront la remise des pièces de chacun des comptes semestriels provisoires, une somme égale aux quatre cinquièmes de leur montant. Le compte définitif de la garantie d'intérêt sera présenté par la Compagnie à l'administration supérieure dans le premier trimestre de chaque année pour toute l'année écoulée, et le solde qui restera dû par l'État sera payé à la Compagnie dans un délai maximum de six mois à partir de la remise de ce compte.

Art. 9. — La ligne de Sainte-Barbe-du-Tlélat à Sidi-bel-Abbès devant, en exécution de l'article 1er de la loi du 18 juillet 1879, être incorporée dans le réseau d'intérêt général par la ratification de la présente convention par une loi, l'État se substitue, en ce qui concerne cette ligne, aux droits et obligations du département d'Oran, conformément à l'article 3 du décret du 30 novembre 1874.

Le revenu net annuel garanti pour cette ligne est fixé d'un commun accord au chiffre de quatre cent soixante-huit mille cinq cents francs (468 500 fr.).

A partir du 1er janvier 1882, les stipulations du dernier paragraphe de l'article 3 ci-dessus deviendront applicables à la ligne de Sainte-Barbe-du-Tlélat à Sidi-bel-Abbès. Les dépenses qui en résulteront seront imputables sur les quinze cent mille francs (1 500 000 fr) dont il est parlé à l'article 4. Toutefois, la Compagnie ne sera tenue de remplacer les rails actuellement en service sur cette ligne par des rails en acier d'un poids minimum de vingt-cinq kilogrammes et demi (25 km. 5) par mètre courant, qu'au fur et à mesure du remplacement normal et de l'usure de ce matériel.

Le prolongement jusqu'à Ras-el-Ma de la ligne de Sainte-Barbe-du-Tlélat à Sidi-bel-Abbès ne devra former avec elle qu'une seule et même ligne ; on établira, pour le calcul de la garantie d'intérêt, les moyennes respectives des recettes et des dépenses d'exploitation entre Sainte-Barbe-du-Tlélat, d'une part, et la dernière station ouverte à l'exploitation dans la direction de Ras-el-Ma, d'autre part. Toutefois, la ligne de Sainte-Barbe-du-Tlélat à Sidi-bel-Abbès continuera provisoirement à être l'objet d'un compte spécial jusqu'au jour où les excédants de revenus nets de cette ligne, calculés conformément aux stipulations des articles 4, 6 et 8 ci-dessus, auront permis à la Compagnie de recouvrer, avec les intérêts à quatre pour cent à partir du 1er janvier

Droits réservés au Cnam et à ses partenaires

1881, la somme de quatre cent mille francs (400 000 fr.) que l'État reconnaît lui être due à forfait comme garantie d'intérêt jusqu'au trente et un décembre mil huit cent quatre-vingts (31 décembre 1880), compte de l'exercice 1880 réglé. Cette somme sera d'ailleurs accrue ou diminuée de la différence pour l'année 1881 entre les produits nets de la ligne et le revenu net garanti de quatre cent soixante-huit mille cinq cents francs (468 500 fr.).

Art. 10. — La Compagnie est autorisée à émettre, à partir de la promulgation de la loi portant approbation de la présente convention et au taux qui sera déterminé par l'administration supérieure, la Compagnie entendue, la totalité des obligations nécessaires pour parfaire un capital de vingt-trois milions et demi (23 500 000 fr.), les dépenses faites par la Compagnie pour amener la ligne exploitée du Tlélat à Sidi-bel-Abbès à son état actuel étant comptées dans ce capital pour une somme à forfait de huit millions (8 000 000 fr.).

Mais, en aucun cas, les sommes réalisées par émission d'obligations ne pourront excéder les deux tiers de ce capital, et l'administration supérieure pourra toujours exiger que les fonds qui en proviendront soient déposés, en tout ou en partie, à la caisse des dépôts et consignations, pour n'en être retirés que sur son autorisation, au fur et à mesure de l'avancement des travaux. La Compagnie aura d'ailleurs la faculté d'effectuer ce dépôt en espèces ou en valeurs de l'État ou garanties par l'État.

La réalisation par des émissions d'obligations du capital nécessaire au delà de vingt-trois millions et demi (23 500 000 fr.) sera autorisée, au fur et à mesure des dépenses par l'administration supérieure, au taux qu'elle fixera, la Compagnie entendue.

Art. 11. — Comme garantie de ses engagements, la Compagnie versera dans la caisse de l'État, à titre de cautionnement, dans le délai qui sera fixé par le gouverneur général civil de l'Algérie, une somme de cent mille francs (100 000 fr.) en numéraire ou en rentes sur l'État calculées conformément au décret du 31 janvier 1872, ou en bons du Trésor ou autres effets publics, avec transfert, au profit de la caisse des dépôts et consignations, de celles de ces valeurs qui seraient nominales ou à ordre.

Cette somme sera rendue à la Compagnie par cinquièmes et proportionnellement à l'avancement des travaux, le dernier cinquième ne sera remboursé qu'un an après la mise en exploitation de la ligne de Sidi-bel-Abbès à Ras-el-Ma.

Art. 12. — La présente convention ne sera passible que du droit fixe de trois francs (3 fr.).

3° *Cahier des charges.*

TITRE Ier. — *Tracé et construction.*

Article 1er. — Le chemin de fer de Sidi-bel-Abbès à Ras-el-Ma partira de la gare actuelle de Sidi-bel-Abbès et continuera à remonter la vallée de la Mekerra, tantôt sur une rive, tantôt sur l'autre, d'abord jusqu'à Magenta, puis jusqu'au point extrême de Ras-el-Ma. La position exacte de ce point extrême ne sera arrêtée définitivement par l'État qu'après que de nouvelles études

Droits réservés au Cnam et à ses partenaires

auront permis de reconnaître la meilleure direction à adopter à partir du kilomètre 85 de la ligne en vue de son prolongement éventuel vers le sud.

Art. 2. — Les travaux devront être achevés et le chemin mis en exploitation dans le délai de deux ans et demi, à partir de la déclaration d'utilité publique.

Art. 3. — Aucun travail ne pourra être entrepris, pour l'établissement du chemin de fer et de ses dépendances, qu'avec l'autorisation de l'administration supérieure. A cet effet, les projets de tous les travaux à exécuter seront dressés en double expédition et soumis à l'approbation du gouverneur général civil, qui prescrira, s'il y a lieu, d'y introduire telles modifications que de droit; l'une de ces expéditions sera remise à la Compagnie avec le visa du gouverneur général civil; l'autre demeurera entre les mains de l'administration.

La Compagnie devra présenter ses projets définitifs dans le délai d'un an au plus à compter de la date du décret de concession, et avoir commencé ses travaux six mois après l'approbation des projets.

Avant comme pendant l'exécution, la Compagnie aura la faculté de proposer aux projets approuvés les modifications qu'elle jugerait utiles ; mais ces modifications ne pourront être exécutées que moyennant l'approbation de l'administration supérieure.

Art. 4. — La Compagnie pourra prendre copie de tous les plans, nivellements et devis qui pourraient avoir été antérieurement dressés aux frais de l'État.

Art. 5. — La tracé et le profil du chemin de fer seront arrêtés sur la production de projets d'ensemble comprenant, pour la ligne entière ou pour chaque section de la ligne :

1° Un plan général à l'échelle de un dix-millième;

2° Un profil en long à l'échelle de un cinq-millième pour les longueurs et de un millième 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, comptées 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;

3° Un certain nombre de profils en travers, y compris le profil type de la voie;

4° 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 indiquées tant sur le plan que sur le profil en long; le tout sans préjudice des projets à fournir pour chacun de ces ouvrages.

Droits réservés au Cnam et à ses partenaires

Art. 6. — Les terrains seront acquis ou concédés pour une voie; les terrassements, les souterrains et les ouvrages d'art seront exécutés pour une seule voie, sauf l'établissement d'un certain nombre de gares d'évitement.

Art. 7. — La largeur de la voie mesurée entre les bords intérieurs des rails devra être d'un mètre quarante-quatre centimètres (1 m. 44) à un mètre quarante-cinq centimètres (1 m. 45). Dans les parties à deux voies, la largeur de l'entre-voie, mesurée entre les bords extérieurs des rails, sera de deux mètres (2 m. 00).

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 soixante-dix centimètres (0 m. 70) au moins.

On ménagera au pied de chaque talus du ballast une banquette de quarante centimètres (0 m. 40) de largeur.

La Compagnie établira le long du chemin de fer les fossés ou rigoles qui seront jugés nécessaires pour l'asséchement de la voie et pour l'écoulement des eaux.

Les dimensions de ces fossés et rigoles seront déterminées par l'administration, suivant les circonstances locales, sur les propositions de la Compagnie.

Art. 8. — Les alignements seront raccordés entre eux par des courbes dont le rayon ne pourra, à moins d'une autorisation spéciale, être inférieur à trois cents mètres.

Le maximum de l'inclinaison des pentes et rampes est fixé à dix-huit millimètres par mètre sur toute l'étendue des stations; le chemin sera de niveau ou présentera de faibles pentes dont le maximum ne pourra pas s'élever au-dessus de cinq millimètres par mètre.

Une partie horizontale de cent mètres au moins devra être ménagée entre deux fortes déclivités consécutives, lorsque ces déclivités se succéderont en sens contraire et de manière à verser leurs eaux au même point.

Les déclivités correspondant aux courbes de faible rayon devront être réduites autant que faire se pourra.

La Compagnie aura la faculté de proposer aux dispositions de cet article et à celles de l'article précédent les modifications qui lui paraîtraient utiles; mais ces modifications ne pourront être exécutées que moyennant l'approbation préalable de l'administration supérieure.

Art. 9. — Le nombre, l'étendue et l'emplacement des gares d'évitement seront déterminés par l'administration, sur la proposition de la Compagnie, après une enquête spéciale, la Compagnie entendue.

Le nombre et l'emplacement des stations de voyageurs et des gares de marchandises seront également déterminés par l'administration, sur les propositions de la Compagnie, après une enquête spéciale, la Compagnie entendue.

Art. 10. — Les croisements à niveau seront tolérés pour toutes les voies de communication publiques ou particulières.

Art. 11. — Lorsque le chemin de fer devra passer au-dessus d'une route ou d'un chemin vicinal, l'ouverture du viaduc sera fixée par l'administration, en tenant compte des circonstances locales; mais cette ouverture ne pourra, dans aucun cas, être inférieure à sept mètres (7 m. 00) pour une route nationale et dé-

Droits réservés au Cnam et à ses partenaires

partementale, à cinq mètres (5 m. 00) pour les chemins de grande communication, et à quatre mètres (4 m. 00) pour un chemin vicinal.

Pour les viaducs de forme cintrée, la hauteur au-dessus du sol de la route, le long des trottoirs, ne pourra être inférieure à quatre mètres trente centimètres (4 m. 30). Pour ceux qui seront formés de poutres horizontales, la hauteur sous poutre, au-dessus du sommet de la chaussée, sera de quatre mètres trente centimètres (4 m. 30) au moins.

La largeur entre les parapets sera au moins de huit mètres (8 m. 00) pour les sections à deux voies, et d'au moins quatre mètres cinquante centimètres (4 m. 50) pour celles à une voie. La hauteur de ces parapets sera fixée par l'administration, et ne pourra, dans aucun cas, être inférieure à quatre-vingts centimètres (0 m. 80).

Art. 12. — Lorsque le chemin de fer devra passer au-dessous d'une route ou d'un chemin vicinal, la largeur entre les parapets du pont qui supportera la route ou le chemin sera fixée par l'administration, en tenant compte des circonstances locales; mais cette largeur ne pourra, dans aucun cas, être inférieure à sept mètres (7 m. 00) pour une route, à cinq mètres (5 m. 00) pour un chemin de grande communication, et à quatre mètres (4 m. 00) pour un simple chemin vicinal.

L'ouverture du pont entre les culées sera au moins de huit mètres (8 m. 00) pour les sections à deux voies, et d'au moins quatre mètres cinquante centimètres (4 m. 50) pour celles à une voie, et la distance verticale ménagée au-dessus des rails extérieurs de chaque voie pour le passage des trains ne sera pas inférieure à quatre mètres trente centimètres (4 m. 30).

Art. 13. — Dans le cas où des routes 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 de moins de quarante-cinq degrés.

Les passages à niveau les plus fréquentés seront munis de barrières lisses ou de chaînes et de maisons de gardes ou de guérites, lorsque cette mesure sera reconnue indispensable par l'administration.

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 cinq centimètres (0 m. 05) par mètre pour les routes et six centimètres (0 m. 06) pour les chemins vicinaux. L'administration restera libre, toutefois, d'apprécier les circonstances qui pourraient motiver une dérogation à cette clause, comme à celle qui est relative à l'angle de croisement des passages à niveau.

Art. 15. — La Compagnie sera tenue de rétablir et d'assurer à ses frais l'écoulement tant des eaux dont le cours serait arrêté, suspendu ou modifié par ses travaux, que de celles qui s'amasseraient dans les fossés ou chambres d'emprunt.

Les emprunts de terre seront régulièrement faits, pour éviter toute stagnation des eaux : ils seront autant que possible disposés de manière à former

Droits réservés au Cnam et à ses partenaires

des canaux de dessèchement pour les parties basses des terrains qu'ils traverseront; les pentes seront dirigées vers les ravins ou les voies naturelles d'écoulement avec inclinaison suffisante.

Les viaducs à construire à la rencontre des rivières, des canaux et des cours d'eau quelconques auront au moins huit mètres (8 m. 00) de largeur entre les parapets sur les sections à deux voies, et quatre mètres cinquante centimètres (4 m. 50) sur celles à une voie. La hauteur de ces parapets sera fixée par l'administration, et ne pourra être inférieure à quatre-vingts centimètres (0 m. 80).

Cependant, il pourra n'être pas établi de parapets pour tous les ouvrages où ces parapets présenteraient une longueur inférieure à quatre mètres (4 m. 00).

La hauteur et le débouché des viaducs seront déterminés, dans chaque cas particulier, par l'administration, suivant les circonstances locales.

Dans tous les cas où l'administration le jugerait utile, il pourra être accolé aux ponts établis par la Compagnie pour le service du chemin de fer une voie charretière ou une passerelle pour piétons. L'excédant de dépense qui en résultera sera supporté par l'État, le département ou les communes intéressées, après évaluation contradictoire des ingénieurs de l'État et de la Compagnie.

Art. 16. — Les souterrains à établir pour le passage du chemin de fer, sur les sections à deux voies, auront au moins huit mètres (8 m. 00) de largeur entre les pieds-droits au niveau des rails et six mètres (6 m. 00) de hauteur sous clef au-dessus de la surface des rails. La largeur des souterrains, pour les sections à une voie, sera de quatre mètres cinquante centimètres (4 m. 50) au moins; la hauteur sous clef au-dessus des rails sera au minimum de cinq mètres (5 m. 00). La distance verticale entre l'intrados et le dessus des rails extérieurs de chaque voie ne sera pas inférieure à quatre mètres trente centimètres (4 m. 30). L'ouverture des puits d'aérage et de construction des souterrains sera entourée d'une margelle en maçonnerie de deux mètres (2 m. 00) de hauteur. Cette ouverture ne pourra être établie sur aucune voie publique.

Art. 17. — A la rencontre des cours d'eau flottables ou navigables, la Compagnie sera tenue 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 et des autres chemins publics, il sera construit des chemins et ponts provisoires, par les soins et aux frais de la Compagnie, partout où cela sera jugé nécessaire pour que la circulation n'éprouve ni 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.

Le Gouvernement se réserve d'autoriser, avec les précautions convenables, et la Compagnie entendue, les conduites d'eau ou canaux de desséchement et d'écoulement qui devraient traverser ou emprunter les terrains affectés au chemin de fer ou à ses dépendances.

Droits réservés au Cnam et à ses partenaires

Art. 18. — La Compagnie n'emploiera, dans l'exécution des ouvrages, que des matériaux de bonne qualité ; elle sera tenue de se conformer à toutes les règles de l'art, de manière à obtenir nne 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 ou en fer, sauf les cas d'exception qui pourront être admis par l'administration.

Art. 19. — Les voies seront établies d'une manière solide et avec des matériaux de bonne qualité. Les rails seront en acier et leur poids ne pourra être inférieur à vingt-cinq kilogrammes cinq cents grammes par mètre courant.

Art. 20. — Il ne sera pas établi de clôture ni de haies, sauf dans les parties de la ligne où cette mesure serait indispensable, notamment dans la traverse ou dans le voisinage des lieux habités.

Art. 21. — Tous les terrains nécessaires pour l'établissement du chemin de fer et de ses dépendances, pour la déviation des voies de communication et des cours d'eau déplacés, et, en général, pour l'exécution des travaux, quels qu'ils soient, auxquels cet établissement pourra donner lieu, seront achetés et payés par la Compagnie concessionnaire.

Toutefois, dans les cas définis ci-après, l'État cède à la Compagnie la jouissance gratuite, pendant la durée de la concession, des terrains récessaires au chemin de fer :

1° Là où l'État dispose des terres, à quelque titre que ce soit ;

2° Là où les terres font partie de concessions accordées par le Gouvernement, avec réserve de prise de terrains nécessaires à un service public ; néanmoins, ce droit ne s'étendrait pas aux constructions actuellement existantes.

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 la Compagnie.

L'État fera participer la Compagnie, dans la mesure qui sera jugé nécessaire, à la jouissance des droits qu'il s'est réservés, lors des concessions d'eau, dans l'intérêt des services publics.

Art. 22. — L'entreprise étant d'utilité publique, la Compagnie est investie, pour l'exécution des travaux dépendant de sa concession, de tous les droits que les lois, décrets 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 elle demeure en même temps soumise à toutes les obligations qui dérivent, pour l'administration, de ces lois et règlements.

Art. 23. — Dans les limites de la zone frontière et dans le rayon de servitude des enceintes fortifiées, la Compagnie sera tenue, 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.

Art. 24. — Si la ligne du chemin de fer traverse un sol déjà concédé pour l'exploitation d'une mine, l'administration déterminera les mesures à prendre

Droits réservés au Cnam et à ses partenaires

pour que l'établissement du chemin de fer ne nuise pas à l'exploitation de la mine, et réciproquement, pour que, le cas échéant, l'exploitation de la mine ne compromette pas l'existence du chemin de fer.

Les travaux de consolidation à faire dans l'intérieur de la mine, à raison de la traversée du chemin de fer, et tous les dommages résultant de cette traversée, pour les concessionnaires de la mine, seront à la charge de la Compagnie.

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. L'administration déterminera la nature et l'étendue des travaux qu'il conviendra d'entreprendre à cet effet, et qui seront d'ailleurs exécutés par les soins et aux frais de la Compagnie.

Art. 26. — Pour l'exécution des travaux, la Compagnie se soumettra aux décisions ministérielles concernant l'interdiction du travail les dimanches et les jours fériés.

Art. 27. — La Compagnie exécutera les travaux par des moyens et des agents à son choix, mais en restant soumise au contrôle et à la surveillance de l'administration.

Ce contrôle et cette surveillance auront pour objet d'empêcher la Compagnie de s'écarter des dispositions prescrites par le présent cahier des charges et de celles qui résulteront des projets approuvés.

Art. 28. — 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, sur la demande de la Compagnie, à la reconnaissance et, s'il y a lieu, à la réception provisoire de ces travaux par un ou plusieurs commissaires que l'administration désignera.

Sur le vu du procès-verbal de cette reconnaissance, l'administration autorisera, s'il y a lieu, la mise en exploitation des parties dont il s'agit; après cette autorisation, la Compagnie 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.

Art. 29. — Après l'achèvement total des travaux et dans le délai qui sera fixé par l'administration, la Compagnie fera faire à ses frais un bornage contradictoire et un plan cadastral du chemin de fer et de ses dépendances. Elle fera dresser également à ses frais, et contradictoirement avec l'administration, 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 lesdits 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 de la Compagnie et déposée dans les archives du Gouvernement général civil de l'Algérie.

Les terrains acquis par la Compagnie 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 me-

Droits réservés au Cnam et à ses partenaires

sure 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.*

Art. 30. — 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 de la Compagnie.

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 de l'administration et aux frais de la Compagnie, sans préjudice, s'il y a lieu, des dispositions indiquées ci-après dans l'article 40.

Le montant des avances faites sera recouvré au moyen de rôles que le préfet rendra exécutoires.

Art. 31. — La Compagnie sera tenue d'établir à ses frais, mais seulement dans la partie de la ligne où cette mesure est indispensable, des gardiens en nombre suffisant pour assurer la sécurité du passage des trains sur la voie et celle de la circulation ordinaire sur les points où le chemin de fer sera traversé à niveau par des routes ou chemins.

Art. 32. — Les machines locomotives seront construites sur de bons modèles ; elles devront consumer 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 réglées ou à régler pour les voitures servant au transport des voyageurs sur les chemins de fer. Elles seront suspendues sur ressorts et garnies de banquettes.

Il y en aura de deux classes au moins :

Celles de première classe seront couvertes, fermées à vitres et garnies de banquettes rembourrées ;

Celles de deuxième classe seront couvertes, fermées à vitres et munies de banquettes à dossier.

Les vitres pourront s'ouvrir, et elles seront garnies de rideaux et de stores.

L'intérieur de chacun des compartiments de toute classe contiendra l'indication du nombre des places de ce compartiment.

L'administration pourra exiger l'organisation d'un service de voitures du type ordinaire dit *de première classe;* le prix du tarif applicable à ces voitures sera de seize centimes par voyageur et par kilomètre, transport compris.

L'administration pourra exiger qu'un compartiment de chaque classe soit réservé dans les trains de voyageurs aux femmes voyageant seules.

Les locomotives, 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.

Droits réservés au Cnam et à ses partenaires

La Compagnie sera tenue, pour la mise en service de ce matériel, de se soumettre à tous les règlements sur la matière.

Les machines locomotives, tenders, s'il en est fait usage, voitures, wagons de toute espèce, plates-formes composant le matériel roulant, seront constamment entretenus en bon état.

Art. 33. — Des arrêtés du gouverneur général civil, rendus après que la Compagnie aura été entendue, détermineront les mesures et les dispositions nécessaires pour assurer la police et l'exploitation du chemin de fer, ainsi que la conservation des ouvrages qui en dépendent.

Toutes les dépenses qu'entraînera l'exécution des mesures prescrites en vertu de ces règlements seront à la charge de la Compagnie.

La Compagnie sera tenue de soumettre à l'approbation de l'administration les règlements relatifs à l'exploitation du chemin de fer.

Les règlements dont il s'agit dans les deux paragraphes précédents seront obligatoires, non seulement pour la Compagnie concessionnaire, mais encore pour toutes celles qui obtiendraient ultérieurement l'autorisation d'établir des lignes de chemin de fer d'embranchement ou de prolongement, et, en général, pour toutes les personnes qui emprunteraient l'usage du chemin de fer.

Art. 34. — Pour tout ce qui concerne l'entretien et les réparations du chemin de fer et de ses dépendances, l'entretien du matériel et le service de l'exploitation, la Compagnie sera soumise au contrôle et à la surveillance de l'administration.

Outre la surveillance ordinaire, l'administration déléguera, aussi souvent qu'elle le jugera utile, un ou plusieurs commissaires pour reconnaître et constater l'état du chemin de fer, de ses dépendances et du matériel.

TITRE III. — *Durée, rachat et déchéance de la concession.*

Art. 35. — La durée de la concession, pour les chemins de fer désignés à l'article 1^er^, sera de quatre-vingt-dix-neuf ans (99 ans). Elle commencera à compter du délai fixé par l'achèvement des travaux par l'article 2 du cahier des charges.

Art. 36. — A l'époque fixée pour l'expiration de la concession, et par le seul fait de cette expiration, le gouverneur sera subrogé à tous les droits de la Compagnie sur le chemin de fer et ses dépendances, et il entrera immédiatement en jouissance de tous ses produits.

La Compagnie sera tenue de lui remettre 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 gardes, etc. Il en sera de même de tous les objets mobiliers dépendant également dudit chemin, tels que les barrières et clôtures, les voies, changements de voies, plaques tournantes, réservoirs d'eau, grues hydrauliques, machines fixes, etc.

Dans les cinq dernières années qui précéderont le terme de la concession, le Gouvernement 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 la

Droits réservés au Cnam et à ses partenaires

Compagnie ne se mettait pas en mesure de satisfaire pleinement et entièrement à cette obligation.

En ce qui concerne les objets mobiliers, tels que le matériel roulant, les matériaux, combustibles et approvisionnements de tout genre, le mobilier des stations, l'outillage des ateliers et des gares, l'État sera tenu, si la Compagnie le requiert, de reprendre tous ces objets sur l'estimation qui en sera faite à dire d'experts, et réciproquement, si l'État le requiert, la Compagnie sera tenue de les céder de la même manière.

Toutefois, l'État ne pourra être tenu de reprendre que les approvisionnements nécessaires à l'exploitation du chemin pendant six mois.

Art. 37. — A toute époque après l'expiration des quinze premières années de la concession, le Gouvernement aura la faculté de racheter la concession entière du chemin de fer du Tlélat à Ras-el-Ma.

Pour régler le prix du rachat, on relèvera les produits nets annuels obtenus par la Compagnie pendant les sept années qui auront précédé celle où le rachat sera effectué : on en déduira les produits nets des deux plus faibles années, et l'on établira le produit net et moyen des cinq autres années.

Ce produit net moyen formera le montant d'une annuité qui sera due et payée à la Compagnie 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, y compris les produits de la garantie de l'État.

La Compagnie recevra en outre, dans les trois mois qui suivront le rachat, les remboursements auxquels elle aurait droit à l'expiration de la concession, selon l'article 36 ci-dessus.

Art. 38. — Faute par la Compagnie d'avoir terminé les travaux dans le délai fixé par l'article 2, faute aussi par elle d'avoir rempli les diverses obligations qui lui sont imposées par le présent cahier des charges, elle encourra la déchéance, et il sera pourvu tant à la continuation et à l'achèvement des travaux qu'à l'exécution des autres engagements contractés par la Compagnie, au moyen d'une adjudication que l'on ouvrira sur une mise à prix des ouvrages exécutés, des matériaux approvisionnés et des parties du chemin de fer déjà livrées à l'exploitation.

Les soumissions pourront être inférieures à la mise à prix.

La nouvelle Compagnie sera soumise aux clauses du présent cahier des charges, et la Compagnie évincée recevra d'elle le prix que la nouvelle adjudication aura fixé.

La partie du cautionnement qui n'aura pas été encore restituée deviendra la propriété de l'État.

Si l'adjudication ouverte n'amène aucun résultat, une seconde adjudication sera tentée sur les mêmes bases, après un délai de trois mois; si cette seconde tentative reste également sans résultat, la Compagnie sera définitivement déchue de tous droits, et alors les ouvrages exécutés, les matériaux approvisionnés et les parties de chemin de fer déjà livrées à l'exploitation appartiendront à l'État.

Droits réservés au Cnam et à ses partenaires

Art. 39.—Si l'exploitation du chemin de fer vient à être interrompue en totalité ou en partie, l'administration prendra immédiatement, aux frais et risques de la Compagnie, les mesures nécessaires pour assurer provisoirement le service.

Si, dans les trois mois de l'organisation du service provisoire, la Compagnie n'a pas valablement justifié qu'elle est en état de reprendre et de continuer l'exploitation, et si elle ne l'a pas effectivement reprise, la déchéance pourra être prononcée par le gouverneur général.

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.

Art. 40. — Les dispositions des trois articles qui précèdent cesseraient d'être 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.*

Art. 41. — Pour indemniser la Compagnie des travaux et dépenses qu'elle s'engage à faire par le présent cahier des charges, et sous la condition expresse qu'elle en remplira exactement toutes les obligations, le Gouvernement lui accorde l'autorisation de percevoir, pendant toute la durée de la concession les droits de péage et les prix de transport ci-après déterminés :

TARIF.	PRIX de péage.	PRIX de transport.	PRIX TOTAUX.
1° PAR TÊTE ET PAR KILOMÈTRE.	fr. c.	fr. c.	fr. c.
Grande vitesse.			
Voyageurs... Voitures couvertes, fermées à vitres, et à banquettes rembourrées (1re classe).....	0 08	0 04	0 12
Voitures couvertes et fermées à vitres (2e classe).....	0 055	0 025	0 08
Enfants..... Au-dessous de trois ans, les enfants ne payent rien, à la condition d'être portés sur les genoux des personnes qui les accompagnent. 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 par les trains de voyageurs..... (Sans que la perception puisse être inférieure à 0 fr. 50).	0 016	0 008	0 024
Petite vitesse.			
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.			
2° PAR TONNE ET PAR KILOMÈTRE.			
Marchandises transportées à grande vitesse.			
Huitres. — Poissons frais. — Denrées. — Excédents de bagages et marchandises de toute classe transportées à la vitesse des trains de voyageurs.....	0 30	0 24	0 54

Droits réservés au Cnam et à ses partenaires

	PRIX de péage.	PRIX de transport.	PRIX TOTAUX.
	fr. c.	fr. c.	fr. c.
Marchandises transportées à petite vitesse.			
1re classe. — Spiritueux. — Huiles. — Bois de menuiserie, de teinture et autres bois exotiques. — Produits chimiques non dénommés. — Œufs. — Viande fraîche. — Gibier. — Sucre. — Café. — Drogues. — Épiceries. — Tissus. — Denrées coloniales. — Objets manufacturés. — Armes.	0 135	0 105	0 24
2e classe. — Blés. — Grains. — Farines. — Légumes farineux. — Riz. — Maïs.—Châtaignes et autres denrées alimentaires non dénommées. — Chaux et plâtre. — Charbon de bois. — Bois à brûler dit *de corde*. — Perches. — Chevrons. — Planches. — Madriers. — Bois de charpente. — Marbre en bloc. — Albâtre. — Bitume. — Cotons. — Laines. — Vins. — Vinaigres. — Boissons. — Bières. — Levure sèche. — Coke. — Fers. — Cuivre. — Plomb et autres métaux ouvrés ou non. — Fontes moulées. — Alfa.	0 12	0 08	0 20
3e classe. — Houille. — Marne. — Cendres. — Fumiers. — Engrais. — Pierres à chaux et à plâtre. — Pavés et matériaux pour la construction et la réparation des routes. — Pierres de taille et produits de carrières. — Minerais de fer et autres. — Fonte brute. — Sel. — Moellons. — Meulières. — Cailloux. — Sables. — Argile. — Briques. — Ardoises.	0 08	0 05	0 13
3e VOITURES ET MATÉRIEL ROULANT TRANSPORTÉS A PETITE VITESSE.			
Par pièce et par kilomètre.			
Wagon ou chariot pouvant porter de trois à cinq tonnes	0 14	0 09	0 23
Wagon ou chariot pouvant porter plus de cinq tonnes.	0 18	0 12	0 30
Locomotive pesant de douze à dix-huit tonnes (ne traînant pas de convoi).	2 70	1 80	4 50
Locomotive pesant plus de dix-huit tonnes (ne traînant pas de convoi).	3 37	2 25	5 62
Tender de sept à dix tonnes.	1 35	0 90	2 25
Tender de plus de dix tonnes.	2 02	1 35	3 37
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 22	0 15	0 37
Voitures à quatre roues, à deux fonds et à deux banquettes dans l'intérieur, omnibus, diligences, etc.	0 27	0 21	0 48
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 banquettte, et trois dans les voitures à deux banquettes, omnibus, diligences, etc. Les voyageurs excédant ce nombre payeront le prix des places de deuxième classe.			
Voitures de déménagement à deux ou à quatre roues, à vide.	0 18	0 12	0 30
Ces voitures, lorsqu'elles seront chargées, payeront en sus des prix ci-dessus, par tonne de chargement et par kilomètre.	0 12	0 09	0 21
4e SERVICE DES POMPES FUNÈBRES ET TRANSPORT DES CERCUEILS.			
Grande vitesse.			
Une voiture des pompes funèbres renfermant un ou plusieurs cercueils sera transportée aux mêmes prix et conditions qu'une voiture à quatre roues, à deux fonds et à deux banquettes.	0 54	0 42	0 96
Chaque cercueil confié à l'administration du chemin de fer sera transporté, dans un compartiment isolé, au prix de	0 27	0 18	0 45

Droits réservés au Cnam et à ses partenaires

Les prix déterminés par le tarif pour les transports ne comprennent pas l'impôt qui pourrait être établi.

Il est expressément entendu que les prix de transport ne seront dus à la Compagnie qu'autant qu'elle effectuerait elle-même ces transports à ses frais et par ses propres moyens; dans le cas contraire, elle 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 six kilomètres, elle sera comptée pour six kilomètres.

Le poids de la tonne est de mille kilogrammes.

Les fractions de poids ne seront comptées, tant pour la grande que pour la petite vitesse, que par centième de tonne ou par dix kilogrammes.

Ainsi, tout poids compris entre zéro et dix kilogrammes payera comme dix kilogrammes; entre dix et vingt kilogrammes, comme vingt kilogrammes, etc.

Toutefois, pour les excédants de bagages et marchandises à grande vitesse, les coupures seront établies :

1° De zéro à cinq kilogrammes;

2° Au-dessus de cinq kilogrammes jusqu'à dix kilogrammes;

3° Au-dessus de dix kilogrammes, par fraction indivisible de dix kilogrammes.

Quelle que soit la distance parcourue, le prix d'une expédition quelconque, soit en grande, soit en petite vitesse, ne pourra être moindre de quarante centimes.

Dans le cas où le prix de l'hectolitre de blé s'élèverait, sur le marché régulateur de Marseille, à vingt francs et au-dessus, le Gouvernement pourra exiger de la Compagnie que le tarif du transport des blés, grains, riz, maïs, farines et légumes farineux, péage compris, ne puisse s'élever au maximum qu'à dix centimes par tonne et par kilomètre.

Art. 42. — A moins d'une autorisation spéciale et révocable de l'administration, tout train particulier de voyageurs devra contenir des voitures de toute classe en nombre suffisant pour toutes les personnes qui se présenteraient dans les bureaux du chemin de fer.

Dans chaque train de voyageurs, la Compagnie aura la faculté de placer des voitures à compartiments spéciaux pour lesquels il sera établi des prix particuliers, que l'administration fixera sur la proposition de la Compagnie; mais le nombre des places à donner dans ces compartiments ne pourra dépasser le cinquième du nombre total des places du train.

Art. 43. — Tout voyageur dont le bagage ne pèsera pas plus de trente kilogrammes 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 vingt kilogrammes pour les enfants transportés à moitié prix.

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

Droits réservés au Cnam et à ses partenaires

exceptions formulées aux articles 45 et 46 ci-après, aucune marchandise non dénommée puisse être soumise à une taxe supérieure à celle de la première classe du tarif ci-dessus.

Les assimilations de classes pourront être provisoirement réglées par la Compagnie; mais elles seront soumises immédiatement à l'administration, qui prononcera définitivement.

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 trois mille kilogrammes (3 000 kilog.).

Néanmoins la Compagnie ne pourra se refuser à transporter les masses indivisibles pesant de trois mille à cinq mille kilogrammes; mais les droits de péage et les prix de transport seront augmentés de moitié.

La Compagnie ne pourra être contrainte à transporter les masses pesant plus de cinq mille kilogrammes (5 000 kilog.).

Si, nonobstant la disposition qui précède, la Compagnie transporte des masses indivisibles pesant plus de cinq mille kilogrammes, elle 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 de la Compagnie.

Art. 46. — Les prix de transport déterminés au tarif ne sont point applicables :

1° Aux denrées et objets qui ne sont pas nommément énoncés dans le tarif et qui ne pèseraient pas deux cents kilogrammes sous le volume d'un mètre cube;

2° Aux matières inflammables ou explosibles, aux animaux et objets dangereux, pour lesquels des règlements de police prescriraient des précautions spéciales;

3° Aux animaux dont la valeur déclarée excéderait cinq mille francs;

4° 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° Et, en général, à tous paquets, colis ou excédants de bagages pesant isolément quarante kilogrammes 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 quarante kilogrammes d'objets envoyés par une même personne à une même personne. Il en sera de même pour les excédants de bagages qui pèseront ensemble ou isolément plus de quarante kilogrammes.

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 ou 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 l'administration, tant pour la grande que pour la petite vitesse, sur la proposition de la Compagnie.

En ce qui concerne les paquets ou colis mentionnés au paragraphe 5 ci-

Droits réservés au Cnam et à ses partenaires

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 quarante kilogrammes.

Art. 47. — Dans le cas où la Compagnie 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'elle est autorisée à percevoir, les taxes abaissées ne pourront être relevées qu'après un délai de trois mois au moins pour les voyageurs et pour les marchandises.

Toute modification de tarif proposée par la Compagnie sera annoncée un mois d'avance par des affiches.

La perception des tarifs modifiés ne pourra avoir lieu qu'avec l'homologation de l'administration supérieure, 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 la Compagnie dans l'intérêt des services publics, ni aux réductions ou remises qui seraient accordées par la Compagnie aux indigents.

En cas d'abaissement des tarifs, la réduction portera proportionnellement sur le péage et sur le transport.

Art. 48. — La Compagnie sera tenue 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 les registres de la gare de départ, du prix total dû pour leur transport.

Pour les marchandises ayant une même destination, les expéditions auront lieu suivant l'ordre de leur inscription à la gare du départ.

Toute expédition de marchandises sera constatée, si l'expéditeur le demande, par une lettre de voiture, dont un exemplaire restera aux mains de la Compagnie et l'autre aux mains de l'expéditeur.

Dans le cas où l'expéditeur ne demanderait pas de lettre de voiture, la Compagnie sera tenue 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.

Art. 49. — Les animaux, denrées, marchandises et objets quelconques seront expédiés et livrés de gare en gare, dans les délais résultant des conditions ci-après exprimées:

1° Les 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 six heures avant le départ de ce train.

Droits réservés au Cnam et à ses partenaires

Ils seront mis à la disposition du destinataire, à la gare, dans le délai de trois heures après l'arrivée de ce même train.

Pour les animaux, ces délais seront fixés à trois heures (3 h.) pour les gares de départ et à deux heures (2 h.) pour les gares d'arrivée.

2° Les animaux, denrées, marchandises et objets quelconques à petite vitesse seront expédiés dans le jour qui suivra celui de la remise; toutefois, l'administration pourra étendre ce délai à deux jours.

Le maximum de durée du trajet sera fixé par l'administration sur la proposition de la Compagnie, sans que ce maximum puisse excéder vingt-quatre heures par fraction indivisible de cent vingt-cinq kilomètres.

Les colis seront mis à la disposition des destinataires dans le jour qui suivra celui fixé pour 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 gouverneur général civil, 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 de la Compagnie, 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.

L'administration supérieure 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 l'administration, sur la proposition de la Compagnie.

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 ou magasins du chemin de fer, seront fixés annuellement par l'administration, sur la proposition de la Compagnie.

Art. 51. — La Compagnie sera tenue de faire, dans un périmètre et dans des délais qui seront déterminés par l'administration, soit par elle-même, soit par un intermédiaire dont elle répondra, le factage et le camionnage, pour la remise au domicile des destinataires de toutes marchandises qui lui sont confiées.

Le factage et le camionnage ne seront obligatoires que pour les stations présentant une population agglomérée d'au moins cinq mille âmes.

Les tarifs à percevoir seront fixés par l'administration, sur la proposition de la Compagnie. Ils seront applicables à tout le monde sans distinction.

Toutefois, les expéditeurs et destinataires restent libres de faire eux-mêmes et à leurs frais le factage et le camionnage des marchandises.

Art. 52. — A moins d'une autorisation spéciale de l'administration, il est interdit à la Compagnie, conformément à l'article 14 de la loi du 15 juillet 1845, de faire directement ou indirectement avec des entreprises de transport de

Droits réservés au Cnam et à ses partenaires

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.

L'administration, agissant en vertu de l'article 33 ci-dessus, 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 à divers services publics.*

Art. 53. — Les militaires ou marins voyageant en corps, aussi bien que les militaires ou marins voyageant isolément pour cause de service, envoyés en congé limité ou en permission, ou rentrant dans leurs foyers après libération, ne seront assujettis, eux, leurs chevaux et leurs bagages, qu'à la moitié de la taxe du tarif fixé par le présent cahier des charges.

Si le Gouvernement avait besoin de diriger des troupes et un matériel militaire ou naval sur l'un des points desservis par le chemin de fer, la Compagnie sera tenue de mettre immédiatement à sa disposition, pour la moitié de la taxe du même tarif, tous ses moyens de transport.

Art. 54. — 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 la Compagnie.

La même faculté est accordée aux agents des contributions indirectes et des douanes chargés de la surveillance des chemins de fer dans l'intérêt de la perception de l'impôt.

Art. 55. — Le service des lettres et dépêches sera fait comme il suit sur la ligne :

1° A chacun des trains de voyageurs et de marchandises circulant aux heures ordinaires de l'exploitation, la Compagnie sera tenue de réserver gratuitement un compartiment spécial d'une voiture de deuxième classe pour recevoir les lettres, les dépêches et les agents nécessaires au service des postes, le surplus de la voiture restant à la disposition de la Compagnie.

Toutefois, si les besoins du service l'exigeaient, la Compagnie devra livrer gratuitement un deuxième compartiment.

2° Si le volume des dépêches ou la nature du service rend insuffisante la capacité de deux compartiments à deux banquettes, de sorte qu'il y ait lieu de substituer une voiture spéciale aux wagons ordinaires, le transport de cette voiture sera également gratuit.

Lorsque la Compagnie voudra changer les heures de départ de ses convois ordinaires, elle sera tenue d'en avertir l'administration des postes quinze jours à l'avance.

3° Le service de la poste pourra exiger, chaque jour, un ou plusieurs trains spéciaux, dont la marche sera réglée par le gouverneur général de l'Algérie, la Compagnie entendue.

La rétribution à payer dans ce cas à la Compagnie pour chaque train ne pourra excéder soixante-quinze centimes par kilomètre parcouru pour la

Droits réservés au Cnam et à ses partenaires

première voiture, et vingt-cinq centimes pour chaque voiture en sus de la première.

4° La Compagnie pourra placer dans les convois spéciaux de la poste des voitures de toute classe, pour le transport, à son profit, des voyageurs et des marchandises.

5° La Compagnie ne pourra être tenue d'établir des convois spéciaux ou de changer les heures de départ, la marche ou le stationnement des convois, qu'autant que l'administration l'aura prévenue, par écrit, quinze jours à l'avance.

6° Néanmoins, toutes les fois qu'en dehors des services réguliers l'administration requerra l'expédition d'un convoi extraordinaire, soit de jour, soit de nuit, cette expédition devra être faite immédiatement, sauf l'observation des règlements de police. Le prix sera ultérieurement réglé de gré à gré ou à dire d'experts avec l'administration et la Compagnie.

7° L'administration des postes fera construire à ses frais les voitures qu'il pourra être nécessaire d'affecter spécialement au transport et à la manutention des dépêches. Elle réglera la forme et les dimensions de ces voitures, sauf l'approbation, par le gouverneur général de l'Algérie, des dispositions qui intéressent la régularité et la sécurité de la circulation; elles seront montées sur châssis et sur roues; leur poids ne dépassera pas huit mille kilogrammes, chargement compris. L'administration des postes fera entretenir à ses frais ses voitures spéciales; toutefois, l'entretien des châssis et des routes sera à la charge de la Compagnie.

8° La Compagnie ne pourra réclamer aucune augmentation des prix ci-dessus indiqués lorsqu'il sera nécessaire d'employer des plates-formes au transport des malles-postes ou des voitures spéciales en réparation.

9° La vitesse moyenne des convois spéciaux mis à la disposition de l'administration des postes ne pourra être inférieure à celle des trains les plus rapides de la Compagnie dans chaque section.

10° La Compagnie sera tenue de transporter gratuitement, par tous les convois de voyageurs, tout agent des postes chargé d'une mission ou d'un service accidentel et porteur d'un ordre de service régulier, délivré conformément aux prescriptions d'un arrêté rendu par le gouverneur de l'Algérie, la Compagnie entendue. Il sera accordé à l'agent des postes en mission une place de voiture de première classe.

11° La Compagnie sera tenue de fournir à chacun des points extrêmes de la ligne, ainsi qu'aux principales stations intermédiaires qui seront désignées par l'administration des postes, un emplacement sur lequel l'administration pourra faire construire des bureaux de poste ou d'entrepôt des dépêches et des hangars pour le chargement et le déchargement des malles-poste. Les dimensions de cet emplacement seront au maximum de soixante-quatre mètres carrés.

12° La valeur locative du terrain ainsi fourni par la Compagnie lui sera payée de gré à gré ou à dire d'experts.

13° La position sera choisie de manière que les bâtiments construits aux frais de l'État ne puissent entraver en rien le service de la Compagnie.

Droits réservés au Cnam et à ses partenaires

14° L'administration se réserve le droit d'établir à ses frais, sans indemnité, mais aussi sans responsabilité pour la Compagnie, tous poteaux et appareils nécessaires à l'échange des dépêches sans arrêt de train, à la condition que ces appareils, par leur nature ou leur position, n'apportent pas d'entraves aux différents services de la ligne ou des stations.

15° Les employés chargés de la surveillance du service, les agents préposés à l'échange ou à l'entrepôt des dépêches auront accès dans les gares ou stations pour l'exécution de leur service, en se conformant aux règlements de police intérieure de la Compagnie.

Art. 56. — La Compagnie sera tenue, à toute réquisition, de faire partir par convoi ordinaire les wagons ou voitures cellulaires employés au transport des prévenus, accusés ou condamnés.

Les wagons et les voitures employés au service dont il s'agit seront construits aux frais de l'État ou des départements ; leurs formes et dimensions seront déterminées de concert par le gouverneur général de l'Algérie et par le Ministre de l'intérieur, la Compagnie entendue.

Les employés de l'administration, les gardiens, les gendarmes et les prisonniers placés dans les wagons ou voitures cellulaires ne seront assujettis qu'à la moitié de la taxe applicable aux places de deuxième classe, telle qu'elle est fixée par le présent cahier des charges.

Le transport des wagons et des voitures sera gratuit.

Dans le cas où l'administration voudrait, pour le transport des prisonniers, faire usage des voitures de la Compagnie, celle-ci sera tenue de mettre à sa disposition un ou plusieurs compartiments spéciaux de voitures de deuxième classe à deux banquettes. Le prix de location en sera fixé à raison de trente centimes (0 fr. 30) par compartiment et par kilomètre.

Les dispositions qui précèdent seront applicables au transport des jeunes délinquants recueillis par l'administration pour être transférés dans les établissements d'éducation.

Art. 57. — Sur chaque ligne, le Gouvernement se réserve la faculté de faire le long des voies toutes les constructions, de poser tous les appareils nécessaires à l'établissement d'une ligne télégraphique, sans nuire au service du chemin de fer.

Sur la demande de l'administration des lignes télégraphiques, il sera réservé, dans les gares des villes et des localités qui seront désignées ultérieurement, le terrain nécessaire à l'établissement de maisonnettes destinées à recevoir le bureau télégraphique et son matériel.

La Compagnie concessionnaire sera tenue de faire garder par ses agents les fils et appareils des lignes électriques, de donner aux employés télégraphiques connaissance de tous les accidents qui pourraient survenir, et de leur en faire connaître les causes. En cas de rupture du fil télégraphique, les employés de la Compagnie auront à raccrocher provisoirement les bouts séparés, d'après les instructions qui leur seront données à cet effet.

Les agents de la télégraphie voyageant pour le service de la ligne télégraphique auront le droit de circuler gratuitement dans les voitures du chemin de fer.

Droits réservés au Cnam et à ses partenaires

En cas de rupture du fil télégraphique ou d'accidents graves, une locomotive sera mise immédiatement à la disposition de l'inspecteur 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 sera gratuit et il devra être effectué dans des conditions telles qu'il ne puisse entraver en rien la circulation publique.

Dans le cas où des déplacements de fils, appareils ou poteaux deviendraient nécessaires par suite de travaux exécutés sur le chemin, ces déplacements auraient lieu aux frais de la Compagnie, par les soins de l'administration des lignes télégraphiques.

La Compagnie pourra être autorisée et, au besoin, requise par le gouverneur général de l'Algérie, d'établir à ses frais les fils et appareils télégraphiques destinés à transmettre les signaux nécessaires pour la sûreté et la régularité de son exploitation.

Elle pourra, avec l'autorisation du gouverneur général de l'Algérie, se servir des poteaux de la ligne télégraphique de l'État, lorsqu'une semblable ligne existera le long de la voie.

La Compagnie sera tenue de se soumettre à tous les règlements d'administration publique concernant l'établissement et l'emploi de ces appareils, ainsi que l'organisation, aux frais de la Compagnie, du contrôle de ce service par les agents de l'État.

Titre VI. — *Clauses diverses.*

Art. 58. — Dans le cas où le Gouvernement ordonnerait ou autoriserait la construction de routes, de chemins de fer ou de canaux qui traverseraient la ligne objet de la présente concession, la Compagnie 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 la Compagnie.

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 de la Compagnie.

Art. 60. — Le Gouvernement se réserve expressement le droit d'accorder de nouvelles concessions de chemins de fer s'embranchant sur la ligne concédée ou qui pourraient être établis en prolongement de ladite ligne.

La Compagnie ne pourra mettre aucun obstacle à ces embranchements, ni réclamer, à l'occasion de leur établissement, aucune indemnité quelconque, pourvu qu'il n'en résulte aucun obstacle à la circulation, ni aucuns frais particuliers pour la Compagnie.

Les Compagnies concessionnaires de chemins de fer d'embranchement ou de prolongement auront la faculté, moyennant les tarifs ci-dessus déterminés et l'observation des règlements de police et de service établis ou à établir, de faire circuler leurs voitures, wagons et machines sur le chemin de fer objet de

Droits réservés au Cnam et à ses partenaires

la présente concession, pour lequel cette faculté sera réciproque à l'égard desdits embranchements et prolongements.

Dans le cas où le service des chemins de fer d'embranchement devrait être établi dans les gares de la Compagnie, la redevance à payer à ladite Compagnie sera réglée d'un commun accord entre les deux Compagnies intéressées, et, en cas de dissentiment, par voie d'arbitrage.

En cas de désaccord sur le principe ou l'exercice de l'usage commun desdites Compagnies, il sera statué par le gouverneur général, les deux Compagnies entendues.

Dans ce cas, lesdites Compagnies ne payeront le prix du péage que pour le nombre de kilomètres réellement parcourus, un kilomètre entamé étant d'ailleurs considéré comme parcouru.

Dans le cas où les diverses Compagnies ne pourraient s'entendre entre elles sur l'exercice de cette faculté, le Gouvernement statuerait sur les difficultés qui s'élèveraient entre elles à cet égard.

Dans le cas où une Compagnie 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 la Compagnie concessionnaire de cette dernière ligne ne voudrait pas circuler sur les prolongements et embranchements, les Compagnies seraient tenues de s'arranger entre elles, de manière que le service de transport ne soit jamais interrompu aux points de jonction des diverses lignes.

Celle des Compagnies 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 Compagnies ne se mettraient pas d'accord sur la quotité de l'indemnité ou sur les moyens d'assurer la continuation du service sur toute la ligne, le Gouvernement y pourvoirait d'office et prescrirait toutes les mesures nécessaires.

La Compagnie pourra être assujettie, par les décrets qui seront ultérieurement rendus pour l'exploitation des chemins de fer de prolongement ou d'embranchement joignant celui qui lui est concédé, à accorder aux Compagnies de ces chemins une réduction de péage ainsi calculée :

1° Si le prolongement ou l'embranchement n'a pas plus de cent kilomètres, dix pour cent (10 °/₀) du prix perçu par la Compagnie ;

2° Si le prolongement ou l'embranchement excède cent kilomètres, quinze pour cent (15 °/₀) ;

3° Si le prolongement ou l'embranchement excède deux cents kilomètres, vingt pour cent (20 °/₀) ;

4° Si le prolongement ou l'embranchement excède trois cents kilomètres, vingt-cinq pour cent (25 °/₀).

Art. 61. — La Compagnie sera tenue de s'entendre avec les villes, les communes et les propriétaires de mines, usines ou carrières qui, offrant de se soumettre aux conditions prescrites ci-après, demanderait un nouvel embranchement ; à défaut d'accord, l'administration statuera sur la demande, la Compagnie entendue.

Droits réservés au Cnam et à ses partenaires

Les embranchements seront construits aux frais des villes, communes et propriétaires de mines et usines ou carrières, et de manière qu'il ne résulte de leur établissement aucune entrave à la circulation générale, aucune 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 desdits 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 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 la Compagnie, elle pourra exiger une indemnité égale à la valeur du droit de loyer des wagons pour chaque période de retard après l'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 Compagnie, et les frais qui en résulteront lui seront remboursés par lesdits propriétaires.

En cas de difficulté, il sera statué par l'administration, la Compagnie 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 Compagnie et après avoir entendu

Droits réservés au Cnam et à ses partenaires

le propriétaire de l'embranchement, ordonner par un arrêté la suppression du service et faire supprimer la soudure, sauf recours à l'administration supérieure et sans préjudice de tous dommages-intérêts que la Compagnie 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 dix-huit centimes par tonne (0 fr. 18) pour le premier kilomètre, et, en outre, six centimes (0 fr. 06) 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'ils 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 l'administration supérieure, sur la proposition de la Compagnie.

Tout wagon envoyé par la Compagnie 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 Compagnie sera en droit de refuser les chargements qui dépasseraient le maximum déterminé en raison des dimensions autorisées 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 Compagnie.

Art. 62. — Dans le cas de l'établissement d'une contribution foncière en Algérie, la cote de cette contribution pour les chemins de fer serait caculée en raison de la surface de terrain occupée par ces chemins et leurs dépendances, comme pour les canaux, conformément à la loi du 25 avril 1803.

Dans le même cas, 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 de la Compagnie.

Art. 63. — Les agents et gardes que la Compagnie établira, soit pour la perception des droits, soit pour la police et la surveillance des chemins de fer et de leurs dépendances, et qui seront agréés par l'administration, auront qualité pour dresser procès-verbal sur les crimes, délits et contraventions concernant la conservation de la voie ferrée et de ses dépendances.

Art. 64. — Il sera institué près de la Compagnie un ou plusieurs inspecteurs ou commissaires spécialement chargés de surveiller les opérations de la Compagnie, pour tout ce qui ne rentre pas dans les attributions des ingénieurs de l'État.

Art. 65. — Les frais de visite, de surveillance et de réception des travaux, et les frais de contrôle de l'exploitation, seront supportés par la Compagnie.

Droits réservés au Cnam et à ses partenaires

Ces frais comprendront le traitement des inspecteurs ou commissaires dont il a été question dans l'article précédent.

Afin de pourvoir à ces frais, la Compagnie sera tenue de verser chaque année à la caisse centrale du Trésor public une somme de cent francs par chaque kilomètre de chemin de fer concédé. Toutefois, cette somme sera réduite à cinquante francs par kilomètre pour les sections non encore livrées à l'exploitation.

Dans lesdites sommes n'est pas comprise celle qui sera déterminée, en exécution de l'article 57 ci-dessus, pour frais de contrôle du service télégraphique de la Compagnie par les agents de l'État.

Si la Compagnie ne verse pas les sommes ci-dessus réglées aux époques qui auront été fixées, le préfet rendra un rôle exécutoire, et le montant en sera recouvré conformément au décret du 27 mai 1851.

Art. 66. — La Compagnie fait élection de domicile à Paris. Elle est tenue d'avoir à Oran un représentant accrédité auprès de l'administration.

Dans le cas où elle ne l'aurait pas fait, toute notification ou signification à elle adressée sera valable lorsqu'elle sera faite au secrétariat général de la préfecture de la Seine ou au secrétariat de la préfecture d'Oran.

Art. 67. — Les contestations qui s'élèveraient entre la Compagnie 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 Seine, sauf recours au Conseil d'État.

ANNEXE XCII

COMPAGNIE DE L'OUEST-ALGÉRIEN

Loi du 5 août 1882 et conventions annexes concernant le chemin de la Sénia à Aïn-Témouchent.

1° *Loi du 5 août* 1882.

Article 1er. — Est déclaré d'utilité publique, à titre d'intérêt général, l'établissement d'un chemin de fer de la Sénia à Aïn-Témouchent, par ou près Misserghin, Er-Rahel et Rio-Salado.

Art. 2. — Sont approuvées, les conventions passées les 10 décembre 1881 et 6 avril 1882 entre le Ministre des travaux publics, agissant au nom de l'État, et la Compagnie des chemins de fer de l'Ouest-Algérien, lesdites conventions portant : 1° concession définitive du chemin de fer désigné à l'article 1er ; 2° concession éventuelle du prolongement dudit chemin de fer jusqu'à Tlemcen ; 3° engagement par la Compagnie des chemins de fer de l'Ouest-

Droits réservés au Cnam et à ses partenaires

Algérien d'accepter, sous des conditions déterminées, la concession des lignes de Tlemcen à la frontière du Maroc, de Sebdou à Tlemcen et du massif minier du Rio-Salado à un point à déterminer entre Aïn-Témouchent et la Sénia.

Art. 3. — Est autorisée la substitution à la société anonyme établie à Paris sous la dénomination de *Compagnie de l'Ouest-Algérien*, et dissoute par délibération de l'assemblée générale des actionnaires en date du 3 novembre 1881, de la société anonyme établie à Paris les 3 et 10 novembre 1881, suivant statuts déposés aux minutes de Me Lavoignat, notaire, et sous la dénomination de *Compagnie de l'Ouest-Algérien*, pour les concessions qui ont été accordées à la première de ces sociétés par la convention du 8 mai 1881, approuvée par la loi du 22 août 1881.

Art. 4. — Les émissions d'obligations ne pourront avoir lieu qu'en vertu d'une autorisation donnée, après avis du Ministre des finances, par le Ministre des travaux publics et au taux minimum qui sera déterminé par lui, la Compagnie entendue.

En aucun cas, il ne pourra être émis d'obligations pour une somme supérieure au double du capital-actions. Ce capital-actions devra être définitivement versé sans qu'il puisse être tenu compte des actions libérées ou à libérer autrement qu'en argent.

Le Ministre des travaux publics pourra toujours exiger que les fonds qui proviennent d'émissions d'obligations soient déposés, en tout ou en partie, à la caisse des dépôts et consignations, ou à tout autre établissement agréé par lui, pour n'en être retirés que sur son autorisation, au fur et à mesure de l'avancement des travaux.

La Compagnie aura, d'ailleurs, la faculté d'effectuer ce dépôt soit en espèces, soit en valeurs de l'État ou garanties par l'État.

Art. 5. — Le compte rendu détaillé des résultats de l'exploitation de la ligne de la Sénia à Aïn-Témouchent sera remis dans les trois mois au gouverneur général civil de l'Algérie et au Ministre des travaux publics, pour être inséré au *Journal officiel de la République française*.

Art. 6. — Les conventions annexées à la présente loi ne donneront lieu qu'à la perception du droit fixe d'enregistrement de trois francs (3 fr.).

2° *Convention du 10 décembre* 1881.

Il a été convenu ce qui suit:

Article 1er. — Le Ministre des travaux publics, au nom de l'État, concède à la Compagnie des chemins de fer de l'Ouest-Algérien, qui accepte, à titre définitif, la ligne de la Sénia à Aïn-Témouchent, et, à titre éventuel, la ligne d'Aïn-Témouchent à Tlemcen.

Art. 2. — La durée de la concession de ces deux lignes commencera à courir de la date de la promulgation de la loi portant approbation de la présente convention. Elle prendra fin le trente novembre mil neuf cent soixante-quinze (1975), date de l'expiration de la concession des lignes de Sainte-Barbe-du-Tlélat à Sidi-bel-Abbès et de Sidi-bel-Abbès à Ras-el-Ma, qui constituent le réseau actuel de la Compagnie de l'Ouest-Algérien.

Droits réservés au Cnam et à ses partenaires

Art. 3. — La Compagnie s'engage à exécuter et à pourvoir du matériel roulant et de l'outillage nécessaire à l'exploitation : 1° la ligne de la Sénia à Aïn-Témouchent dans le délai de deux ans, à compter de la promulgation de la loi portant approbation de la présente convention ; 2° la ligne concédée à titre éventuel dans un délai à fixer lors de la déclaration d'utilité publique par l'État, la Compagnie entendue.

Les longueurs des sections à livrer successivement à l'exploitation seront déterminées par le Ministre des travaux publics, la Compagnie entendue, en raison de l'importance des centres de population et de colonisation à desservir.

Art. 4. — La Compagnie se conformera, pour la construction et l'exploitation, au cahier des charges annexé à la loi du 22 août 1881, portant concession de la ligne de Sidi-bel-Abbès à Ras-el-Ma, sauf les modifications ci-après, qui seront applicables à l'ensemble du réseau concédé à la Compagnie :

1° A l'article 9 sera ajouté un paragraphe additionnel ainsi conçu :

« Toutefois, si pendant la durée de la concession de nouvelles stations de « voyageurs ou gares de marchandises sont reconnues nécessaires par le « Ministre des travaux publics, la Compagnie sera tenue de les établir et de « les exploiter ; leur emplacement sera déterminé par le Ministre des travaux « publics, la Compagnie entendue, après une enquête spéciale ; »

2° L'article 37 est modifié comme il suit :

« A toute époque, après l'expiration des quinze premières années de la « concession, comptées à partir de la date de la promulgation de la loi « approuvant la présente convention, le Gouvernement aura la faculté de « racheter la concession entière du réseau de la Compagnie de l'Ouest-« Algérien.

« Pour régler le prix du rachat, on relèvera les produits nets annuels « obtenus par la Compagnie pendant les sept années qui auront précédé celle « où le rachat sera effectué ; 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 à la Compagnie 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, « y compris le produit de la garantie de l'État, de la dernière des sept années « prises pour terme de comparaison.

« La Compagnie recevra en outre, dans les trois mois qui suivront le rachat, « les remboursements auxquels elle aurait droit à l'expiration de la conces-« sion, suivant l'article 36 du cahier des charges.

« Si le Gouvernement use du droit qui lui est réservé par le présent article « de racheter la concession entière, la Compagnie pourra demander que les « lignes dont l'exploitation remonte à moins de quinze ans soient évaluées, « non d'après leurs produits nets, mais d'après leur prix réel de premier « établissement. »

Art. 5. — Le Ministre des travaux publics garantit à la Compagnie, au nom de l'État, pendant la durée de la concession, un intérêt de quatre francs

Droits réservés au Cnam et à ses partenaires

quatre-vingt-cinq centimes pour cent (4 fr. 85 %), amortissement compris, sur le montant réel des dépenses de premier établissement de la ligne de la Sénia à Aïn-Témouchent, mais jusqu'à concurrence seulement d'un chiffre maximum de huit millions huit cent mille francs (8 800 000 fr.).

La garantie d'intérêt s'appliquera en outre, jusqu'à concurrence d'une somme maximum d'un million cinq cent mille francs (1 500 000 fr.) :

1° Aux travaux et dépenses que pourra nécessiter ultérieurement le développement du trafic ;

2° Aux travaux et installations de toute nature que la Compagnie de l'Ouest-Algérien pourrait avoir à faire, dans le cas où elle estimerait utile d'emprunter le tronçon entre la Sénia et Oran à la ligne d'Alger à Oran, et dans les gares de ce tronçon pour amener à Oran les trains de la ligne nouvelle.

Ces divers travaux devront être préalablement autorisés par le Ministre des travaux publics, sur le vu des projets présentés par la Compagnie.

Art. 6. — Pour permettre l'évaluation du chiffre de revenu net garanti par le premier paragraphe de l'article 5, la Compagnie sera tenue de justifier, vis-à-vis de l'État, des sommes dépensées par elle chaque année en frais de premier établissement de la ligne de la Sénia à Aïn-Témouchent.

Les comptes qui seront dressés à cet effet comprendront, savoir :

1° Toutes les sommes que la Compagnie aura dépensées dans un but d'utilité pour les études, la construction et la mise en exploitation de la ligne et de ses dépendances ;

2° Les trois cinquièmes de la dépense d'entretien de la voie et des terrassements pour les sections de ligne successivement mises en exploitation jusqu'au 31 décembre de l'année suivante, étant entendu que ces trois cinquièmes ne figureront pas dans les dépenses d'exploitation fixées à forfait par l'article 7 ci-après ;

3° Quinze pour cent (15 %) du montant des dépenses portées en compte, en exécution des deux paragraphes précédents, pour tenir compte à la Compagnie de ses frais généraux, frais d'administration, de l'intérêt et de l'amortissement des capitaux pendant l'exécution des travaux. Ce quantum sera réduit à douze pour cent (12 %) pour les dépenses faites sur la somme de un million cinq cent mille francs ci-dessus prévue au deuxième paragraphe de l'article 5 pour les travaux à faire sur le tronçon commun de la Sénia à Oran et pour les travaux ultérieurs nécessités par le développement du trafic.

Seront déduits des comptes ainsi dressés :

1° Les produits bruts de toute nature afférents aux diverses sections de la nouvelle ligne jusqu'à leur mise en exploitation exclusivement ;

2° Le produit de l'aliénation des propriétés immobilières.

La Compagnie devra, dans le premier trimestre de chaque année, remettre au Ministre des travaux publics le compte des dépenses de premier établissement, dressé comme il est dit ci-dessus, pour servir de base au calcul du revenu net garanti. Ce compte sera complété à l'ouverture de chaque section à l'exploitation, et au plus tard dans le délai d'un an à dater de l'ouverture de la ligne totale à l'exploitation. Il sera augmenté chaque année, s'il y a lieu, des dépenses de premier établissement faites postérieurement à cette ouver-

Droits réservés au Cnam et à ses partenaires

ture totale, sans cependant qu'en aucun cas le capital garanti par l'État puisse dépasser le maximum fixé à l'article précédent.

Les comptes ainsi remis par la Compagnie serviront de base chaque année au calcul du revenu net garanti.

L'État se réserve un délai de six mois, à partir de la remise desdits comptes, pour en contrôler l'exactitude ; en cas de contestations, la Compagnie recevra néanmoins, dans les trois mois de cette remise, un acompte des quatre cinquièmes, le dernier cinquième ne devant être payé qu'après l'apurement des comptes.

Art. 7. — Pour le fonctionnement de la garantie, on calculera le produit net de l'exploitation en déduisant du montant des recettes brutes le chiffre des dépenses d'exploitation, calculées d'après le barême suivant, fixé à forfait :

Au-dessous de neuf mille francs (9 000 fr.) de recette brute par kilomètre, la somme de sept mille francs (7 000 fr.) ;

De neuf mille à onze mille francs (9 000 à 11 000 fr.), sept mille quatre cent soixante francs (7 460 fr.) ;

De onze mille à douze mille francs (11 000 à 12 000 fr.), sept mille neuf cent vingt francs (7 920 fr.) ;

De douze mille à treize mille francs (12 000 à 13 000), soixante-six pour cent 66 °/₀) de la recette brute, sans excéder huit mille cent quatre-vingt-dix francs 8 190 fr.) ;

De treize mille à quatorze mille francs (13 000 à 14 000 fr.), soixante-trois pour cent (63 °/₀) de la recette brute, sans excéder huit mille quatre cents francs (8 400 fr.) ;

De quatorze mille à quinze mille francs (14 000 à 15 000 fr.), soixante pour cent (60 °/₀) de la recette brute, sans excéder huit mille cinq cent cinquante francs (8 550 fr.) ;

De quinze mille à seize mille francs (15 000 à 16 000 fr.), cinquante-sept pour cent (57 °/₀) de la recette brute, sans excéder huit mille six cent quarante francs (8 640 fr.) ;

De seize mille à vingt mille francs (16 000 à 20 000 fr.), cinquante-quatre pour cent (54 °/₀) de la recette brute, sans excéder dix mille quatre cents francs (10 400 fr.).

Au-dessus de vingt mille francs (20 000 fr.), cinquante-deux pour cent (52 °/₀) de la recette brute.

Les conditions de ce barême pourront être revisées tous les dix ans, à la demande soit de l'État, soit de la Compagnie, d'après les résultats de l'expérience, étant tenu compte de la somme nécessaire à la constitution du fonds de réserve dont il est parlé ci-après.

Si le produit net annuel de l'exploitation atteint ou dépasse le revenu annuel garanti, il ne sera rien dû à la Compagnie par l'État, et l'excédant sera partagé comme il est dit à l'article 8 ci-après.

Si le produit net annuel est inférieur au revenu annuel garanti, la différence sera payée par l'État à la Compagnie ; en outre, au cas où les recettes brutes kilométriques de l'exploitation resteraient inférieures à sept mille francs (7 000 fr.), la différence serait versée par l'État à la Compagnie. Par contre, si

Droits réservés au Cnam et à ses partenaires

les dépenses d'exploitation sont inférieures aux chiffres du barême, la différence sera affectée à la constitution d'un fonds de réserve jusqu'à concurrence de cinq cent mille francs (500 000 fr.) et dont la Compagnie pourra disposer, sauf justification, pour frais de renouvellement et d'entretien de la voie et du matériel, accidents imprévus de l'exploitation, etc. Lorsqu'il dépassera cinq cent mille francs (500 000 fr.), les deux tiers (2/3) de l'excédant seront versés à l'État en atténuation de ses avances, l'autre tiers (1/3) appartiendra à la Compagnie.

La garantie de revenu attribuée à la Compagnie s'exercera à partir du jour de la mise en exploitation totale ou partielle de la ligne, au prorata du nombre de kilomètres exploités, et, pour la première année d'exploitation, au prorata du nombre de jours restant à courir entre la date de la mise en exploitation et le 31 décembre de l'année.

Art. 8. — Les sommes versées par l'État en vertu de la clause de garantie constituent des avances remboursables.

Toutes les fois que les recettes nettes de la ligne entière de la Sénia à Aïn-Témouchent, calculées ainsi qu'il est dit à l'article précédent, dépasseront le revenu net annuel garanti, l'excédant servira d'abord, avant toutes autres attributions, à parfaire le revenu net garanti pour les lignes de Sainte-Barbe-du-Tlélat à Sidi-bel-Abbès et de Sidi-bel-Abbès à Ras-el-Ma, tel qu'il a été déterminé par la convention annexée à la loi du 22 août 1881.

Réciproquement, l'excédant sur le revenu garanti pour ces deux lignes par ladite convention servira d'abord, avant toutes attributions, à parfaire le revenu net garanti pour la ligne de la Sénia à Aïn-Témouchent; le surplus sera porté pour deux tiers (2/3) au compte de l'État en déduction des avances et annuités de garantie qu'il aura payées pour l'ensemble du réseau, et ce jusqu'au remboursement intégral de ces avances et annuités de garantie cumulées avec un intérêt à quatre pour cent (4 %); le troisième tiers appartiendra à la Compagnie.

Après complet remboursement à l'État de ses avances augmentées de l'intérêt à quatre pour cent (4 %), l'excédant des recettes nettes annuelles sur le montant du revenu annuel garanti sera partagé par moitié entre l'État et la Compagnie.

Art. 9. — Un règlement d'administration publique déterminera, en ce qui concerne la garantie stipulée aux articles précédents, les formes suivant lesquelles la Compagnie sera tenue de justifier, vis-à-vis de l'État et sous le contrôle du Ministre des travaux publics, des dépenses de premier établissement, des recettes brutes et des dépenses d'exploitation.

La Compagnie devra remettre au Ministre des travaux publics, dans les trois mois qui suivront chaque semestre, l'état des produits de la ligne pendant le semestre écoulé, avec le calcul des sommes dues à la Compagnie en vertu de la garantie, ou, s'il y a lieu, du compte de partage des produits nets entre l'État et la Compagnie.

Les sommes ainsi dues seront versées par l'État à la Compagnie, ou réciproquement par la Compagnie à l'État, dans les trois mois de la remise des

Droits réservés au Cnam et à ses partenaires

comptes jusqu'à concurrence des quatre cinquièmes (4/5), le dernier cinquième (1/5) ne devant être payé qu'après l'apurement des comptes.

Le Ministre des travaux publics statuera sur toutes les réclamations de la Compagnie relatives à ces comptes, sauf recours au Conseil d'État.

Art. 10. — La Compagnie est autorisée à émettre, à partir de la promulgation de la loi portant approbation de la présente convention, les obligations nécessaires pour couvrir, concurremment avec le capital-actions, le montant des dépenses de premier établissement de la ligne de la Sénia à Aïn-Témouchent, évaluées à huit millions huit cent mille francs (8 800 000 fr.), comme il est dit à l'article 5 ci-dessus.

Art. 11. — Toute convention qui pourrait être faite entre la Compagnie de l'Ouest-Algérien et la Compagnie de Paris-Lyon-Méditerranée, soit pour l'usage des gares communes, soit pour celui du tronçon commun entre Oran et la Sénia, devra être préalablement soumise à l'approbation du Ministre des travaux publics.

En ce qui concerne les dépenses d'exploitation afférentes à ce tronçon, elles seront calculées suivant le barême établi à l'article 7 ci-dessus.

Art. 12. — Dans le cas où la déclaration d'utilité publique de la ligne d'Aïn-Témouchent à Tlemcen, concédé à titre éventuel par l'article 1er ci-dessus, serait prononcée après accomplissement des formalités voulues par les lois et règlements, dans le délai de quinze mois à dater de la promulgation de la loi approuvant la présente convention, le montant du capital maximum garanti affecté à la construction de cette ligne sera fixé par le Ministre des travaux publics, sur l'avis du conseil général des ponts et chaussées, la Compagnie entendue, et toutes les dispositions des articles 4, 5, 6, 7, 8, 9 et 10 qui précèdent lui seront applicables.

Art. 13. — Comme garantie de ses engagements, la Compagnie versera dans la caisse de l'État, à titre de cautionnement, dans le délai qui sera fixé par le Ministre des travaux publics, une somme de cent mille francs (100 000 fr.) en numéraire, ou en rentes sur l'État calculées conformément au décret du 31 janvier 1872, ou en bons de Trésor ou autres effets publics avec transfert, au profit de la caisse des dépôts et consignations, de celles de ces valeurs qui seraient nominatives ou à ordre.

Cette somme sera rendue à la Compagnie par cinquièmes et proportionnellement à l'avancement des travaux ; le dernier cinquième ne sera remboursé qu'un an après la mise en exploitation de la ligne.

Art. 14. — La présente convention ne sera passible que du droit fixe de trois francs (3 fr.).

3° *Convention additionnelle du* 6 *avril* 1882.

Article 1er. — Le délai de quinze mois fixé par l'article 12 de la convention du 10 décembre 1881 est porté à deux ans.

Art. 2. — La Compagnie s'engage à accepter ultérieurement la concession de tout ou partie des lignes de Tlemcen à la frontière du Maroc, du massif minier du Rio-Salado à un point à déterminer entre Aïn-Témouchent et la Sénia, de Sebdou vers Tlemcen, dans le cas où l'État jugerait à propos de lui

Droits réservés au Cnam et à ses partenaires

accorder cette concession dans un délai de deux années à dater de la promulgation de la loi approbative de la présente convention. Elle s'engage à dresser et à fournir dans un délai de six mois les avants-projets de ces lignes, sans que l'État soit tenu d'indemniser la Compagnie des frais de ses études, si la concession ne lui était pas accordée.

Les dispositions des articles 2, 4, 5, 6, 7, 8, 9 et 10 de la convention du 10 décembre 1881 seraient applicables auxdites lignes. Le délai d'exécution serait déterminé par la loi déclarative d'utilité publique ; le montant du capital maximum garanti affecté à la construction de ces lignes serait fixé par le Ministre des travaux publics, sur l'avis du conseil général des ponts et chaussées, la Compagnie entendue.

Droits réservés au Cnam et à ses partenaires

SÉRIE V (SUITE)

V. — COMPAGNIE FRANCO-ALGÉRIENNE

ANNEXE XCIII

COMPAGNIE FRANCO-ALGÉRIENNE

Décret du 29 avril 1874 et convention annexe concernant le chemin d'Arzew à Saïda, avec prolongement vers Géryville.

1° *Décret du* 29 *avril* 1874.

Article 1er. — Est déclaré d'utilité publique l'établissement du chemin de fer d'Arzew à Saïda, avec prolongement sur soixante-dix kilomètres dans la direction de Géryville.

Est approuvée la convention passée, le 20 décembre 1873, entre le gouverneur général civil de l'Algérie et la Compagnie franco-algérienne, et modifiée par acte du 16 mars 1874, ladite convention portant concession du chemin de fer d'Arzew à Saïda, avec son prolongement vers Géryville, et du droit exclusif d'exploiter l'alfa sur une étendue de trois cent mille hectares de terrains des Hauts-Plateaux situés dans la subdivision de Mascara.

Ladite convention restera annexée au présent décret.

Art. 2. — La société concessionnaire devra se renfermer à moins d'une autorisation spéciale du Gouvernement, dans l'objet des statuts en date du 13 février 1873.

Art. 3. — Aucune émission d'obligations par la société concessionnaire ne pourra avoir lieu qu'en vertu d'une autorisation donnée par le Ministre de l'intérieur, après avis du Ministre des finances, et sur la proposition du gouverneur général civil de l'Algérie.

Droits réservés au Cnam et à ses partenaires

En aucun cas, il ne pourra être émis d'obligations pour une somme supérieure à la moitié du capital total à réaliser par la Compagnie.

Aucune émission d'obligations ne pourra d'ailleurs être autorisée avant que la moitié du capital-actions ait été versée et employée en achats de terrains ou travaux, en approvisionnements sur place ou en dépôt de cautionnement.

Art. 4. — Le vice-président du conseil, Ministre de l'intérieur, et le gouverneur général civil de l'Algérie sont chargés, chacun en ce qui le concerne, de l'exécution du présent décret.

2° *Convention du* 20 *décembre* 1873.

Art. 1er. — Le gouverneur général civil de l'Algérie, au nom de l'État, concède, sans subvention ni garantie d'intérêt, sauf les stipulations de la présente convention, à la Compagnie franco-algérienne, qui accepte, le chemin de fer d'Arzew à Saïda et aux Hauts-Plateaux, par la Macta et Perrégaux, avec faculté de prolonger ledit chemin de fer, à partir de Saïda, sur les Hauts-Plateaux, dans une direction et sur une longueur qui seront ultérieurement déterminées à la demande du concessionnaire.

La Compagnie s'engage à exécuter ledit chemin de fer dans un délai de six ans, à partir du décret d'utilité publique, et conformément aux dispositions du cahier des charges annexé à la présente.

Il est également stipulé que si, pendant la durée de la concession qui fait l'objet de la présente convention, il était reconnu nécessaire par les besoins du trafic de créer une nouvelle ligne partant également de Saïda ou environs, desservant une partie de la vallée de l'Oued-el-Hammam ou des plaines de Taria et d'Eghris, et aboutissant sur un point entre l'Hillil et Saint-Denis-du-Sig, le Gouvernement donnerait le droit de préférence aux concessionnaires de la ligne d'Arzew à Saïda et prolongements.

Art. 2. — Le gouverneur général civil de l'Algérie, aux noms qu'il agit, concède à la Compagnie franco-algérienne, qui accepte, le privilège exclusif de l'exploitation de l'alfa sur une surface de trois cent mille hectares de terrains à alfa compris dans les parcours des tribus ci-dessus désignées.

La délimitation de ces terrains sera faite ultérieurement, de concert entre la Compagnie et l'administration, dans l'espace compris entre les limites suivantes : à l'est, le méridien géographique de Guétifa ; à l'ouest, la limite administrative de la subdivision de Mascara.

La Compagnie sera tenue de payer, pour la concession consentie au présent article, un droit fixe, par tonne d'alfa sec exploité, de quinze centimes jusqu'à cent mille tonnes et vingt-cinq centimes pour chaque tonne excédant. Ce droit sera payé annuellement, en un seul terme, dans le mois qui suivra la clôture de l'exercice.

La Compagnie entrera en possession de ses droits sur les terres à alfa du jour de l'approbation de la délimitation à intervenir.

Jusqu'à l'achèvement du chemin de fer jusqu'à Saïda, la Compagnie versera annuellement à la caisse des dépôts et consignations une somme en dépôt de quarante-cinq centimes par tonne d'alfa sec, exploité par elle ou ses ayants droit. Le produit de ces sommes sera restitué à la Compagnie à l'achèvement

Droits réservés au Cnam et à ses partenaires

du chemin de fer, s'il y a lieu, dans les délais consentis par l'administration. Dans le cas où l'administration serait obligée d'appliquer des mesures coercitives prévues par l'article 38 du cahier des charges du chemin de fer, le produit des sommes susindiquées sera acquis à la commune subdivisionnaire de Mascara.

Dans le cas où la Compagnie refuserait d'acheter l'alfa exploité par les indigènes, en vertu du droit qui leur est reservé par le paragraphe 2 de l'article 8, les indigènes auront le droit de le vendre à d'autres négociants sur les grandes routes de Saïda à El-May, de Saïda à Kreider, de Saïda à Frendah, mais en dehors des terrains concédés. Cette disposition ne sera applicable, bien entendu, que jusqu'à l'achèvement du chemin de fer jusqu'à Saïda, conformément au paragraphe précédent.

Les recettes provenant du droit stipulé au paragraphe 3 du présent article ne pourront être affectées qu'à des travaux d'utilité publique exécutés sur les territoires des tribus désignées à la présente convention et dans le périmètre de la concession.

Art. 3. — Les concessions stipulées aux articles 1 et 2 précédents sont faites pour quatre-vingt-dix-neuf ans.

Art. 4. — Les frais d'expropriation et de construction du chemin de fer précité seront à la charge de la Compagnie concessionnaire. Toutefois, dans les cas définis ci-après, l'État cède à la Compagnie la jouissance gratuite, pendant la durée de la concession, des terrains nécessaires au chemin de fer :

1° Là où l'État dispose de terres à quelque titre que ce soit ;

2° Là où des terres font partie de concessions accordées par le Gouvernement avec réserve de reprise de terrains nécessaires à un service public ; néanmoins, ce droit ne s'étendra pas aux constructions existantes.

L'État fera participer la Compagnie, dans la mesure qui sera jugée nécessaire, à la jouissance des droits qu'il s'est réservés, lors des concessions d'eau, dans l'intérêt des services publics.

Pour l'exercice des droits contenus dans le présent article et pour l'exercice du droit d'expropriation en général, la Compagnie sera substituée aux lieu et place de l'État lui-même.

Art. 5. — La Compagnie aura le droit d'établir, sans indemnité au profit de l'État, au port ou à proximité du port d'Arzew, sur les emplacements qui seront déterminés par l'administration, après concert préalable entre les divers services publics intéressés et la Compagnie, les quais, appontements, magasins, bâtiments d'administration, voies de fer et appareils d'embarquement et débarquement dont elle pourra avoir besoin pour l'exploitation du chemin de fer.

Si l'État établit des quais verticaux ou une darse à Arzew, la Compagnie sera admise à jouir, comme le commerce général, des quais et de la darse.

Art. 6. — Le gouverneur général civil de l'Algérie s'engage à fournir à la Compagnie concessionnaire, dans le cas où elle le demanderait pour l'exécude ses travaux, les ateliers militaires disponibles.

Dans ce cas, les tarifs journaliers seront réglés de concert entre le gouverneur général et la Compagnie.

Art. 7. — A partir du décret d'utilité publique jusqu'à l'expiration du délai

Droits réservés au Cnam et à ses partenaires

fixé pour la construction, la Compagnie aura le droit d'introduire en franchise de tous droits de douane le matériel et les matériaux nécessaires à la construction et à l'entretien du chemin de fer.

Art. 8. — Il est stipulé, à l'égard de la concession consentie à l'article 2, que les droits des indigènes, parcours libres pour eux et leurs troupeaux propres ou en azib, pâturage, campement, usage des eaux, chasse, culture, sont expressément réservés. En ce qui concerne spécialement l'alfa, ils conservent, comme par le passé, le droit de le faire pâturer, de couper, exploiter ou extraire l'alfa nécessaire à leurs besoins et à ceux de leurs animaux.

Ils ne pourront exploiter l'alfa dans une intention de commerce que pour le compte de la Compagnie, en se faisant inscrire sur les listes de ses chantiers et à la condition, sous peine de radiation de ces listes, de se conformer aux règlements d'exploitation qu'elle aura arrêtés.

Il leur est interdit d'incendier les peuplements d'alfa et autres herbes ou broussailles dans le périmètre ou à proximité du périmètre de la concession. Ils devront concourir à l'extinction de tout incendie qui se déclarerait dans un rayon de quatre kilomètres autour de leurs campements.

En cas de non-concours des indigènes, l'autorité administrative locale appréciera les mesures de répression à prendre contre eux, s'il y a lieu.

Les réserves comme les prescriptions du présent article sont applicables aux indigènes du Tell et du Sahara, dont les troupeaux vont boire aux chotts par convention traditionnelle avec les occupants.

Elles sont également applicables aux indigènes autres que ceux des tribus intéressées qui, en vertu d'ordres ou d'autorisations de l'autorité supérieure, viendraient, par cas de force majeure ou de mesures administratives, s'établir provisoirement dans les limites de l'exploitation concédée.

Enfin, la liberté de parcours, de campement et d'établissement reste complète pour les troupes, avec toutes ses conséquences intéressant la consommation de l'alfa, mais sous la réserve de ne causer aucun dommage aux établissements et approvisionnements de la Compagnie.

La Compagnie jouira de son droit d'exploitation comme elle l'entendra, mais en bon père de famille.

Elle veillera à la convention de l'alfa et empêchera les entreprises qui seraient de nature à compromettre la conservation et la reproduction des peuplements.

Tous les cinq ans, une commission dont les membres seront désignés par moitié par la Compagnie et par l'administration inspectera les peuplements et constatera leur état.

Dans les dix dernières années de la concession, l'État sera chargé de la surveillance des exploitations d'après un règlement concerté d'avance avec la Compagnie.

Pour assurer l'exécution des clauses de la présente convention et des règlements spéciaux qu'elle aura arrêtés, la Compagnie aura le droit d'avoir des gardes assermentés. Ces agents seront Français ou naturalisés Français. Des gardes indigènes pourront leur être adjoints.

Art. 9. — Le gouverneur général assure aux établissements de la Compagnie,

Droits réservés au Cnam et à ses partenaires

dont les emplacements et les tracés auront été arrêtés de concert entre elle et les services militaires, la protection qu'il accorde à tous les établissements autorisés des colons.

Si les emplacements et les tracés arrêtés exigent des travaux défensifs spéciaux, ces travaux seront exécutés aux frais de la Compagnie.

Dans le cas où les circonstances exigeraient un déplacement rapide de troupes dans un but de protection spéciale à accorder aux établissements de la Compagnie, les frais de transport sur la ligne principale du chemin de fer des troupes et de ce qui est nécessaire à leur ravitaillement seraient à la charge de la Compagnie.

La Compagnie devra encore pourvoir au baraquement d'une garnison déterminée si, par la suite, l'autorité militaire juge cette garnison indispensable à la sécurité des établissements.

La surveillance et la police administrative s'exerceront sur toute l'étendue de la concession, dans les conditions où elles s'exercent ou s'exerceront dans les territoires militaires du Tell.

Dans aucune circonstance, l'État ne pourra être responsable des dommages résultant des cas de force majeure.

Art. 10. — La Compagnie aura le droit de créer et d'établir sans autorisation, sur toute la superficie des terrains dont l'exploitation lui est concédée et sur leurs enclaves, tous établissements, routes, travaux hydrauliques, travaux spéciaux ayant pour objet de prévenir ou de circonscrire les incendies, chemins de fer, dépôts, chantiers libres et couverts, clos et non clos, etc., constituant les voies et moyens de son exploitation.

Ces établissements devront être placés en dehors et à cent cinquante mètres au moins des groupes de puits ou sources actuellement existants, de manière à ne pas les enceindre et à en laisser l'accès libre aux indigènes et à leurs troupeaux.

La Compagnie pourra se servir des puits existants, en creuser de nouveaux, utiliser les sources, installer des pompes et tous appareils sur les nappes d'eau déjà connues et utilisées, établir des bassins, drainer les rivières, faire des barrages et des réservoirs, sous la réserve que si ces travaux diminuaient la quantité d'eau dont disposent actuellement les indigènes, soit en tarissant des puits ou sources, soit en supprimant par le drainage des redirs consacrés par l'usage, elle serait tenue de leur affecter, sur ses réserves, des fontaines et des abreuvoirs spéciaux, à titre de compensation.

La Compagnie aura toute liberté pour les travaux nécessités par la recherche de l'eau, mais elle ne pourra entreprendre aucun travail aux sources ou puits actuellement utilisés sans que les projets en aient été préalablement soumis à l'administration et approuvés par elle.

La Compagnie pourra créer, partout où elle le jugera utile, des centres, villages, maisons pour ses ouvriers, employés et agents de toute nature.

L'administration pourra également, la Compagnie entendue, créer des centres de population étrangère à la Compagnie.

La Compagnie pourra, au moyen de travaux exécutés à ses frais, utiliser les terrains pour le jardinage, les cultures diverses et les plantations.

Droits réservés au Cnam et à ses partenaires

Dans aucun cas, elle ne pourra interdire la circulation des Européens et des indigènes à travers les peuplements d'alfa, ni faire commerce, pour les besoins de la vie, de l'eau qu'elle aura aménagée.

A l'expiration des concessions stipulées aux articles 1 et 2, les immeubles établis en vue de l'exploitation sur le territoire de la concession et ses enclaves, les meubles, tout l'outillage, le matériel fixe et le matériel roulant des chemins de fer d'exploitation en dehors de la ligne principale, resteront la propriété de la Compagnie concessionnaire.

En ce qui concerne la ligne principale du chemin de fer, le retour à l'État se fera dans les conditions prévues par le cahier des charges de la concession dudit chemin de fer.

Art. 11. — La Compagnie concessionnaire aura le droit d'exploiter et d'extraire, dans les forêts de l'État, les bois qui pourront lui être nécessaires pour la construction et l'entretien des chemins de fer et des diverses dépendances de la concession.

Cette exploitation se fera conformément aux règlements forestiers et au cahier des charges.

La redevance par mètre cube de bois en grume sera fixée à deux francs pour le pin d'Alep, le tuya et le genévrier, et à quatre francs pour le chêne.

Art. 12. — La présente convention n'est passible que du droit fixe de trois francs.

3° *Annexe à la convention du* 20 *décembre* 1873 (16 *mars* 1874).

Il est convenu, d'un commun accord, entre le gouverneur général civil de l'Algérie et M. *Hubert Débrousse*, agissant aux noms et qualités relatés dans la convention du 20 décembre 1873, que la Compagnie franco-algérienne renonce, quant à présent, au bénéfice de l'article 7 de ladite convention, relatif à l'importation en franchise de tous droits de douane des matériel et matériaux provenant de l'étranger, ladite Compagnie se réservant de faire ultérieurement de cet article l'objet d'une convention spéciale qui serait soumise à la ratification législative.

4° *Cahier des charges.*

TITRE Ier. — *Tracé et construction.*

Article 1er. — Le chemin de fer partira d'Arzew et se dirigera sur Saïda par la Macta, Debrousseville, Perrégaux, Oued-el-Hammam, la plaine d'Eghris, en se rapprochant le plus possible de la ville de Mascara, la plaine de Taria, la vallée de l'Oued-Saïda et Saïda.

A partir de Saïda, le chemin de fer sera prolongé à travers les Hauts-Plateaux, sur soixante-dix kilomètres environ, à peu près dans la direction de Géryville.

Art. 2. — Les travaux devront être achevés et les chemins mis en exploitation dans le délai de six ans, à partir du décret d'utilité publique.

Art. 3. — Aucun travail ne pourra être entrepris, pour l'établissement des chemins de fer et de leurs dépendances, qu'avec l'autorisation de l'administration supérieure. A cet effet, les projets de tracé et communications impor-

Droits réservés au Cnam et à ses partenaires

tantes seront dressés en double expédition et soumis à l'approbation du gouverneur général, qui prescrira, s'il y a lieu, d'y introduire telles modifications que de droit; l'une de ces expéditions sera remise à la Compagnie avec le visa du gouverneur général; l'autre demeurera entre les mains de l'administration.

La Compagnie devra présenter ses projets définitifs dans les délais d'un an au plus, à compter de la date du décret de concession, et avoir commencé ses travaux un an après l'approbation des projets.

Avant comme pendant l'exécution, la Compagnie aura la faculté de proposer aux projets approuvés les modifications qu'elle jugerait utiles; mais ces modifications ne pourront être exécutées que moyennant l'approbation de l'administration supérieure.

Art. 4. — La Compagnie pourra prendre copie de tous les plans, nivellements et devis qui pourraient avoir été antérieurement dressés aux frais de l'État.

Art. 5. — Le tracé et le profil du chemin de fer seront arrêtés sur la production de projets d'ensemble comprenant, pour la ligne entière ou pour chaque section de ligne :

1° Un plan général à l'échelle de un dix-millième ;

2° Un profil en long à l'échelle de un cinq-millième pour les longueurs et de un millième 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, comptées à partir de son origine ;

La longueur et l'inclinaison de chaque ligne en 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;

3° Un certain nombre de profils en travers, y compris le profil type de la voie ;

4° 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 indiquées tant sur le plan que sur le profil en long; le tout sans préjudice des projets à fournir pour chacun de ces ouvrages.

Art. 6. — Les terrains seront acquis ou concédés pour une voie; les terrassements, les souterrains et les ouvrages d'art seront exécutés pour une seule voie, sauf l'établissement d'un certain nombre de gares d'évitement.

Art. 7. — La largeur de la voie, mesurée d'axe en axe des rails, devra être de un mètre dix centimètres (1 m. 10) à un mètre onze centimètres (1 m. 11). Dans les parties à deux voies, la largeur de l'entre-voie, mesurée entre les bords extérieurs des rails, sera de un mètre quatre-vingts centimètres (1 m. 80).

Droits réservés au Cnam et à ses partenaires

La largeur des accotements, c'est-à-dire des parties comprises de chaque côté entre le bord extérieur du rail et l'arête du ballast, sera de cinquante centimètres (0 m. 50) au moins. On ménagera au pied de chaque talus du ballast une banquette de quarante centimètres (0 m. 40) de largeur.

La Compagnie établira le long du chemin de fer les fossés ou rigoles qui seront jugés nécessaires pour l'asséchement de la voie et pour l'écoulement des eaux.

Les dimensions de ces fossés et rigoles seront déterminés par l'administration, suivant les circonstances locales, sur les propositions de la Compagnie.

Art. 8. — Les alignements seront raccordés entre eux par des courbes dont le rayon ne pourra, à moins d'une autorisation spéciale, être inférieur à cent mètres.

Le maximum de l'inclinaison des pentes et rampes est fixé à trente millimètres par mètre; sur toute l'étendue des stations, le chemin sera de niveau ou présentera de faibles pentes, dont le maximum ne pourra s'élever au-dessus de cinq millimètres par mètre.

Une partie horizontale de cent mètres au moins devra être ménagée entre deux fortes déclivités consécutives, lorsque ces déclivités se succéderont en sens contraire, et de manière à verser leurs eaux au même point.

Les déclivités correspondant aux courbes de faible rayon devront être réduites autant que faire se pourra.

La Compagnie aura la faculté de proposer aux dispositions de cet article et à celles de l'article précédent les modifications qui lui paraîtraient utiles; mais ces modifications ne pourront être exécutées que moyennant l'approbation préalable de l'administration.

Art. 9. — Le nombre, l'étendue et l'emplacement des gares d'évitement seront déterminés par l'administration, la Compagnie entendue.

Le nombre et l'emplacement des stations de voyageurs et des gares de marchandises seront également déterminés par l'administration, sur les propositions de la Compagnie, après une enquête spéciale et avoir entendu la Compagnie.

Les gares et stations seront réduites au strict nécessaire.

Art. 10. — Les croisements à niveau seront tolérés pour toutes les voies de communication publiques ou particulières.

Art. 11. — Lorsque le chemin de fer devra passer au-dessus d'une route ou d'un chemin vicinal, l'ouverture du viaduc sera fixée par l'administration, en tenant compte des circonstances locales; mais cette ouverture ne pourra, dans aucun cas, être inférieure à sept mètres (7 m. 00) pour une route nationale et départementale, et à quatre mètres (4 m. 00) pour un chemin vicinal.

Pour les viaducs de forme cintrée, la hauteur au-dessus du fil d'eau le long des trottoirs ne pourra être inférieure à quatre mètres trente centimètres (4 m. 30). Pour ceux qui seront formés de poutres horizontales, la hauteur sous poutre au-dessus du sommet de la chaussée sera de quatre mètres trente centimètres (4 m. 30) au moins.

La largeur entre les parapets sera au moins de sept mètres (7 m. 00) pour

Droits réservés au Cnam et à ses partenaires

les sections à deux voies, et d'au moins quatre mètres (4 m. 00) pour celles à une voie. La hauteur de ces parapets sera fixée par l'administration et ne pourra, dans aucun cas, être inférieure à quatre-vingts centimètres (0 m. 80).

Art. 12. — Lorsque le chemin devra passer au-dessous d'une route ou d'un chemin vicinal, la largeur entre les parapets du pont qui supportera la route ou le chemin, sera fixée par l'administration, en tenant compte des circonstances locales ; mais cette largeur ne pourra, dans aucun cas, être inférieure à sept mètres (7 m. 00), pour une route, et à quatre mètres (4 m. 00) pour un simple chemin vicinal.

L'ouverture du pont entre les culées sera au moins de sept mètres (7 m. 00) pour les sections à deux voies et d'au moins quatre mètres (4 m. 00) pour celles à une voie, et la distance verticale ménagée au-dessus des rails extérieurs de chaque voie pour le passage des trains ne sera pas inférieure à quatre mètres trente centimètres (4 m. 30) au moins.

Art. 13. — Dans le cas où des routes 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 de moins de quarante-cinq degrés (45°).

Les passages à niveau seront munis de barrières lisses ou de chaînes et de maison de garde ou de guérites, lorsque cette mesure sera reconnue indispensable par l'administration.

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 cinq centimètres (0 m. 05) par mètre pour les routes et six centimètres (0 m. 06) pour les chemins vicinaux. L'administration restera libre, toutefois, d'apprécier les circonstances qui pourraient motiver une dérogation à cette clause, comme à celle qui est relative à l'angle du croisement des passages à niveau.

Art. 15. — La Compagnie sera tenue de rétablir et d'assurer à ses frais l'écoulement tant des eaux dont le cours serait arrêté, suspendu ou modifié par ses travaux, que de celles qui s'amasseraient dans les fossés ou chambres d'emprunt.

Les emprunts de terre seront régulièrement faits pour éviter toute stagnation des eaux; ils seront, autant que possible, disposés de manière à former des canaux de desséchement pour les parties basses des terrains qu'ils traverseront ; les pentes seront dirigées vers les ravins ou les voies naturelles d'écoulement avec une inclinaison suffisante.

Les viaducs à construire à la rencontre des rivières, des canaux et des cours d'eau quelconques auront au moins sept mètres (7 m. 00) de largeur entre les parapets sur les sections à deux voies, et quatre mètres sur celles à une voie. La hauteur de ces parapets sera fixée par l'administration et ne pourra être inférieure à quatre-vingts centimètres (0 m. 80).

Cependant, il pourra n'être pas établi de parapets pour tous les ouvrages

Droits réservés au Cnam et à ses partenaires

où ces parapets présenteraient une longueur inférieure à quatre mètres (4 m. 00).

La hauteur et le débouché du viaduc seront déterminés, dans chaque cas particulier, par l'administration, suivant les circonstances.

Art. 16. — Les souterrains à établir pour le passage du chemin de fer sur les sections à deux voies auront au moins sept mètres (7 m. 00) de largeur entre les pieds-droits au niveau des rails, et six mètres de hauteur (6 m. 00) sous clef au-dessus de la surface des rails. La largeur des souterrains pour les sections à une voie sera de quatre mètres (4 m. 00) au moins ; la hauteur sous clef au-dessus des rails sera, au minimum, de cinq mètres (5 m. 00). La distance verticale entre l'intrados et le dessus des rails extérieurs de chaque voie ne sera pas inférieure à quatre mètres trente centimètres (4 m. 30). L'ouverture des puits d'aérage et de construction des souterrains sera entourée d'une margelle en maçonnerie de deux mètres (2 m. 00) de hauteur. Cette ouverture ne pourra être établie sur aucune voie publique.

Art. 17. — A la rencontre des cours d'eau flottables ou navigables, la Compagnie sera tenue 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 et des autres chemins publics, il sera construit des chemins et ponts provisoires par les soins et aux frais de la Compagnie, partout où cela sera jugé nécessaire pour que la circulation n'éprouve ni 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.

Le Gouvernement se réserve d'autoriser, avec les précautions convenables, et la Compagnie entendue, les conduites d'eaux ou canaux de desséchement ou d'écoulement qui devraient traverser ou emprunter les terrains affectés au chemin de fer ou à ses dépendances.

Art. 18. — La Compagnie n'emploiera dans l'exécution des ouvrages que des matériaux de bonne qualité; elle sera tenue 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 et particuliers seront en maçonnerie ou en fer, sauf les cas d'exception qui pourront être admis par l'administration.

Art. 19. — Les voies seront établies d'une manière solide et avec des matériaux d'une bonne qualité. Le poids des rails sera d'au moins vingt kilogrammes par mètre courant. La Compagnie aura la faculté d'employer des rails en acier du poids de quinze kilogrammes par mètre courant.

Art. 20. — En principe, il ne sera pas établi de clôtures ni de haies, sauf

Droits réservés au Cnam et à ses partenaires

dans les parties de la ligne où cette mesure serait indispensable, notamment dans la traverse ou dans le voisinage des lieux habités.

Art. 21. — Tous les terrains nécessaires pour l'établissement du chemin de fer et de ses dépendances, pour la déviation des voies de communication et des cours d'eau déplacés, et, en général, pour l'exécution des travaux, quels qu'ils soient, auxquels cet établissement pourra donner lieu, seront achetés et payés par la Compagnie concessionnaire.

Toutefois, dans les cas définis ci-après, l'État cède à la Compagnie la jouissance gratuite, pendant la durée de la concession, des terrains nécessaires au chemin de fer : 1° là où l'État dispose de terres à quelque titre que ce soit ; 2° là où les terres font partie de concessions accordées par le Gouvernement avec réserve de prise des terrains nécessaires à un service public ; néanmoins, ce droit ne s'étendrait pas aux constructions actuellement existantes.

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 la Compagnie.

L'État fera participer la Compagnie, dans la mesure qui sera jugée nécessaire, à la jouissance des droits qu'il s'est réservés, lors des concessions d'eau, dans l'intérêt des services publics.

Art. 22. — L'entreprise étant d'utilité publique, la Compagnie est investie, pour l'exécution des travaux dépendant de sa concession, de tous les droits que les lois, décrets 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 elle demeure en même temps soumise à toutes les obligations qui dérivent, pour l'administration, de ces lois et règlements.

Art. 23. — Dans les limites de la zone frontière et dans le rayon de servitude des enceintes fortifiées, la Compagnie sera tenue, 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.

Art. 24. — Si la ligne du chemin de fer traverse un sol déjà concédé pour l'exploitation d'une mine, l'administration déterminera les mesures à prendre pour que l'établissement du chemin de fer ne nuise pas à l'exploitation de la mine, et réciproquement pour que, le cas échéant, l'exploitation de la mine ne compromette pas l'existence du chemin de fer.

Les travaux de consolidation à faire dans l'intérieur de la mine, à raison de la traversée du chemin de fer, et tous les dommages résultant de cette traversée pour les concessionnaires de la mine, seront à la charge de la Compagnie.

Art. 25. — Si le chemin de fer doit s'étendre sur des terrains renfermant des carrières et 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. L'administration déterminera la nature

Droits réservés au Cnam et à ses partenaires

et l'étendue des travaux qu'il conviendra d'entreprendre à cet effet, et qui seront d'ailleurs exécutés par les soins et aux frais de la Compagnie.

Art. 26. — Pour l'exécution des travaux, la Compagnie se soumettra aux décisions ministérielles concernant l'interdiction du travail les dimanches et jours fériés.

Art. 27. — La Compagnie exécutera les travaux par des moyens et des agents à son choix, mais en restant soumise au contrôle et à la surveillance de l'administration.

Ce contrôle et cette surveillance auront pour objet d'empêcher la Compagnie de s'écarter des dispositions prescrites par le présent cahier des charges et de celles qui résulteront des projets approuvés.

Art. 28. — 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, sur la demande de la Compagnie, à la reconnaissance et, s'il y a lieu, à la réception provisoire de ces travaux par un ou plusieurs commissaires que l'administration désignera.

Sur le vu du procès-verbal de cette reconnaissance, l'administration autorisera, s'il y a lieu, la mise en exploitation des parties dont il s'agit ; après cette autorisation, la Compagnie 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.

Art. 29. — Après l'achèvement total des travaux, et dans le délai qui sera fixé par l'administration, la Compagnie fera faire à ses frais un bornage contradictoire et un plan cadastral du chemin de fer et de ses dépendances. Elle fera dresser également à ses frais, et contradictoirement avec l'administration, 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 lesdits ouvrages.

Une expédition dûment certifiée des procès-verbaux de bornage, du plan cadastral, de l'état descriptif de l'atlas, sera dressée aux frais de la Compagnie et déposée dans les archives du Gouvernement général de l'Algérie.

Les terrains acquis par la Compagnie 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.*

Art. 30. — 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 de la Compagnie.

Si le chemin de fer, une fois achevé, n'est pas constamment entretenu en

Droits réservés au Cnam et à ses partenaires

bon état, il y sera pourvu d'office à la diligence de l'administration et aux frais de la Compagnie, sans préjudice, s'il y a lieu, de l'application des dispositions indiquées ci-après dans l'article 40.

Le montant des avances faites sera recouvré au moyen de rôles que le préfet rendra exécutoires.

Art. 31. — La Compagnie sera tenue d'établir à ses frais, mais seulement dans la partie de la ligne où cette mesure sera reconnue indispensable, des gardiens en nombre suffisant pour assurer la sécurité du passage des trains sur la voie et celle de la circulation ordinaire sur les points où le chemin de fer sera traversé à niveau par des routes ou chemins.

Art. 32. — Les machines locomotives seront construites sur de bons modèles ; elles devront consumer 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 de bons modèles et satisfaire à toutes les conditions réglées ou à régler pour les voitures servant au transport des voyageurs sur les chemins de fer. Elles seront suspendues sur ressorts et garnies de banquettes.

Il y en aura de deux classes au moins :

Celles de première classe seront couvertes, fermées à vitres et garnies de banquettes rembourrées ;

Celles de deuxième classe seront couvertes, fermées à vitres et munies de banquettes à dossier.

Les vitres pourront s'ouvrir et elles seront garnies de rideaux et de stores.

L'intérieur de chacun des compartiments de toute classe contiendra l'indication du nombre de places de ce compartiment.

L'administration pourra exiger qu'un compartiment de chaque classe soit réservé, dans les trains de voyageurs, aux femmes voyageant seules.

Les locomotives, 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 ; mais il est bien entendu que tout ce matériel sera établi en raison de la largeur de la voie et de l'importance du chemin.

La Compagnie sera tenue, pour la mise en service de ce matériel, de se soumettre à tous les règlements sur la matière.

Les machines locomotives et tenders, s'il en est fait usage, voitures, wagons de toute espèce, plates-formes composant le matériel roulant, seront constamment entretenus en bon état.

Art. 33. — Des arrêtés du gouverneur général, rendus après que la Compagnie aura été entendue, détermineront les mesures et les dispositions nécessaires pour assurer la police et l'exploitation du chemin de fer, ainsi que la conservation des ouvrages qui en dépendent.

Toutes les dépenses qu'entraînera l'exécution des mesures prescrites en vertu de ces règlements seront à la charge de la Compagnie.

La Compagnie sera tenue de soumettre à l'approbation de l'administration les règlements relatifs à l'exploitation du chemin de fer.

Droits réservés au Cnam et à ses partenaires

Les règlements dont il s'agit dans les deux paragraphes précédents seront obligatoires non seulement pour la Compagnie concessionnaire, mais encore pour toutes celles qui obtiendraient ultérieurement l'autorisation d'établir des lignes de chemins de fer d'embranchement ou de prolongement, et, en général, pour toutes les personnes qui emprunteraient l'usage du chemin de fer.

Art. 34. — Pour tout ce qui concerne l'entretien et les réparations du chemin de fer et de ses dépendances, l'entretien du matériel et le service de l'exploitation, la Compagnie sera soumise au contrôle et à la surveillance de l'administration.

Outre la surveillance ordinaire, l'administration délèguera, aussi souvent qu'elle le jugera utile, un ou plusieurs commissaires pour reconnaître et constater l'État du chemin de fer, de ses dépendances et du matériel.

TITRE III. — *Durée, rachat et déchéance de la concession.*

Art. 35. — La durée de la concession, pour les chemins désignés à l'article 1er, sera de quatre-vingt-dix-neuf ans (99). Elle commencera à courir le 29 avril 1874 et finira le 28 avril 1973.

Art. 36. — A l'époque fixée pour l'expiration de la concession, et par le seul fait de cette expiration, le Gouvernement sera subrogé à tous les droits de la Compagnie sur le chemin de fer et ses dépendances, et il entrera immédiatement en jouissance de tous ces produits.

La Compagnie sera tenue de lui remettre 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 gardes, etc. Il en sera de même de tous les objets mobiliers dépendant également dudit chemin, tels que les barrières et clôtures, voies, changements de voies, plaques tournantes, réservoirs d'eau, grues hydrauliques, machines fixes, etc.

Dans les cinq dernières années qui précéderont le terme de la concession, le Gouvernement 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 la Compagnie ne se mettait pas en mesure de satisfaire pleinement et entièrement à cette obligation.

En ce qui concerne les objets mobiliers, tels que le matériel roulant, les matériaux, combustibles et approvisionnements de tous genres, le mobilier des stations, l'outillage des ateliers et des gares, l'État sera tenu, si la Compagnie le requiert, de reprendre tous ces objets sur l'estimation qui en sera faite à dire d'experts, et réciproquement, si l'État le requiert, la Compagnie sera tenue de les céder de la même manière.

Toutefois, l'État ne pourra être tenu de reprendre que les approvisionnements nécessaires à l'exploitation du chemin pendant six mois.

Art. 37. — A toute époque, après l'expiration des vingt-cinq premières années de la concession, le Gouvernement aura la faculté de racheter la concession entière du chemin de fer.

Pour régler le prix du rachat, on relèvera les produits nets annuels obtenus par la Compagnie pendant les sept années qui auront précédé celle où le rachat

Droits réservés au Cnam et à ses partenaires

sera effectué; 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 à la Compagnie 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 prise pour terme de comparaison.

La Compagnie recevra, en outre, dans les trois mois qui suivront le rachat, les remboursements auxquels elle aurait droit à l'expiration de la concession.

Art. 38. — Faute par la Compagnie d'avoir terminé les travaux dans le délai fixé par l'article 2, faute aussi par elle d'avoir rempli les diverses obligations qui lui sont imposées par le présent cahier des charges, elle encourra la déchéance, et il sera pourvu tant à la continuation et à l'achèvement des travaux qu'à l'exécution des autres engagements contractés par la Compagnie, au moyen d'une adjudication que l'on ouvrira sur une mise à prix des ouvrages exécutés, des matériaux approvisionnés et des parties du chemin de fer déjà livrées à l'exploitation.

Les soumissions pourront être inférieures à la mise à prix.

La nouvelle Compagnie sera soumise aux clauses du présent cahier des charges, et la Compagnie évincée recevra d'elle le prix que la nouvelle adjudication aura fixé.

Si l'adjudication ouverte n'amène aucun résultat, une seconde adjudication sera tentée sur les mêmes basses, après un délai de trois mois; si cette seconde tentative reste également sans résultat, la Compagnie sera définitivement déchue de tous droits, et alors les ouvrages exécutés, les matériaux approvisionnés et les parties du chemin de fer déjà livrées à l'exploitation appartiendront à l'État.

Art. 39. — Si l'exploitation du chemin de fer vient à être interrompue en totalité ou en partie, l'administration prendra immédiatement, aux frais et risques de la Compagnie, les mesures nécessaires pour assurer provisoirement le service. Si, dans les trois mois de l'organisation du service provisoire, la Compagnie n'a pas valablement justifié qu'elle est en état de reprendre et de continuer l'exploitation, et si elle ne l'a pas effectivement reprise, la déchéance pourra être prononcée par le gouverneur général. 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.

Art. 40. — Les dispositions des trois articles qui précèdent cesseraient d'être 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.*

ART. 41. — Pour indemniser la Compagnie des travaux et dépenses qu'elle s'engage à faire par le présent cahier des charges, et sous la condition expresse qu'elle en remplira exactement toutes les obligations, le Gouvernement lui

Droits réservés au Cnam et à ses partenaires

accorde l'autorisation de percevoir, pendant toute la durée de la concession, les droits de péage et les prix de transport ci-après déterminés :

TARIF	PRIX de péage.	PRIX de transport.	PRIX totaux.
	fr. c.	fr. c.	fr. c.
1° PAR TÊTE ET PAR KILOMÈTRE.			
Grande vitesse.			
Voyageurs.... Voitures couvertes, fermées à vitres, et à banquettes rembourrées (1re classe).....	0 08	0 04	0 12
Voyageurs.... Voitures couvertes et fermées à vitres (2e classe).....	0 055	0 025	0 08
Enfants..... 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.			
Chiens transportés dans les trains de voyageurs..... (Sans que la perception puisse être inférieure à 0 fr. 30.)	0 016	0 008	0 024
Petite vitesse.			
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.			
2° PAR TONNE ET PAR KILOMÈTRE.			
Marchandises transportées à grande vitesse.			
Huitres. — Poissons frais. — Denrées. — Excédants de bagages et marchandises de toute classe transportées à la vitesse des trains de voyageurs.....	0 30	0 24	0 54
Marchandises transportées à petite vitesse.			
1re classe. — Spiritueux. — Huiles. — Bois de menuiserie, de teinture et autres bois exotiques. — Produits chimiques non dénommés. — Œufs. — Viande fraiche. — Gibier. — Sucre. — Café. — Drogues. — Épicerie. — Tissus. — Denrées coloniales. — Objets manufacturés. — Armes.....	0 135	0 105	0 24
2e classe. — Blés. — Grains. — Farines. — Légumes farineux. — Riz, maïs, châtaignes et autres denrées alimentaires non dénommées. — Chaux et plâtre. — Charbon de bois. — Bois à brûler dit *de corde*. — Perches. — Chevrons. — Planches. — Madriers. — Bois de charpente. — Marbre en bloc. — Albâtre. — Bitumes. — Cotons. — Laines. — Vins. — Vinaigres. — Boissons. — Bières. — Levûre sèche. — Coke. — Fers. — Cuivres. — Plomb et autres métaux ouvrés ou non. — Fontes moulées. — Alfa.....	0 12	0 08	0 20
3e classe. — Houille. — Marne. — Cendres. — Fumiers et engrais. — Pierres à chaux et à plâtre. — Pavés et matériaux pour la construction et la réparation des routes. — Pierres de taille et produits de carrières. — Minerais de fer et autres. — Fonte brute. — Sel. — Moellons. — Meulières. — Cailloux. — Sable. — Argiles. — Briques. — Ardoises.....	0 08	0 05	0 13
3° VOITURES ET MATÉRIEL ROULANT TRANSPORTÉS A GRANDE VITESSE.			
Par pièce et par kilomètre.			
Wagon ou chariot pouvant porter de trois à cinq tonnes.....	0 14	0 09	0 23
Wagon ou chariot pouvant porter plus de cinq tonnes.....	0 18	0 12	0 30
Locomotive pesant de huit à douze tonnes (ne traînant pas de convoi).	27 0	1 80	4 50
Locomotive pesant de douze à vingt tonnes (ne traînant pas de convoi).	3 37	2 25	5 62
Tender de quatre à sept tonnes.....	1 35	0 90	2 25
Tender de plus de sept tonnes.....	2 02	1 35	3 37

Droits réservés au Cnam et à ses partenaires

	PRIX		
	de péage.	de transport.	TOTAUX.
	fr. c.	fr. c.	fr. c.
Les machines locomotives seront considérées comme ne trainant 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 trainer.			
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 à l'intérieur	0 22	0 15	0 37
Voitures à quatre roues, à deux fonds et à deux banquettes dans l'intérieur, omnibus, diligences, etc.	0 27	0 21	0 48
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 deuxième classe.			
Voitures de déménagement à deux ou quatre roues, à vide	0 18	0 12	0 30
Ces voitures, lorsqu'elles seront chargées, payeront en en sus des prix ci-dessus, par tonne de chargement et par kilomètre	0 12	0 09	0 21
4° SERVICE DES POMPES FUNÈBRES ET TRANSPORT DES CERCUEILS.			
Grande vitesse.			
Une voiture des pompes funèbres renfermant un ou plusieurs cercueils sera transportée aux mêmes prix et conditions qu'une voiture à quatre roues, à deux fonds et à deux banquettes	0 54	0 42	0 96
Chaque cercueil confié à l'administration du chemin de fer sera transporté, dans un compartiment isolé, au prix de	0 27	0 18	0 45

Les prix déterminés ci-dessus pour les transports ne comprennent pas l'impôt qui pourrait être établi.

Il est expressément entendu que les prix de transport ne seront dus à la Compagnie qu'autant qu'elle effectuerait elle-même ces transports à ses frais et par ses propres moyens ; dans le cas contraire, elle 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 six kilomètres, elle sera comptée pour six kilomètres.

Le poids de la tonne est de mille kilogrammes.

Les fractions de poids ne seront comptées, tant pour la grande que pour la petite vitesse, que par cinquième de tonne ou par dix kilogrammes.

Ainsi, tout poids compris entre zéro et dix kilogrammes payera comme dix kilogrammes, entre dix et vingt kilogrammes comme vingt kilogrammes, etc.

Toutefois, pour les excédants de bagages et marchandises à grande vitesse, les coupures seront établies :

1° De zéro à cinq kilogrammes ;

2° Au-dessus de cinq kilogrammes, jusqu'à dix kilogrammes ;

3° Au-dessus de dix kilogrammes, par fraction indivisible de dix kilogrammes.

Droits réservés au Cnam et à ses partenaires

Quelle que soit la distance parcourue, le prix d'une expédition quelconque, soit en grande, soit en petite vitesse, ne pourra être moindre de quarante centimes.

Dans le cas où le prix de l'hectolitre de blé s'élèverait sur le marché régulateur de Marseille à vingt francs ou au-dessus, le Gouvernement pourra exiger de la Compagnie que le tarif du transport des blés, grains, riz, maïs, farines et légumes farineux, péage compris, ne puisse s'élever au maximum qu'à dix centimes par tonne et par kilomètre.

Art. 42. — A moins d'une autorisation spéciale et révocable de l'administration, tout train régulier de voyageurs devra contenir des voitures de toutes classes en nombre suffisant pour toutes les personnes qui se présenteraient dans les bureaux du chemin de fer.

Dans chaque train de voyageurs, la Compagnie aura la faculté de placer des voitures à compartiments spéciaux pour lesquels il sera établi des prix particuliers que l'administration fixera, sur la proposition de la Compagnie ; mais le nombre des places à donner dans ces compartiments ne pourra dépasser le cinquième du nombre total des places du train.

Art. 43. — Tout voyageur dont le bagage ne pèsera pas trente kilogrammes n'aura à payer, pour le port de ce bagage, aucun supplément de prix de place. Cette franchise ne s'appliquera pas aux enfants transportés gratuitement, et elle sera réduite à vingt kilogrammes pour les enfants transportés à moitié prix.

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 première classe du tarif ci-dessus.

Les assimilations de classes pourront être provisoirement réglées par la Compagnie, mais elles seront soumises immédiatement à l'administration, qui prononcera définitivement.

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 trois mille kilogrammes (3 000 kilog.).

Néanmoins, la Compagnie ne pourra se refuser à transporter les masses indivisibles pesant de trois mille à quatre mille kilogrammes; mais les droits de péage et les prix de transport seront augmentés de moitié.

La Compagnie ne pourra être contrainte à transporter des masses pesant plus de quatre mille kilogrammes (4 000 kilog.).

Si, nonobstant la disposition qui précède, la Compagnie transporte des masses indivisibles pesant plus de quatre mille kilogrammes, elle 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 de la Compagnie.

Art. 46. — Les prix de transport déterminés au tarif ne sont point applicables :

Droits réservés au Cnam et à ses partenaires

1° Aux denrées et objets qui ne sont pas nommément énoncés dans le tarif et qui ne pèseraient pas deux cents kilogrammes sous le volume d'un mètre cube ;

2° Aux matières inflammables ou explosibles, aux animaux et objets dangereux, pour lesquels des règlements de police prescriraient des précautions spéciales ;

3° Aux animaux dont la valeur déclarée excéderait cinq mille francs ;

4° 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° Et, en général, à tous paquets, colis ou excédants de bagages pesant isolément quarante kilogrammes 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 quarante kilogrammes d'objets envoyés par une personne à une même personne. Il en sera de même pour les excédants de bagages qui pèseront ensemble ou isolément plus de quarante kilogrammes.

Le bénéfice de la disposition énoncée dans le paragraphe précédent, en ce qui concerne les paquets et 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 en un seul colis.

Dans les cinq cas ci-dessus spécifiés, les prix de transport seront arrêtés annuellement par l'administration, tant pour la grande que pour la petite vitesse, sur la proposition de la Compagnie.

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 quarante kilogrammes.

Art. 47. — Dans le cas où la Compagnie 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'elle est autorisée à percevoir, les taxes abaissées ne pourront être relevées qu'après un délai de trois mois au moins pour les voyageurs et pour les marchandises.

Toute modification de tarif proposée par la Compagnie sera annoncée un mois d'avance par des affiches.

La perception des tarifs modifiés ne pourra avoir lieu qu'avec l'homologation de l'administration supérieure, 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 la Compagnie dans l'intérêt des services publics, ni aux réductions ou remises qui seraient accordées par la Compagnie aux indigents.

Droits réservés au Cnam et à ses partenaires

En cas d'abaissement des tarifs, la réduction portera proportionnellement sur le péage et sur le transport.

Art. 48. — La Compagnie sera tenue d'affectuer 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 les registres de la gare de départ, du prix total dû pour leur 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 de la Compagnie et l'autre aux mains de l'expéditeur.

Dans le cas où l'expéditeur ne demanderait pas de lettre de voiture, la Compagnie sera tenue 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.

Art. 49. — Les animaux, denrées, marchandises et objets quelconques seront expédiés et livrés de gare en gare dans les délais résultant des conditions ci-après exprimées :

1° Les 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 six heures avant le départ de ce train; ils seront mis à la disposition des destinataires, à la gare, dans le délai de six heures après l'arrivée de ce même train.

Pour les animaux, ces délais seront fixés à trois heures (3 h.), pour les gares de départ, et à deux heures (2 h.), pour les gares d'arrivée.

2° Les animaux, denrées, marchandises et objets quelconque à petite vitesse seront expédiés dans le jour qui suivra celui de la remise ; toutefois l'administration pourra étendre ce délai à deux jours.

Le maximum de durée du trajet sera fixé par l'administration, sur la proposition de la Compagnie, sans que ce maximum puisse excéder vingt-quatre heures par fraction indivisible de cent vingt-cinq kilomètres.

Les colis seront mis à la disposition des destinataires dans le jour qui suivra celui fixé pour 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 gouverneur général, 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 de la Compagnie, 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.

Droits réservés au Cnam et à ses partenaires

L'administration 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 l'administration, sur la proposition de la Compagnie.

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 l'administration, sur la proposition de la Compagnie.

Art. 51. — La Compagnie sera tenue de faire, dans un périmètre et dans des délais qui seront déterminés par l'administration, soit par elle-même, soit par un intermédiaire dont elle 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 obligatoires que pour les stations présentant une population agglomérée d'au moins cinq mille âmes.

Les tarifs à percevoir seront fixés par l'administration, sur la proposition de la Compagnie. Ils seront applicables à tout le monde sans distinction.

Toutefois, les expéditeurs et destinataires restent libres de faire eux-mêmes et à leurs frais le factage et le camionnage des marchandises.

Art. 52. — A moins d'une autorisation spéciale de l'administration, il est interdit à la Compagnie, conformément à l'article 14 du 18 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.

L'administration, agissant en vertu de l'article 33 ci-dessus, 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 à divers services publics.*

Art. 53. — Les militaires ou marins voyageant en corps, aussi bien que les militaires ou marins voyageant isolément pour cause de service, envoyés en congé limité ou en permission, ou rentrant dans leurs foyers après libération, ne seront assujettis, eux, leurs chevaux et leurs bagages, qu'à la moitié de la taxe du tarif fixé par le présent cahier des charges.

Si le Gouvernement avait besoin de diriger des troupes et un matériel militaire ou naval sur l'un des points desservis par le chemin de fer, la Compagnie serait tenue de mettre immédiatement à sa disposition, pour la moitié de la taxe du même tarif, tous ses moyens de transport.

Art. 54. — 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 la Compagnie.

Droits réservés au Cnam et à ses partenaires

La même faculté est accordée aux agents des contributions indirectes et des douanes chargés de la surveillance des chemins de fer dans l'intérêt de la perception de l'impôt.

Art. 55. — Le service des lettres et dépêches sera fait comme il suit sur chaque ligne :

1° A chacun des trains de voyageurs et de marchandises circulant aux heures ordinaires de l'exploitation, la Compagnie sera tenue de réserver gratuitement un compartiment spécial d'une voiture de deuxième classe pour recevoir les lettres, les dépêches et les agents nécessaires au service des postes, le surplus de la voiture restant à la disposition de la Compagnie.

Toutefois, si les besoins du service l'exigeaient, la Compagnie devrait livrer gratuitement un deuxième compartiment.

2° Si le volume des dépêches ou la nature du service rend insuffisante la capacité de deux compartiments à deux banquettes, de sorte qu'il y ait lieu de substituer une voiture spéciale aux wagons ordinaires, le transport de cette voiture sera également gratuit.

Lorsque la Compagnie voudra changer les heures de départ de ses convois ordinaires, elle sera tenue d'en avertir l'administration des postes quinze jours à l'avance.

3° Le service de la poste pourra exiger chaque jour un ou plusieurs trains spéciaux dont la marche sera réglée par M. le gouverneur général de l'Algérie, la Compagnie entendue.

La rétribution à payer dans ce cas à la Compagnie pour chaque train ne pourra excéder soixante-quinze centimes par kilomètre parcouru pour la première voiture, et vingt-cinq centimes pour chaque voiture en sus de la première.

4° La Compagnie pourra placer dans les convois spéciaux de la poste des voitures de toutes classes pour le transport, à son profit, des voyageurs et des marchandises.

5° La Compagnie ne pourra être tenue d'établir des convois spéciaux ou de changer les heures de départ, la marche ou le stationnement des convois, qu'autant que l'administration l'aura prévenue par écrit quinze jours à l'avance.

6° Néanmoins, toutes les fois qu'en dehors des services réguliers l'administration requerra l'expédition d'un convoi extraordinaire, soit de jour, soit de nuit, cette expédition devra être faite immédiatement, sauf l'observation des règlements de police; le prix sera ultérieurement réglé, de gré à gré ou à dire d'experts, avec l'administration et la Compagnie.

7° L'administration des postes fera construire à ses frais les voitures qu'il pourra être nécessaire d'affecter spécialement au transport et à la manutention des dépêches. Elle réglera la forme et la dimension de ces voitures, sauf l'approbation par M. le gouverneur général de l'Algérie des dispositions qui intéressent la régularité et la sécurité de la circulation. Elles seront montées sur châssis et sur roues. Leur poids ne dépassera pas six mille kilogrammes, chargement compris. L'administration des postes fera entretenir à ses frais ses voitures spéciales; toutefois, l'entretien des châssis et des roues sera à la charge de la Compagnie.

Droits réservés au Cnam et à ses partenaires

8° La Compagnie ne pourra réclamer aucune augmentation des prix ci-dessus indiqués lorsqu'il sera nécessaire d'employer des plates-formes au transport des malles-poste ou des voitures spéciales en réparation.

9° La vitesse moyenne des convois spéciaux mis à la disposition de l'administration des postes ne pourra être inférieure à celle des trains les plus rapides de la Compagnie dans chaque section.

10° La Compagnie sera tenue de transporter gratuitement, par tous les convois de voyageurs, tout agent des postes chargé d'une mission ou d'un ordre de service accidentel et porteur d'un ordre de service régulier délivré conformément aux prescriptions d'un arrêté rendu par le gouverneur de l'Algérie, la Compagnie entendue. Il sera accordé à l'agent des postes en mission une place de voiture de première classe.

11° La Compagnie sera tenue de fournir, à chacun des points extrêmes de la ligne, ainsi qu'aux principales stations intermédiaires qui seront désignées par l'administration des postes, un emplacement sur lequel l'administration pourra faire construire des bureaux de poste ou d'entrepôt des dépêches et des hangars pour le chargement et le déchargement des malles-poste. Les dimensions de cet emplacement seront, au maximum, de soixante mètres carrés.

12° La valeur locative du terrain ainsi fourni par la Compagnie lui sera payé de gré à gré ou à dire d'experts.

13° La position sera choisie de manière que les bâtiments qui y seront construits aux frais de l'État ne puissent entraver en rien le service de la Compagnie.

14° L'administration se réserve le droit d'établir à ses frais, sans indemnité, mais aussi sans responsabilité pour la Compagnie, tous poteaux ou appareils nécessaires à l'échange des dépêches sans arrêt de train, à la condition que ces appareils, par leur nature ou leur position, n'apportent pas d'entraves aux différents services de la ligne ou des stations.

15° Les employés chargés de la surveillance du service, les agents préposés à l'échange ou à l'entrepôt des dépêches auront accès dans les gares ou stations pour l'exécution de leur service en se conformant aux règlements de police intérieure de la Compagnie.

Art. 56. — La Compagnie sera tenue, à toute réquisition, de faire partir par convoi ordinaire les wagons ou voitures cellulaires employés au transport des prévenus, accusés ou condamnés.

Les wagons et les voitures employés au service dont il s'agit seront construits aux frais de l'État ou des départements, leurs formes et dimensions seront déterminées de concert par le gouverneur général de l'Algérie, la Compagnie entendue.

Les employés de l'administration, les gardiens, les gendarmes et les prisonniers placés dans les wagons ou voitures cellulaires, ne seront assujettis qu'à la moitié de la taxe applicable aux places de deuxième classe, telle qu'elle est fixée par le présent cahier des charges.

Les gendarmes placés dans les mêmes voitures ne payeront que le quart de la même taxe.

Le transport des wagons et des voitures sera gratuit.

Droits réservés au Cnam et à ses partenaires

Dans le cas où l'administration voudrait, pour le transport des prisonniers, faire usage des voitures de la Compagnie, celle-ci sera tenue de mettre à sa disposition un ou plusieurs compartiments spéciaux de voitures de deuxième classe à deux banquettes. Le prix de location sera fixé à raison de trente centimes (0 fr. 30) par compartiment et par kilomètre.

Les dispositions qui précèdent seront applicables au transport des jeunes délinquants recueillis par l'administration pour être transférés dans les établissements d'éducation.

Art. 57. — Sur chaque ligne, le Gouvernement se réserve la faculté de faire, le long des voies, toutes les constructions, de poser tous les appareils nécessaires à l'établissement d'une ligne télégraphique, sans nuire au service du chemin de fer.

Sur la demande de l'administration des lignes télégraphiques, il sera réservé, dans les gares des villes et des localités qui seront désignées ultérieurement, des maisonnettes destinées à recevoir le bureau télégraphique et son matériel.

La Compagnie concessionnaire sera tenue de faire garder par ses agents les fils et appareils des lignes électriques, de donner aux employés télégraphiques connaissance de tous les accidents qui pourraient survenir et de leur en faire connaître les causes.

En cas de rupture du fil télégraphique, les employés de la Compagnie auront à raccrocher provisoirement les bouts séparés, d'après les instructions qui leur seront données à cet effet.

Les agents de la télégraphie voyageant pour le service de la ligne électrique auront le droit de circuler gratuitement dans les voitures du chemin de fer.

En cas de rupture du fil télégraphique ou d'accidents graves, une locomotive sera mise immédiatement à la disposition de l'inspecteur 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 sera gratuit et il devra être effectué dans des conditions telles qu'il ne puisse entraver en rien la circulation publique.

Dans le cas où des déplacements de fils, appareils ou poteaux deviendraient nécessaires par suite de travaux exécutés sur le chemin, ces déplacements auraient lieu aux frais de la Compagnie, par les soins de l'administration des lignes télégraphiques.

La Compagnie pourra être autorisée et, au besoin, requise par le gouverneur général de l'Algérie d'établir à ses frais les fils et appareils télégraphiques destinés à transmettre les signaux nécessaires pour la sûreté et la régularité de son exploitation.

Elle pourra, avec l'autorisation de M. le gouverneur général de l'Algérie, se servir des poteaux de la ligne télégraphique de l'État, lorsqu'une semblable ligne existera le long de la voie.

La Compagnie sera tenue de se soumettre à tous les règlements d'administration publique concernant l'établissement et l'emploi de ces appareils, ainsi que l'organisation, aux frais de la Compagnie, du contrôle de ce service par les agents de l'État.

Droits réservés au Cnam et à ses partenaires

TITRE VI. — *Clauses diverses.*

Art. 58. — Dans le cas où le Gouvernement ordonnerait ou autoriserait la construction de routes, de chemins de fer ou de canaux qui traverseraient la ligne objet de la présente concession, la Compagnie 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 la Compagnie.

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 de la Compagnie.

Art. 60. — Le Gouvernement se réserve expressément le droit d'accorder de nouvelles concessions de chemins de fer s'embranchant sur les lignes concédées ou qui pourraient être établies en prolongement desdites lignes.

La Compagnie ne pourra mettre aucun obstacle à ces embranchements ni réclamer, à l'occasion de leur établissement, aucune indemnité quelconque, pourvu qu'il n'en résulte aucun obstacle à la circulation, ni aucuns frais particuliers pour la Compagnie.

Les Compagnies concessionnaires de chemins de fer d'embranchement ou de prolongement auront la faculté, moyennant les tarifs ci-dessus déterminés et l'observation des règlements de police et de service établis ou à établir, de faire circuler leurs voitures, wagons et machines sur le chemin de fer objet de la présente concession, pour lequel cette faculté sera réciproque à l'égard desdits embranchements et prolongements.

Dans le cas où les diverses Compagnies ne pourraient s'entendre entre elles sur l'exercice de cette faculté, le Gouvernement statuerait sur les difficultés qui s'élèveraient entre elles à cet égard.

Dans le cas où une Compagnie 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 la Compagnie concessionnaire de cette dernière ligne ne voudrait pas circuler sur les prolongements et embranchements, les Compagnies seraient tenues de s'arranger entre elles, de manière que le service de transport ne soit jamais interrompu aux points de jonction des diverses lignes.

Celle des Compagnies 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 Compagnies ne se mettraient pas d'accord sur la quotité de l'indemnité ou sur les moyens d'assurer la continuation du service sur toute la ligne, le Gouvernement y pourvoirait d'office et prescrirait toutes les mesures nécessaires.

La Compagnie pourra être assujettie, par les décrets qui seront ultérieurement rendus pour l'exploitation des chemins de fer de prolongement ou d'embranchement joignant celui qui lui est concédé, à accorder aux Compagnies de ces chemins une réduction de péage ainsi calculée :

Droits réservés au Cnam et à ses partenaires

1° Si le prolongement ou l'embranchement n'a pas plus de cent kilomètres, dix pour cent (10 %) du prix perçu par la Compagnie;

2° Si le prolongement ou l'embranchement excède cent kilomètres, quinze pour cent (15 %);

3° Si le prolongement ou l'embranchement excède deux cents kilomètres, vingt pour cent (20 %);

4° Si le prolongement ou l'embranchement excède trois cents kilomètres, vingt-cinq pour cent (25 %).

Art. 61. — La Compagnie sera tenue de s'entendre avec les villes, les communes et les propriétaires de mines, usines ou carrières qui, offrant de se soumettre aux conditions prescrites ci-après, demanderaient un nouvel embranchement; à défaut d'accord, l'administration statuera sur la demande, la Compagnie entendue.

Les embranchements seront construits aux frais des villes, communes et propriétaires de mines et usines ou carrières, 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 desdits 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 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, nonosbtant l'avertissement spécial donné par la Compagnie, elle pourra exiger une indemnité

Droits réservés au Cnam et à ses partenaires

égale à la valeur du droit de loyer des wagons pour chaque période de retard après l'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 Compagnie, et les frais qui en résulteraient lui seront remboursés par lesdits propriétaires.

En cas de difficulté, il sera statué par l'administration, la Compagnie 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 Compagnie, 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 la Compagnie serait en droit de répéter 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 dix-huit centimes (0 fr. 18) par tonne pour le premier kilomètre et, en outre, six centimes (0 fr. 06) 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'ils 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 l'administration supérieure, sur la proposition de la Compagnie.

Tout wagon envoyé par la Compagnie 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 Compagnie sera en droit de refuser les chargements qui dépasseraient le maximum de trois mille cinq cents kilogrammes, déterminé en raison des dimensions actuelles des wagons.

Le maximum sera revisé 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 Compagnie.

Art. 62. — Dans le cas de l'établissement d'une contribution foncière en Algérie, la cote de cette contribution pour les chemins de fer serait calculée en raison de la surface de terrain occupée par ces chemins et leurs dépendances comme pour les canaux, conformément à la loi du 25 avril 1803.

Dans le même cas, 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 de la Compagnie.

Droits réservés au Cnam et à ses partenaires

Art. 63. — Les agents et gardes que la Compagnie établira, soit pour la perception des droits, soit pour la police et la surveillance des chemins de fer et de leurs dépendances, et qui seront agréés par l'administration, auront qualité pour dresser procès-verbal sur les crimes, délits et contraventions concernant la conservation de la voie ferrée et de ses dépendances.

Art. 64. — Il sera institué près de la Compagnie un ou plusieurs inspecteurs ou commissaires spécialement chargés de surveiller les opérations de la Compagnie, pour tout ce qui ne rentre pas dans les attributions des ingénieurs de l'État.

Art. 65. — Les frais de visite, de surveillance et de réception des travaux, et les frais de contrôle de l'exploitation, seront supportés par la Compagnie. Ces frais comprendront le traitement des inspecteurs ou commissaires dont il a été question dans l'article précédent.

Afin de pourvoir à ces frais, la Compagnie sera tenue de verser chaque année, à la caisse centrale du Trésor public, une somme de cent francs par chaque kilomètre de chemin de fer concédé. Toutefois, cette somme sera réduite à cinquante francs par kilomètre pour les sections non encore livrées à l'exploitation.

Dans lesdites sommes n'est pas comprise celle qui sera déterminée, en exécution de l'article 57 ci-dessus, pour frais de contrôle du service télégraphique de la Compagnie par les agents de l'État.

Si la Compagnie ne verse pas les sommes ci-dessus réglées aux époques qui auront été fixées, le préfet rendra un rôle exécutoire et le montant en sera recouvré comme en matière de contributions publiques.

Art. 66. — La Compagnie fait élection de domicile à Paris. Elle est tenue d'avoir à Oran un représentant accrédité auprès de l'administration. Dans le cas où elle ne l'aurait pas fait, toute notification ou signification à elle adressée sera valable lorsqu'elle sera faite au secrétariat général de la préfecture de la Seine ou au secrétariat général de la préfecture d'Oran.

Art. 67. — Les contestations qui s'élèveraient entre la Compagnie 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 d'Oran, sauf recours au Conseil d'État.

Droits réservés au Cnam et à ses partenaires

SÉRIE VI

VÉRIFICATION DES COMPTES DES COMPAGNIES LIÉES AVEC L'ÉTAT PAR DES CONVENTIONS FINANCIÈRES

ANNEXE XCIV

Spécimen des décrets portant règlement d'administration publique sur les justifications financières à fournir par les Compagnies dotées de la garantie d'intérêt de l'État, sur le territoire de la France continentale (1).

TITRE Ier. — *Justification des frais de premier établissement.*

Article 1er. — Le capital affecté au rachat ou à la construction des lignes du nouveau réseau désignées en l'article 2 de la convention du 11 juin 1859 est établi, tant pour l'application de la garantie d'intérêt que pour l'exercice du droit de partage des bénéfices, par un compte qui comprend :

1° Toutes les sommes que la Compagnie justifie avoir dépensées dans un but d'utilité pour le rachat, la construction et la mise en service de chaque ligne et de ses dépendances, jusqu'au 1er janvier qui a suivi l'ouverture de la ligne;

2° La dépense d'entretien et d'exploitation, jusqu'à la même époque, des parties du chemin successivement mises en service;

3° Les trois cinquièmes de la dépense d'entretien de la voie et des terrassements pendant une année, à dater de la même époque, pour les parties du

(1) Ces décrets sont intervenus le 2 mai 1863 pour le réseau de l'Est, le 6 mai 1863 pour les réseaux de l'Ouest, d'Orléans et du Midi, le 6 juin 1863 pour le réseau de Paris-Lyon-Méditerranée, le 6 août 1863 pour le chemin Victor-Emmanuel.

Droits réservés au Cnam et à ses partenaires

chemin qui n'auraient été mises en service que dans le cours de l'année précédente ;

4° Les sommes employées au payement de l'intérêt et de l'amortissement des titres émis pour le rachat ou la construction des lignes du nouveau réseau, jusqu'à l'époque où commence pour ces lignes l'application de la garantie d'intérêt, et seulement pour la portion de cet intérêt et de cet amortissement qui ne serait pas couverte par les produits nets des lignes ou sections successivement mises en exploitation.

Art. 2.— Sont déduits du compte des frais de premier établissement :

1° Les produits bruts de toute nature afférents aux parties du chemin successivement mises en service, et réalisés jusqu'au 1er janvier qui a suivi l'ouverture de chaque ligne ;

2° Le produit des propriétés immobilières à aliéner, ainsi qu'il est prescrit ci-après article 6 ;

3° Le produit des capitaux affectés à l'établissement de chaque ligne jusqu'au moment de leur emploi en travaux.

Art. 3. — Le compte général par ligne est arrêté provisoirement, d'après les écritures de la Compagnie, au 1er janvier qui a suivi la mise en exploitation de chaque ligne.

A ce compte est joint l'état des dépenses faites et constatées jusque-là, mais qui n'auraient pu être payées. Ces dépenses, ainsi que les frais extraordinaires d'entretien et de terrassement de la voie mentionnés au paragraphe 3 de l'article 1er, sont l'objet d'un compte supplémentaire arrêté trois mois après la fin de l'année révolue qui suit la date fixée pour l'achèvement complet des travaux.

Art. 4. — Le compte général devient définitif cinq ans après le 1er janvier qui a suivi l'ouverture de chaque ligne. Jusqu'à cette époque, la Compagnie peut porter au compte des frais de premier établissement les dépenses nécessaires pour compléter la construction et la mise en service de la ligne.

Art. 5. — Après l'expiration de ce délai de cinq ans, la Compagnie peut être autorisée, par décrets délibérés en conseil d'État, à ajouter audit compte, mais seulement pour l'exercice du droit de partage des bénéfices, les dépenses faites pour l'exécution des travaux qui sont reconnus de premier établissement.

Dans ce cas, la Compagnie n'a droit qu'au prélèvement, sur les produits nets, des intérêts et de l'amortissement desdites dépenses.

Art. 6. — La Compagnie doit procéder, dans le délai de deux années après l'achèvement complet des travaux de la ligne, à l'aliénation de toutes les propriétés immobilières qu'elle a acquises et qui ne sont pas affectées au service du chemin de fer.

Dans le cas où l'aliénation n'a pas lieu avant la clôture du compte général définitif, la valeur d'acquisition desdites propriétés immobilières est déduite du compte de premier établissement.

Le produit des aliénations est porté, à mesure qu'elle s'opèrent, à un compte spécial qui reste ouvert jusqu'à la clôture du compte général et qui vient en déduction de ce dernier compte.

Droits réservés au Cnam et à ses partenaires

Art. 7. — Le compte général tant provisoire que définitif présente, pour chaque ligne, le développement des dépenses, conformément aux tableaux dont les modèles sont déterminés par le Ministre de l'agriculture, du commerce et des travaux publics, la Compagnie entendue.

Art. 8. — Le compte général définitif sera produit, avec les pièces à l'appui, dans les six mois de la date du présent décret, pour celles des lignes qui ont été mises en exploitation depuis plus de cinq ans.

Pour les autres lignes, le même compte sera fourni cinq ans après le 1er janvier qui aura suivi l'ouverture de chacune d'elles.

Le compte provisoire et l'état des dépenses restant à payer seront fournis avec les pièces à l'appui, savoir :

Pour les lignes ouvertes depuis moins de cinq ans, dans les six mois de la date du présent décret, et pour les lignes encore en construction, le 1er janvier qui suivra la mise en exploitation de chacune d'elles.

Art. 9. — Les comptes de premier établissement sont soumis à l'examen d'une commission instituée par notre Ministre de l'agriculture, du commerce et des travaux publics. La commission est composée d'un conseiller d'État, président, et de six membres, dont trois au choix de notre Ministre des finances (1).

La Compagnie est tenue de représenter les registres, pièces comptables, correspondances et tous autres documents que la commission juge nécessaires à la vérification des comptes.

La commission peut se transporter, au besoin, par elle-même ou par ses délégués, soit au siège de la Compagnie, soit dans les gares, ateliers et bureaux de toutes les lignes.

Elle adresse son rapport, avec les comptes et les pièces justificatives, à notre Ministre de l'agriculture, du commerce et des travaux publics qui, après communication à notre Ministre des finances, arrête, sauf le recours au Conseil d'État, le montant des sommes dépensées qu'il reconnaît devoir faire partie du capital auquel est applicable la garantie d'intérêt.

TITRE II. — *Justification annuelle des dépenses d'exploitation et des recettes.*

Art. 10 — A dater de l'exercice 1865, la Compagnie est tenue de remettre, dans les trois premiers mois de chaque année, à notre Ministre de l'agriculture, du commerce et des travaux publics, le budget de ses dépenses et de ses recettes pour l'exercice commençant au 1er janvier suivant, et de lui communiquer, dans le cours de l'exercice, les modifications qu'il y aurait lieu d'apporter à ce budget.

Art. 11. — Le compte des dépenses et le compte des recettes de chaque exercice sont établis d'après les registres de la Compagnie, distinctement pour l'ancien et pour le nouveau réseau; dans les quatre premiers mois de l'exercice suivant.

Les dépenses et les recettes propres à chacune des sections du nouveau

(1) Voir annexe n° 96.

Droits réservés au Cnam et à ses partenaires

réseau successivement mises en exploitation sont séparément établies jusqu'à l'époque où commence, pour ces sections, l'application de la garantie d'intérêt.

Art. 12. — Sont compris dans les frais annuels d'entretien et d'exploitation.

1° Toutes les dépenses qui, à partir du 1er janvier qui a suivi la mise en service de chaque ligne, ont été faites dans un but d'utilité pour les réparations ordinaires et extraordinaires, l'exploitation et l'administration du chemin de fer et de ses dépendances, à l'exclusion des dépenses à porter au compte de premier établissement ;

2° Les contributions de toute nature payées par la Compagnie ;

3° Les frais d'entretien et d'exploitation des propriétés immobilières jusqu'à leur aliénation ;

4° Le prélèvement opéré pour la réserve, conformément aux statuts ;

5° Les prélèvements ou versements faits au profit des employés de la Compagnie.

N'y sont pas compris :

1° L'intérêt et l'amortissement des emprunts, notamment de ceux que la Compagnie aurait contractés pour l'achèvement des travaux, en cas d'insuffisance du capital garanti par l'État, aux termes de l'article 7 de la convention du 11 juin 1859 ;

2° Les frais concernant des établissements qui ne servent pas directement à l'exploitation du chemin de fer.

Art. 13. — Le compte des recettes comprend, distinctement pour l'ancien et le nouveau réseau, les produits bruts de toute nature autres que ceux provenant d'établissements qui ne servent pas directement à l'exploitation du chemin de fer.

Les produits des immeubles à aliéner y sont portés jusqu'au jour de l'aliénation.

Art. 14. — A dater de l'exercice 1865 (1), les comptes annuels font ressortir :

1° Le produit net kilométrique de l'exploitation des lignes terminées de l'ancien réseau ;

2° La portion de ce produit net qui doit, s'il y a lieu, couvrir, concurremment avec les produits nets de l'exploitation du nouveau réseau, l'intérêt et l'amortissement garantis par l'État ;

3° Le montant du capital employé en dépenses de premier établissement du nouveau réseau, ainsi que le montant des intérêts et de l'amortissement garantis ;

4° Le montant des produits nets de l'exploitation du nouveau réseau à affecter au service des intérêts et de l'amortissement, concurremment avec l'excédant des produits nets de l'ancien réseau.

(1) 1864 pour le réseau de l'Est.
1862 pour l'ancien réseau et 1865 pour le nouveau réseau du Midi.
1872 pour le chemin du Rhône au mont Cenis (convention du 1er mai 1860).

Droits réservés au Cnam et à ses partenaires

Art. 15. — A dater de l'exercice 1872 inclusivement, les comptes d'exercice font ressortir, d'après les bases déterminées par l'article 6 de la convention du 11 juin 1859, l'excédant des produits nets à partager par moitié entre l'État et la Compagnie.

Art. 16. — Le Ministre de l'agriculture, du commerce et des travaux publics détermine, la Compagnie entendue, les justifications à produire à l'appui des comptes dont les développements par articles sont présentés conformément aux modèles arrêtés par lui.

Art. 17. — Les comptes des recettes et des dépenses de chaque exercice sont adressés, dans les quatre premiers mois de l'année suivante, à notre Ministre de l'agriculture, du commerce et des travaux publics.

TITRE III. — *Application de la garantie d'intérêt et partage des bénéfices.*

Art. 18. — A dater de l'exercice 1865 (1), s'il paraît résulter des comptes des recettes et des dépenses d'un exercice qu'il y a lieu de réclamer la garantie de l'intérêt et de l'amortissement, notre Ministre de l'agriculture, du commerce et des travaux publics soumet lesdits comptes à l'examen de la Commission mentionnée dans l'article 9.

A dater de l'exercice 1872, les comptes sont, dans tous les cas, soumis à l'examen de la Commission.

Art. 16. — Notre Ministre de l'agriculture, du commerce et des travaux publics, après avoir communiqué à notre Ministre des finances les comptes portant liquidation, soit d'avances à la charge du Trésor, soit de bénéfices à partager entre l'État et la Compagnie, en arrête le règlement définitif sur le rapport de la Commission.

Art. 20. — Immédiatement après la fin de chaque année et avant le règlement définitif des comptes des recettes et des dépenses, arrêté conformément aux articles 18 et 19, si les produits nets de l'exercice affectés au payement de l'intérêt et de l'amortissement garantis par l'État paraissent insuffisants, notre Ministre de l'agriculture, du commerce et des travaux publics peut, sur la demande de la Compagnie, sur le rapport de la Commission et après communication à notre Ministre des finances, arrêter le montant de l'avance à faire à la Compagnie.

Dans le cas où le règlement définitif des comptes de l'exercice ferait reconnaître que l'avance a été trop considérable, la Compagnie sera tenue de rembourser immédiatement l'excédant au Trésor, avec les intérêts à quatre pour cent.

Art. 21. — Lorsque l'État a payé, à titre de garant, tout ou partie d'une annuité, il en est remboursé, avec les intérêts à quatre pour cent par an, conformément aux dispositions de l'article 5 de la convention du 11 juin 1859.

A cet effet, le règlement de compte arrêté par notre Ministre de l'agriculture, du commerce et des travaux publics, ainsi qu'il est dit en l'article 19 qui

(1) 1864 pour le réseau de l'Est.
1862 pour l'ancien réseau et 1865 pour le nouveau réseau du Midi.
1872 pour le chemin du Rhône au mont-Cenis (convention du 1er mai 1863).

Droits réservés au Cnam et à ses partenaires

précède, contient, s'il y a lieu, la liquidation et le prélèvement des avances du Trésor.

TITRE IV. — *Contrôle et surveillance.*

Art. 22. — Un inspecteur général des chemins de fer, désigné chaque année par notre Ministre de l'agriculture, du commerce et des travaux publics, est chargé, sous son autorité, de surveiller, dans l'intérêt de l'État, tous les actes de la gestion financière de la Compagnie.

Art. 23. — La Compagnie lui communique, à toute époque, les registres de ses délibérations, ses livres journanx, ses écritures, sa correspondance et tous les documents qu'il juge nécessaires pour constater la situation active et passive de la Compagnie.

Art. 24. — L'inspecteur général des chemins de fer désigné par notre Ministre de l'agriculture, du commerce et des travaux publics, ainsi qu'il vient d'être dit, a le droit d'assister à toutes les séances de l'assemblée générale de la Compagnie.

Art. 25. — Il reçoit de la Compagnie, pour les transmettre avec son avis à notre Ministre de l'agriculture, du commerce et des travaux publics, tous les comptes et documents qu'est tenue de fournir la Compagnie aux termes du présent décret.

Art. 26. — La comptabilité de la Compagnie est soumise à la vérification périodique de l'inspection générale des finances, qui a, pour l'accomplissement de cette mission, tous les droits dévolus à l'inspecteur général des chemins de fer par l'article 23 du présent décret.

TITRE V. — *Dispositions générales.*

Art. 27. — La forme des obligations à émettre par la Compagnie, la quotité, le mode de négociation et les conditions de chaque émission partielle, doivent être préalablement approuvés par notre Ministre de l'agriculture, du commerce et des travaux publics.

Art. 28. — Dans le cas où la Compagnie se croit lésée par les règlements de comptes arrêtés ainsi qu'il est prescrit ci-dessus, elle conserve son recours au Conseil d'État par la voie contentieuse.

Art. 29. — Sont abrogées les dispositions des décrets et ordonnances antérieurs, en ce qu'elles ont de contraire aux dispositions du présent décret.

Art. 30. — Notre Ministre, secrétaire d'État au département de l'agriculture, du commerce et des travaux publics, et notre Ministre secrétaire d'État au département des finances, sont chargés, chacun en ce qui le concerne, de l'exécution du présent décret.

Nota 1. — Le règlement relatif au réseau du Nord contient les clauses spéciales suivantes.

Art. 23, 2e paragraphe. — Elle (la Compagnie) lui (à l'inspecteur général) fait ouvrir dans le même but, tant au siège de la Compagnie que dans les établissements, gares et stations du réseau, ses bureaux de comptabilité, ses

Droits réservés au Cnam et à ses partenaires

ateliers, magasins, dépôts de matières et de valeurs de toute nature, y compris les deniers en caisse et les effets en portefeuille.

Art. 24. — Lorsque l'inspecteur général croit reconnaître que des travaux, des marchés et tous autres faits de gestion pouvant affecter soit la recette, soit la dépense, sont inutiles ou frustratoires, il en réfère au Ministre, qui l'autorise, s'il y a lieu, à requérir la réunion immédiate du conseil d'administration pour délibérer sur les observations qu'il a à lui soumettre, auquel cas il assiste aux séances du conseil d'administration, et ses observations sont inscrites au procès-verbal.

Art. 26 (intercalé entre les art. 24 et 25 du type). Il (l'inspecteur général) tient registre : 1° des obligations émises ; 2° de celles qui n'ont pas été présentées au payement du semestre ; 3° de celles qui sont appelées chaque année au remboursement par le tirage au sort et de leur amortissement. Il constate l'apposition d'un timbre d'annulation sur les obligations amorties.

Art. 27. — Il surveille l'application des sommes produites par l'émission des obligations et des fonds avancés par le Trésor à titre de garant.

Nota II. — Le règlement relatif au réseau de Paris-Lyon-Méditerranée contient un article 29 ainsi conçu : le compte définitif de premier établissement des lignes de l'ancien réseau qui ont été mises en exploitation avant le 1er janvier 1863 sera arrêté au 31 décembre 1866.

Nota III. — Le règlement relatif au réseau du Midi contient les dispositions spéciales suivantes :

Art. 11, 2e paragraphe. — Les résultats de l'exploitation du canal latéral à la Garonne et ceux du canal du Midi, pendant la durée du bail d'affermage de ce dernier canal, sont ajoutés aux résultats de l'exploitation de l'ancien réseau.

Art. 13. — Le compte des recettes comprend distinctement d'une part, pour l'ancien réseau, augmentés des produits du canal latéral à la Garonne et de ceux du canal du Midi, pendant la durée du bail d'affermage de ce dernier canal, de l'autre, pour le nouveau réseau, les produits bruts de toute nature autres que ceux provenant d'établissements qui ne servent pas directement à l'exploitation soit du chemin de fer, soit des canaux concédés ou affermés.

. . . . . .

Art. 14. . . . . .

1°. . . . . .

(2e paragraphe). — Conformément aux articles 10 et 11 de la convention du 11 juin 1859, les produits nets du canal latéral à la Garonne et du canal du Midi, pendant la durée du bail d'affermage de ce dernier canal, sont ajoutés à ceux de l'ancien réseau. Le total des produits nets ainsi réunis est divisé par le nombre de kilomètres de chemin de fer composant l'ancien réseau.

Droits réservés au Cnam et à ses partenaires

ANNEXE XCV

Décrets portant règlement d'administration publique sur les justifications financières à fournir par les Compagnies d'intérêt général de l'Algérie dotées de la garantie d'intérêt.

I. — COMPAGNIE DE PARIS-LYON-MÉDITERRANÉE (20 SEPTEMBRE 1863).

Le règlement est conforme au type de la métropole, si ce n'est qu'il vise la convention du 1er mai 1863, et qu'à l'article 10 il n'exige la production du budget de la Compagnie qu'à partir de l'année suivant la mise en exploitation de l'ensemble des lignes concédées.

II. — COMPAGNIE DE BONE-GUELMA

A. — *Décret du 26 janvier 1880.*

TITRE Ier. — *Capital de premier établissement.*

Article 1er. — Le capital affecté à la construction du chemin de fer de Bône à Guelma est établi, pour l'application de la garantie d'intérêt, d'après les bases déterminées par l'article 2 de la convention du 10 mars 1875 et fixé à forfait à douze millions (12 000 000 fr.).

Conformément à l'article 3 de la convention du 13 septembre 1872, la portion de ce capital afférente à la section de Bône à Duvivier sera calculée en réduisant proportionnellement à la longueur kilométrique le capital d'établissement de la ligne entière.

TITRE II. — *Justification des recettes brutes de l'exploitation.*

Art. 2. — Dans la première quinzaine de janvier, la Compagnie remet au Ministre des travaux publics et au gouverneur général civil de l'Algérie un compte détaillé, relevé d'après ses registres, et comprenant, pour l'année précédente, indépendamment du revenu garanti à six pour cent, des dépenses de premier établissement établies en conformité de l'article 1er :

1° Les recettes brutes de l'exploitation,

2° Les frais d'exploitation établis à forfait, conformément aux articles 2 et 3 de la convention du 16 octobre 1876, par rapport aux recettes brutes kilométriques.

Pour l'établissement des recettes kilométriques, les longueurs seront comptées d'après les procès-verbaux de chaînage dressés contradictoirement avec la Compagnie, abstraction faite des voies de service.

Art. 3. — Le compte des recettes comprend les produits bruts de toute nature et notamment les produits de placement de fonds provenant de l'exploitation. Sont seuls exceptés ceux provenant d'établissements qui ne servent pas directement à l'exploitation du chemin de fer.

Les produits des immeubles acquis par la Compagnie à raison de l'établissement du chemin de fer y sont portés jusqu'au jour de l'aliénation qui en sera autorisée par l'État.

Article 4. — (Conforme à l'article 16 du type.)

Droits réservés au Cnam et à ses partenaires

TITRE III. — *Application de la garantie d'intérêt et remboursement des avances faites par l'État.*

Art. 5. — Les comptes prévus par les articles 2 et 3 ci-dessus sont soumis à l'examen d'une Commission instituée par le Ministre des travaux publics.

(Composition et attributions de la Commission comme au type.)

Elle adresse son rapport, avec le compte et les pièces justificatives, au Ministre des travaux publics qui, après communication au Ministre des finances, arrête le règlement définitif du compte et fixe, s'il y a lieu, le montant des avances à la charge du Trésor.

Art. 6. — Indépendamment du compte annuel qui fait l'objet de l'article 2 ci-dessus, la Compagnie remet dans la première huitaine du mois de juillet, au gouverneur général civil de l'Algérie, qui le transmet, avec ses observations, au Ministre des travaux publics, un compte provisoire semestriel établi sur les mêmes bases.

S'il paraît résulter de ce compte qu'il y a lieu à l'application de la garantie d'intérêt, le Ministre des travaux publics, sur la demande de la Compagnie, et sur le rapport de la commission de vérification des comptes, après communication au Ministre des finances, arrête le montant de l'acompte à payer à la Compagnie sur le résultat de l'année en cours.

Art. 7. — Dans le cas où les sommes dues à la Compagnie au titre de la garantie ne lui seraient pas versées dans le mois de la remise des comptes annuels ou semestriels prévus aux articles 2 et 6, les sommes dues à la Compagnie seront liquidées avec les intérêts stipulés dans l'article 1er de la convention du 16 octobre 1876.

Art. 8. — Le règlement de compte arrêté ainsi qu'il est dit à l'article 5 contient, s'il a y lieu, la liquidation des remboursements qui peuvent être dus à l'État, par application de l'article 10 de la convention du 4 mars 1874.

Les sommes dues à l'État pour remboursement d'avance seront versées par la Compagnie dans les caisses du Trésor, dans la huitaine de l'arrêté liquidatif.

TITRE IV. — *Contrôle et surveillance.*

(Conforme au type si ce n'est que l'inspecteur général est remplacé par un commissaire désigné par le Ministre des travaux publics, après entente avec le gouverneur général et que l'institution de ce commissaire a un caractère facultatif.)

TITRE V. — *Dispositions générales.*

Art. 14. — (Conforme à l'article 10 du type si ce n'est que le budget doit être remis dans les deux premiers mois au gouverneur général.)

B. — *Décret du 26 janvier 1880.*

TITRE Ier. — *Capital de premier établissement.*

Article 1er. — Le capital affecté à la construction des lignes désignées à l'article 1er de la convention du 11 janvier 1877 et à l'article 1er de la convention additionnelle du 8 mars de la même année, relative aux chemins de la Medjerdah (Tunisie), est établi, pour l'application de la garantie du revenu, d'après les

Droits réservés au Cnam et à ses partenaires

bases déterminées par l'article 3 de la convention du 11 janvier 1877, pour les lignes de l'Algérie, et par l'article 2 de la convention additionnelle du 8 mars 1877, pour les lignes de la Tunisie. Ce capital est fixé à forfait, savoir :

Pour la ligne de Duvivier à Souk-Arrhas, à 21 155 544 fr. ;

Pour la ligne de Guelma à Hammam-Meskoutine, à 4 172 570 fr. ;

Pour la ligne d'Hammam-Meskoutine aux abords du Kroubs, à 18 968 000 fr ;

Pour la ligne de Souk-Arrhas à Sidi-el-Hemessi, à une somme à déterminer ultérieurement dans les conditions prévues à l'article 3 précité de la convention du 11 janvier 1877 ;

Pour les lignes de la Medjerdah (Tunisie), à la somme obtenue en capitalisant à 6 % le revenu net minimum fixé par l'article 2 de la convention additionelle du 8 mars 1877, à 10 122 fr. par kilomètre exploité, sans que le nombre des kilomètres garantis puisse dépasser 220.

Pour le calcul de la garantie de revenu due à chacune des sections de ligne successivement ouvertes à l'exploitation, le capital d'établissement sera déterminé en appliquant auxdites sections, à raison de leurs longueurs, le prix kilométrique moyen de la ligne entière.

Art. 2. — Les longueurs servant de base aux calculs ci-dessus seront établies pour les sections exploitées, d'après les procès-verbaux de chaînage dressés contradictoirement avec la Compagnie ;

Pour les sections non exploitées, d'après les projets définitifs approuvés par l'administration ou d'après les avant-projets annexés aux conventions.

Ces longueurs ne comprendront pas les voies de service.

TITRE II. — *Justification des recettes brutes d'exploitation.*

Art. 3. — Dans le mois de janvier de chaque année, la Compagnie remet au Ministre des travaux publics et au gouverneur général civil de l'Algérie un compte détaillé établi d'après ses registres et comprenant, pour l'année précédente, indépendamment du revenu garanti établi en conformité de l'article 1er :

1° Les recettes brutes de l'exploitation ;

2° Les frais d'exploitation établis à forfait, conformément à l'article 4 de la convention du 11 janvier 1877, par rapport aux recettes brutes moyennes kilométriques ;

3° L'amortissement des emprunts contractés dans les limites du capital fixé à forfait, ainsi qu'il est dit aux articles 1 et 2 ci-dessus et proportionnellement à l'importance du capital-obligations et du capital-actions employés pour la construction des lignes et de leurs sections.

Pour l'établissement des recettes kilométriques, les longueurs seront comptées d'après les procès-verbaux de chaînage contradictoires comme il est dit à l'article 2.

Art. 4. — (Conforme à l'article 3 du décret précédent.)

Art. 5. — (Conforme à l'article 16 du type.)

TITRE III. — *Application de la garantie de revenu et remboursement des avances faites par l'État.*

Art. 6. — (Conforme à l'article 5 du décret précédent.)

Art. 7. — (Conforme à l'article 6 du décret précédent, si ce n'est que la ré-

Droits réservés au Cnam et à ses partenaires

daction stipule le paiement de l'acompte dans le mois de la remise des comptes semestriel ou annuel).

Art. 8. — Dans le cas où le règlement définitif des comptes ferait connaître que les sommes payées en vertu de l'article 7 ci-dessus ont été trop considérables, la Compagnie devra rembourser immédiatement l'excédant au Trésor, avec les intérêts, s'il y a lieu.

Art. 9. — Le règlement du compte arrêté ainsi qu'il est dit à l'article 6 contient, s'il y a lieu, la liquidation, au profit de l'État, des remboursements d'avances avec les intérêts à quatre pour cent par an, ou des versements à faire par la Compagnie, par application de l'article 5 de la convention du 11 janvier 1877 et de l'article 1er de la convention additionnelle du 8 mars 1877.

Les sommes dues à l'État pour remboursement d'avances ou en vertu de la clause de partage dans les bénéfices seront versées par la Compagnie dans les caisses du Trésor, dans la huitaine de la notification de l'arrêté liquidatif.

TITRE IV ET TITRE V.—*(Comme au décret précédent).*

III. — COMPAGNIE DE L'EST-ALGÉRIEN

Décret du 24 août 1882.

TITRE Ier. — *Justification des recettes brutes et des dépenses d'exploitation.*

Article 1er. — Dans le mois de janvier de chaque année la Compagnie remet au Ministre des travaux publics un compte détaillé relevé d'après ses registres et comprenant, pour l'année précédente, indépendamment des revenus nets garantis, établis en conformité de la convention du 30 juin 1880 :

1° Pour la ligne de Constantine à la Maison-Carrée et pour les lignes désignées au paragraphe B de l'article 1er de la convention du 30 juin 1880 ;

Les recettes brutes de l'exploitation ;

Les frais d'exploitation, établis conformément à la convention du 30 juin 1880;

2° Pour la section de la Maison-Carrée à Alger, à emprunter à la ligne d'Alger à Oran, concédée à la Compagnie des chemins de fer de Paris à Lyon à la Méditerranée :

Les recettes brutes de l'exploitation ;

Les redevances payées à ladite Compagnie ;

Les dépenses d'exploitation propres à la Compagnie de l'Est-Algérien, comme il est dit dans la convention précitée du 30 juin 1880;

3° Pour l'embranchement d'El-Guerrah à Batna ;

Les recettes brutes de l'exploitation ;

Les frais d'exploitation, établis à forfait, conformément à l'article 2 de la convention du 26 juillet 1875.

Pour l'établissement des recettes kilométriques, les longueurs sont comptées d'après les procès-verbaux de chaînage dressés contradictoirement avec la Compagnie, abstraction faite des voies de service.

Art. 2 et 3. — (Conformes aux articles 3 et 4 du premier décret concernant la Compagnie de Bône-Guelma. Voir ci-dessus page 571.)

Droits réservés au Cnam et à ses partenaires

TITRE II. — *Application de la garantie d'intérêt. Affectation des excédants de revenus.*

Art. 4.—Les comptes prévus par les articles 1 et 2 ci-dessus, etc. (Comme à l'art. 5 du premier décret concernant la Compagnie de Bône-Guelma, si ce n'est que le recours de la Compagnie au Conseil d'État par la voie contentieuse contre la décision du Ministre y est explicitement prévu.)

Art. 5. — (Comme au deuxième paragraphe de l'article 6 du même décret.)

Art. 6. — (Conforme à l'art. 8 du second décret relatif à la Compagnie de Bône-Guelma, si ce n'est qu'il est indiqué qu'en cas de remboursement par la Compagnie d'un excédant d'avances de l'État, le taux des intérêts à ajouter au capital est de 4 %.)

Art. 7. — Le règlement des comptes arrêtés, ainsi qu'il est dit à l'article 4, contient, s'il y a lieu, la liquidation des sommes à verser par la Compagnie au Trésor pour remboursement sur les avances et annuités de garantie payées par l'État, cumulées avec intérêts à 4 % ou à titre de partage dans les bénéfices.

Les sommes dues à l'État sont versées par la Compagnie dans les caisses du Trésor, dans la huitaine de la notification de l'arrêté de règlement.

TITRE III. — *Contrôle et surveillance.*

(Conforme au titre IV du premier règlement concernant la Compagnie de Bône-Guelma.)

TITRE IV. — *Dispositions générales.*

(Conforme à l'article 10 du type).

ANNEXE XCVI

Décret du 28 mars 1883 délibéré en Conseil d'État et concernant la vérification des comptes des Compagnies dotées de la garantie d'intérêt de l'État.

Article 1er. — Les diverses Commissions créées en vertu des décrets ci-dessus visés sont remplacées par une Commission unique, qui sera instituée par le Ministre des travaux publics et composée ainsi qu'il suit :

1° Deux conseillers d'État, dont l'un sera désigné comme président ;

2° Quatre membres désignés par le Ministre des finances ;

3° Trois membres désignés par le Ministre des travaux publics ;

4° Les inspecteurs généraux des finances, chargés du contrôle financier des Compagnies de chemin de fer d'intérêt général auxquelles l'État a accordé une garantie d'intérêt ;

Droits réservés au Cnam et à ses partenaires

5° Et les inspecteurs généraux des ponts et chaussées ou des mines chargés du contrôle de l'exploitation de ces Compagnies, ou, en leur absence, les ingénieurs en chefs adjoints appelés à les suppléer.

Les inspecteurs généraux des finances et ceux du contrôle de l'exploitation n'ont voix délibérative que dans les affaires concernant le service dont ils sont chargés.

La Commission ne peut délibérer que si sept membres au moins sont présents sur les onze qui ont voix délibérative dans chaque affaire.

La voix du président est prépondérante en cas de partage.

Sont adjoints à la Commission, avec voix consultative :

1° En qualité de rapporteurs, les inspecteurs des finances qui ont procédé à la vérification des comptes ;

2° Les auditeurs au Conseil d'État désignés par le président pour remplir les fonctions de secrétaire de la Commission.

Art. 2. — Les Ministres des travaux publics et des finances sont chargés, chacun en ce qui le concerne, de l'exécution du présent décret qui sera inséré au *Bulletin des lois*.

Droits réservés au Cnam et à ses partenaires

SÉRIE VII

EXPLOITATION PROVISOIRE DES CHEMINS DE FER NON CONCÉDÉS ET NON COMPRIS DANS LE RÉSEAU « DES CHEMINS DE FER DE L'ÉTAT ».

ANNEXE XCVII

Spécimen de convention pour l'exploitation provisoire par une Compagnie de lignes non concédées.

Convention entre l'État et la Compagnie de l'Est pour l'exploitation provisoire des lignes de Pompey à Nomény, de Lunéville (Mont-sur-Meurthe) à Gerbéviller, de Frenelle à Favières, de Bas-Évette à Giromagny, approuvée par décret du 29 août 1882.

Article 1er. — La Compagnie des chemins de fer de l'Est se charge d'exploiter provisoirement les lignes :

De Pompey à Nomény,

De Lunéville (Mont-sur-Meurthe) à Gerbéviller,

De Favières à Frenelle,

Et de Bas-Évette à Giromagny

avec son personnel, ses propres moyens et son matériel, dans les conditions fixées par le cahier des charges et par les conventions qui régissent les concessions de son réseau.

Dans leurs relations avec les lignes voisines, les lignes précitées seront traitées comme si elles faisaient partie de la concession de l'Est. La Compagnie renonce, pour leur exploitation, à tout droit de transmission à l'entrée et

Droits réservés au Cnam et à ses partenaires

à la sortie de ces lignes; les tarifs de toute nature du réseau, généraux, spéciaux, communs, leur sont applicables.

Toutefois, en ce qui concerne l'application de ces tarifs aux lignes de la présente convention, le Ministre aura la faculté de prescrire, à une époque quelconque et pour le parcours à faire sur ces lignes, les modifications qu'il jugera utiles dans l'intérêt public.

Art. 2. — Les voyageurs suivront les itinéraires qui répondront à leur convenance, les horaires des trains étant d'ailleurs réglés de façon à y satisfaire.

Les marchandises seront dirigées suivant la voie reconnue par le Ministre des travaux publics, la Compagnie entendue, la plus économique au point de vue des dépenses d'exploitation.

Dans l'application des taxes établies d'après une base kilométrique, on ne comptera d'ailleurs jamais que les distances correspondant à l'itinéraire le plus court. La répartition entre la Compagnie de l'Est et l'État du produit des taxes, soit à prix ferme, soit à base kilométrique, s'établira au prorata des distances réellement parcourues sur les lignes de la Compagnie et sur les lignes de l'État.

L'État et la Compagnie de l'Est s'interdisent mutuellement les réductions de taxes qui auraient pour objet de détourner le trafic des itinéraires définis au § 2 du présent article.

Art. 3. — Les travaux de premier établissement de toute nature à faire sur les nouvelles lignes, soit dans le présent, soit dans l'avenir, tels qu'agrandissements et installations nouvelles dans les stations, établissement de voies de garage, travaux de consolidation et de parachèvement, et tous autres travaux qui seront reconnus nécessaires par le Ministre; seront exécutés par la Compagnie de l'Est aux frais de l'État, sur projets approuvés.

En ce qui concerne les gares de Pompey, Mont-sur-Meurthe, Frenelle, Mirecourt, Bas-Évette et celles de Frouard, Lunéville et Belfort, au cas où les trains des nouvelles lignes se formeraient dans ces dernières gares, la Compagnie de l'Est, conservant seule la charge des dépenses de premier établissement faites et à faire pour installations et agrandissements, l'État payera à la Compagnie une redevance annuelle calculée pour chacune de ces gares communes, en comptant les charges du capital de premier établissement de la gare au taux moyen annuel des emprunts de la Compagnie pendant la durée des travaux, et en multipliant le chiffre ainsi obtenu par le rapport à constater entre le montant total des voyageurs et des tonnes de marchandises à petite vitesse, tant expédiés que reçus par la gare pour les nouvelles lignes appartenant à l'État, et le nombre total des voyageurs et des tonnes de marchandises expédiés et reçus par lesdites gares pour l'ensemble des lignes qui y aboutissent.

Il est entendu que les voyageurs et les marchandises qui ne font que passer, sans changer de trains, dans les gares communes ne sont pas compris dans les nombres ci-dessus.

Cette redevance n'est pas comprise dans les dépenses d'exploitation définies à l'article ci-après.

Art. 4. — L'exploitation de chacune des lignes de l'État, qui font partie de la présente convention, restera, au point de vue du règlement des comptes

Droits réservés au Cnam et à ses partenaires

d'exploitation, indépendante et distincte de l'exploitation des deux réseaux concédés à la Compagnie de l'Est. Il sera ouvert, à cet effet, un compte spécial de l'exploitation de ces lignes qui comprendra :

D'une part, les recettes, de quelque nature qu'elles soient ;

D'autre part, les dépenses d'entretien et d'exploitation, y compris le renouvellement des voies; les frais d'administration centrale (déduction faite en tout ce qui concerne le service des titres émis par la Compagnie); l'intérêt, au taux moyen des emprunts de l'année, des avances faites par la Compagnie pour solder les dépenses courantes, en cas d'insuffisance des produits de l'exploitation; les versements de la Compagnie aux caisses de retraite et de prévoyance; les impôts patentés et frais de contrôle; les dépenses relatives aux accidents, pertes, avaries et incendies.

Les dépenses d'exploitation seront, autant que possible, localisées. Dans le cas contraire, elles seront évaluées avec les dépenses de même nature, effectuées sur les autres lignes de la Compagnie, et ventilées entre celles-ci et les lignes exploitées provisoirement pour le compte de l'État, d'après les règles, établies par l'administration supérieure, sur la proposition de la commission de vérification des comptes, instituée par le règlement d'administration publique du 2 mai 1863, pour la justification des dépenses de la Compagnie.

Art. 5. — En dehors des chiffres des dépenses d'exploitation indiquées ci-dessus, il sera attribué à la Compagnie une redevance annuelle représentant au taux moyen des emprunts de l'année courante, amortissement déduit, les intérêts du capital dépensé par elle :

1° Pour l'acquisition du mobilier des gares, de l'outillage et des approvisionnements des lignes dont il s'agit;

2° Pour l'acquisition du matériel roulant et l'établissement des ateliers nécessaires à l'exploitation de ces lignes, la valeur de ce matériel roulant et de cet établissement étant calculée en multipliant le prix total d'acquisition de l'ensemble des machines et véhicules de chaque nature par le rapport entre le nombre de kilomètres parcourus par les véhicules de même nature sur les lignes de l'État et le nombre de kilomètres parcourus sur l'ensemble des lignes exploitées par la Compagnie.

Art. 6. — Le compte des recettes et des dépenses d'exploitation de l'année, arrêté au 31 décembre, sera remis au Ministre des travaux publics le 1er avril, au plus tard, de l'année suivante, pour être soumis au contrôle de la Commission de vérification des comptes.

La Compagnie sera redevable envers l'État du montant des recettes portées audit compte, et l'État sera redevable envers la Compagnie du montant des dépenses de l'exploitation, sans toutefois que les dépenses définies à l'article 4 ci-dessus puissent excéder la limite résultant de l'application d'un prix de revient de deux francs cinquante centimes (2 fr. 50), pour chaque kilomètre parcouru par les trains de toute nature prescrits ou autorisés par le Ministre des travaux publics.

La Compagnie recevra, s'il y a lieu :

1° Une prime d'économie égale au tiers de la différence entre le maximum ci-dessus indiqué et le prix réel de revient des dépenses d'exploitation.

Droits réservés au Cnam et à ses partenaires

2° Une part de bénéfice égale au tiers de la portion de la recette nette qui excédera trois mille francs par kilomètre.

Le calcul sera fait sur l'ensemble des lignes désignées à l'article 1er.

Art. 7 — L'État sera affranchi de toute participation aux dépenses d'exploitation des gares communes de Pompey, de Mont-sur-Meurthe, de Frenelle, de Mirecourt, de Bas-Évette, de Lunéville, de Frouard et de Belfort; mais les droits de gare, d'enregistrement, de magasinage, les frais de chargement ou de déchargement et autres frais accessoires des marchandises expédiées ou reçues par lesdites gares, en destination ou en provenance des lignes désignées à l'article 1er, seront perçus au profit de la Compagnie.

Art. 8. — La présente convention expirera le 31 mars 1883.

Audit terme, la Compagnie sera tenue de céder à l'État, si celui-ci le requiert, d'un commun accord ou à dire d'experts, le mobilier, l'outillage et les approvisionnements affectés aux lignes désignées à l'article 1er.

Réciproquement, si la Compagnie le requiert, l'État sera tenu d'acquérir lesdits objets dans les mêmes conditions. A la même époque, si elle requise par l'État, la Compagnie s'engage à continuer l'exploitation jusqu'à concurrence de six mois, dans les conditions insérées au présent contrat.

Art. 9. — Les résultats financiers, en gain ou en perte, de l'exploitation par la Compagnie de l'Est des lignes de l'État exploitées par elle, seront portés, à la fin de l'exercice, au compte : Exploitation de l'ancien réseau.

Art. 10. — La Compagnie des chemins de fer de l'Est prendra possession des lignes dont il s'agit, le jour qui sera fixé par décision ministérielle.

La présente convention sera considérée comme non avenue, pour celle de ces lignes qui ne pourrait pas être ouverte à l'exploitation avant le 30 novembre 1882.

Art. 11. — Le prix de deux francs cinquante centimes (2 fr. 50) indiqué à l'article 6, comme la limite des dépenses d'exploitation pour chaque kilomètre parcouru par les trains de toute nature prescrits ou autorisés par le Ministre des travaux publics, sera appliqué, à partir du 1er janvier 1883, aux lignes dont l'exploitation provisoire est confiée à la Compagnie de l'Est en vertu des conventions annexées aux décrets des 3 octobre et 4 novembre 1881.

A partir de la même époque, la gare d'Épinal sera comptée comme gare commune pour les lignes des Vosges et celle d'Hymont comme gare commune de Chalendrey à Mirecourt.

Art. 12. — Les frais d'enregistrement des présentes, s'il y a lieu, seront payés par l'État.

Droits réservés au Cnam et à ses partenaires

ANNEXE XCVIII

Spécimen de décret chargeant à titre provisoire l'administration des chemins de fer de l'État de l'exploitation de diverses lignes non concédées.

Le Président de la République française,
Sur le rapport du Ministre des travaux publics,

Vu l'article 1er de la loi du 22 juin 1882, qui a autorisé le Ministre des travaux publics à assurer l'exploitation provisoire, « à l'aide des moyens qu'il « jugera le moins onéreux pour le Trésor », de diverses lignes de chemins de fer construites par l'État, à la condition que l'ouverture effective en ait lieu avant le 31 août 1882, et parmi lesquelles se trouvent comprises celles de Clisson à Cholet, de Port-Boulet à Chinon, de Niort à Montreuil-Bellay avec embranchement sur Moncontour, et de Chinon à l'Ile-Bouchard, le même article autorisant, en outre, si besoin est, l'acquisition du matériel roulant, du mobilier des gares, de l'outillage, ainsi que des approvisionnements nécessaires, et disposant que des décrets détermineront les conditions dans lesquelles s'effectuera cette exploitation provisoire;

Vu l'article 4 de la même loi disposant qu'il sera fait face à l'insuffisance éventuelle des produits de l'exploitation à l'aide des ressources inscrites au budget du ministère des travaux publics pour l'exploitation provisoire des chemins de fer exécutés par l'État (chapitre 19 du budget des dépenses sur ressources extraordinaires de l'exercice 1882);

Vu les décrets du 25 mai 1878, qui ont constitué provisoirement un réseau spécial sous la dénomination de « Chemins de fer de l'État », et qui en ont organisé l'administration et le service financier,

Décrète :

Article 1er. — Les chemins de fer de Clisson à Cholet, de Port-Boulet à Chinon, de Niort à Montreuil-Bellay, avec embranchement sur Moncontour, et de Chinon à l'Ile-Bouchard, seront, à dater du jour qui sera fixé par décision ministérielle et jusqu'à nouvel ordre, exploités par l'administration des chemins de fer de l'État dans les conditions déterminées par la loi du 22 juin 1882.

Les dispositions des décrets susvisés, du 25 mai 1878, sont applicables auxdites lignes. Les comptes des dépenses et recettes de ces lignes resteront néanmoins distincts de ceux qui se rapportent au réseau racheté en vertu de la loi du 18 mai 1878.

Art. 2. — Le Ministre des travaux publics est chargé de l'exécution du présent décret.

Droits réservés au Cnam et à ses partenaires

ANNEXE XCIX

Spécimen de décret instituant à titre provisoire l'exploitation en régie de lignes non concédées.

Le Président de la République française,

Sur le rapport du Ministre des travaux publics,

Vu la loi du 13 janvier 1881, ayant pour objet le rachat par l'État du chemin de fer de Perpignan à Prades;

Vu notamment l'article 3 de ladite loi, qui a autorisé le Ministre des travaux publics à assurer l'exploitation provisoire du chemin racheté « à l'aide de tels « moyens qu'il jugera le moins onéreux pour le Trésor », et à acquérir, si besoin est, le matériel roulant nécessaire à l'exploitation, le même article disposant en outre qu'un décret déterminera les conditions dans lesquelles s'effectuera cette exploitation provisoire,

Décrète :

Article 1er. — A titre transitoire, et jusqu'à ce qu'il en soit ordonné autrement, la ligne de Perpignan à Prades sera exploitée en régie dans les conditions prescrites par le cahier des charges annexé au décret du 18 juin 1863, qui a déclaré l'utilité publique de la ligne.

Art. 2. — L'administration de la ligne constituera un service distinct qui sera confié, sous l'autorité du Ministre des travaux publics, à l'ingénieur en chef du département des Pyrénées-Orientales.

Les fonctions de chef de l'exploitation seront remplies par un ingénieur des ponts et chaussées ou des mines désigné par le Ministre des travaux publics et qui sera chargé de tous les détails du service (voie, bâtiments, matériel, traction et service commercial).

Art. 3. — Des arrêtés du Ministre des travaux publics détermineront, sur la proposition de l'ingénieur en chef, administrateur de la ligne :

1° Les cadres des divers agents employés sur le réseau;

2° Leur traitement et les indemnités accessoires;

3° Les sommes qui pourront être distribuées, en fin d'exercice, à titre de prime de gestion ou d'économie, aux agents qui auront le plus contribué à la bonne marche du service et aux résultats favorables de l'exploitation.

Art. 4. — Les fonctionnaires et agents appartenant au cadre permanent du ministère des travaux publics, qui seront employés sur la ligne, seront considérés comme étant en service détaché.

Les autres agents, à l'exception du caissier, seront nommés par le préfet du département, sur la proposition de l'ingénieur en chef administrateur. Ils ne seront considérés que temporairement comme agents de l'État.

Art. 5. — Un caissier nommé par le Ministre des travaux publics, sur la proposition de l'ingénieur en chef et l'avis du préfet, avec l'agrément du Ministre des finances, sera chargé de centraliser les recettes et d'acquitter

Droits réservés au Cnam et à ses partenaires

les dépenses assignées sur sa caisse par des mandats de l'ingénieur en chef. Il sera justiciable de la Cour des comptes. Il devra verser au Trésor public un cautionnement en numéraire calculé sur le pied de cinq fois ses émoluments.

Art. 6. — Les agents appelés à remplir les fonctions de chef de gare et à percevoir les produits de l'exploitation fourniront un cautionnement, dont la nature et la quotité seront déterminées par le Ministre des travaux publics. Ils n'acquitteront aucune dépense sans un mandat de l'ingénieur en chef ordonnateur, visé par le caissier. Toutefois, l'ingénieur en chef pourra les autoriser à prélever sur leurs caisses les sommes nécessaires au payement des détaxes, transactions, menues dépenses et autres frais urgents, à la charge d'en obtenir le mandatement, au moins tous les mois, sur la présentation de bordereaux dûment certifiés et appuyés, quand il y aura lieu, de pièces justificatives.

Art. 7. — Le budget annuel de l'exploitation, comprenant les prévisions des recettes et les crédits nécessaires aux dépenses, est établi par l'ingénieur en chef administrateur et soumis à l'approbation du Ministre des travaux publics, trois mois au moins avant l'ouverture de l'exercice.

Le Ministre ouvre, sur la demande du même ingénieur en chef, les crédits supplémentaires ou extraordinaires et arrête les articles additionnels correspondant aux restes à recouvrer ou à payer des exercices clos.

La nomenclature des recettes et celle des dépenses seront conformes à celles qui sont adoptées sur le réseau de l'État.

Le service des approvisionnements des magasins est assuré au moyen d'un fonds de roulement dont un arrêté du Ministre des travaux publics détermine l'importance, et qui est prélevé sur les crédits ouverts par les Chambres.

Art. 8. — La comptabilité de l'ingénieur en chef administrateur sera conforme aux règles en vigueur pour le service des ponts et chaussées.

La comptabilité du caissier et des chefs de gare sera tenue en partie double; la forme des registres et autres pièces de comptabilité sera déterminée par Ministre des travaux publics, de concert avec le Ministre des finances.

Les chefs de gare feront parvenir chaque jour au caissier les produits qu'ils auront encaissés la veille, sauf déduction des prélèvements prévus à l'article 6.

Ces produits seront inscrits, au moyen d'un bulletin journalier adressé par le caissier à l'ingénieur en chef administrateur, sur le livre de comptabilité de ce chef de service.

Sur l'ordre de l'ingénieur en chef, les sommes qui excèderaient les besoins du service seront versées par le caissier entre les mains du trésorier-payeur général du département.

Art. 9. — Le caissier sera responsable des recouvrements qu'il opérera directement, ainsi que des sommes qui lui seront versées par les chefs de gare, au vu des états de produits arrêtés par l'ingénieur en chef. Il sera également responsable des payements effectués par lui directement ou, sur son visa, par les chefs de gare, conformément aux dispositions de l'article 6.

Il sera soumis, de même que les chefs de gare, aux vérifications de l'inspection générale des finances.

Droits réservés au Cnam et à ses partenaires

Art. 10. — Le contrôle de l'État s'exercera sur la ligne, conformément à l'ordonnance du 15 novembre 1846, par les fonctionnaires et agents chargés du contrôle du réseau du Midi.

Le compte de l'administration de la ligne, dressé par l'ingénieur en chef dans le mois qui suit l'expiration de l'exercice, est soumis à la commission de vérification des comptes instituée pour le réseau du Midi.

Art. 11. — Le Ministre des travaux publics et le Ministre des finances sont chargés, chacun en ce qui le concerne, de l'exécution du présent décret, qui sera inséré au *Journal officiel* et au *Bulletin des lois*.

Droits réservés au Cnam et à ses partenaires

SÉRIE VIII

DOCUMENTS DIVERS CONCERNANT LES TARIFS DES CHEMINS DE FER D'INTÉRET GÉNÉRAL.

ANNEXE C

Note sur les formalités préalables à l'homologation et à la mise en vigueur des taxes.

Aucune taxe ne peut être perçue sans l'homologation du Ministre des travaux publics (art. 44 de l'ordonnance du 15 novembre 1846).

En même temps qu'elles soumettent leurs propositions au Ministre, les Compagnies doivent : 1° en envoyer copie aux préfets des départements traversés par les itinéraires auxquels s'appliquent les taxes nouvelles, ainsi qu'aux inspecteurs généraux du contrôle ; 2° en aviser le public par des affiches (art. 49 de l'ordonnance de 1846 et art. 48 du cahier des charges).

Elles sont tenues d'ailleurs d'accompagner leur envoi au Ministre d'un rapport justificatif (circulaires ministérielles des 30 juillet 1859 et 9 octobre 1878).

Les préfets communiquent les propositions de tarifs aux chambres de commerce de leur département, dans le cas où elles intéressent les industriels ou négociants des localités situées dans le ressort desdites chambres (circulaire ministérielle du 15 février 1862) ; ils reçoivent des Compagnies le nombre nécessaire d'exemplaires de ces propositions (circulaire ministérielle du 11 septembre 1875).

L'administration centrale publie en outre un bulletin hebdomadaire des tarifs soumis à l'homologation du Ministre et en envoie gratuitement un exem-

Droits réservés au Cnam et à ses partenaires

plaire à toutes les chambres de commerce (circulaire ministérielle du 23 janvier 1880).

Les Chambres de commerce doivent formuler leur avis dans le délai d'un mois à partir de la date de l'affichage, date qui est reproduite par le Bulletin (circulaires ministérielles des 11 septembre 1875 et 23 janvier 1880).

Après avoir fait l'objet d'une instruction de la part des inspecteurs de l'exploitation commerciale et de l'inspecteur général du contrôle, le dossier est déféré au comité consultatif des chemins de fer (décret du 24 novembre 1880).

Ensuite intervient la décision du Ministre.

Les taxes ne peuvent jamais être perçues avant l'expiration du délai d'un mois à partir de l'affichage (art. 49 de l'ordonnance du 15 mars 1846).

Si, par suite des observations du Ministre, les Compagnies sont amenées à modifier leurs propositions, il doit être procédé à un nouvel affichage, et le délai de mise en vigueur des nouvelles taxes est prorogé d'autant (art. 49 de l'ordonnance de 1846).

Les tarifs rendus exécutoires sont affichés dans les lieux les plus apparents des gares et stations de chemin de fer (art. 48 de l'ordonnance de 1846); les préfets les portent à la connaissance des chambres de commerce (circulaire ministérielle du 15 février 1862).

Depuis de longues années, le Ministre n'accorde plus que des homologations provisoires pour les tarifs spéciaux, pour se réserver la faculté de retirer ces homologations, au cas où l'expérience en révélerait l'opportunité. Les grandes Compagnies, qui avaient tout d'abord contesté la légalité de ce mode de procéder, se sont engagées en mars 1880 à renoncer à leur opposition. Par lettre du 24 mars 1880, le Ministre a pris acte de cette renonciation; il a d'ailleurs annoncé que le retrait de toute homologation provisoire serait précédé des mêmes formalités que l'homologation elle-même.

ANNEXE CI

Décret du 26 avril 1862 sur le transport par chemin de fer des marchandises de transit et d'exportation.

Napoléon. . . . . .

Notre Conseil d'État entendu. . . . . .

Article 1er. — Par dérogation aux articles 44, 48 et 49 de l'ordonnance royale du 15 novembre 1846, et aux paragraphes 1, 2 et 3 de l'article 48 des cahiers des charges des Compagnies de l'Est, de l'Ouest, d'Orléans, du Nord, de Paris à Lyon et à la Méditerranée, du Midi, des Ardennes et du Dauphiné,

Droits réservés au Cnam et à ses partenaires

le transport par chemin de fer des marchandises de transit (c'est-à-dire traversant la France d'une frontière à une autre, sous plomb de douane), ainsi que des marchandises d'exportation (c'est-à-dire expédiées d'un point situé sur le territoire français en destination de l'étranger), sera réglé par les dispositions suivantes :

TARIFS DE TRANSIT.

Art. 2. — En ce qui concerne le transport des marchandises en transit, notre Ministre de l'agriculture, du commerce et des travaux publics pourra autoriser les Compagnies qui en feront la demande à percevoir les prix et appliquer les conditions qu'elles jugeront les plus propres à combattre la concurrence qui leur est faite par les voies étrangères.

Elles ne seront astreintes, dans ce cas, à aucune formalité d'affichage préalable et à aucun délai, soit pour appliquer les taxes réduites, soit pour opérer, dans les limites fixées par leurs cahiers des charges, le relèvement des prix abaissés.

Art. 3. — Les Compagnies auxquelles cette autorisation aura été accordée communiqueront à notre Ministre de l'agriculture, du commerce et des travaux publics les prix et conditions applicables aux transports de transit, la veille de leur mise en vigueur.

Chaque tarif de cette catégorie devra être produit sous forme de *prix faits*, c'est-à-dire présenter, pour chaque espèce de marchandises, un chiffre total unique, par tonne, comprenant le péage, le transport et les frais accessoires de toute nature, de la frontière d'entrée à la frontière de sortie.

Ce prix total devra être le même pour tous les ports de mer appartenant au même réseau et situés sur le même littoral.

Art. 4. — Chaque tarif de transit sera porté à la connaissance du public, avant sa mise en vigueur, par des affiches apposées dans toutes les gares dénommées dans le tarif.

Art. 5. — A toute époque, notre Ministre de l'agriculture, du commerce et des travaux publics pourra interdire l'application des tarifs de transit.

TARIFS D'EXPORTATION.

Art. 6. — Les Compagnies seront dispensées, pour les tarifs d'exportation à prix réduits, des formalités d'affichage préalable prescrites par l'article 49 de l'ordonnance royale du 15 novembre 1846.

Elles seront en outre exonérées de l'obligation imposée par les cahiers des charges, de ne pas relever les taxes avant le délai d'un an.

Elles devront, pour les tarifs de cette nature, se conformer aux dispositions suivantes.

Art. 7. — Les Compagnies soumettront à notre Ministre de l'agriculture, du commerce et des travaux publics toutes les propositions tendant, soit à baisser les taxes des marchandises destinées à l'exportation, soit à modifier les conditions générales d'application relatives à ces transports.

Art. 8. — Les propositions dont il s'agit devront indiquer les parties du réseau sur lesquelles les tarifs sont appliqués au départ, et la durée fixée pour l'application.

Droits réservés au Cnam et à ses partenaires

Cette durée ne pourra, dans aucun cas, être inférieure à trois mois.

Art. 9. — Si, dans un délai de cinq jours, à dater de l'enregistrement de ces propositions au ministère de l'agriculture, du commerce et des travaux publics, le Ministre n'a pas notifié aux Compagnies son opposition, les tarifs proposés pourront être appliqués à titre provisoire.

Ces tarifs seront portés immédiatement à la connaissance du public par des affiches apposées dans toutes les gares dénommées au tarif.

Art. 10. — Toutes les fois qu'après le délai minimum de trois mois, fixé par l'article 8 du présent décret, ces Compagnies voudront relever les tarifs d'exportation par elles abaissés, elles seront tenues de se conformer à toutes les dispositions de leurs cahiers des charges et de l'ordonnance royale du 15 novembre 1846.

Art. 11. — A la fin de chaque exercice, chaque Compagnie adressera à notre Ministre un tableau général indiquant le tonnage, la nature, la provenance et la destination des marchandises transportées sur son réseau, aux termes des tarifs de transit et d'exportation, ainsi que les prix et conditions auxquels ces transports auront été effectués.

Art. 12. — Notre Ministre secrétaire d'État au département de l'agriculture, du commerce et des travaux publics est chargé de l'exécution du présent décret.

ANNEXE CII

Décret du 1er août 1864 sur le groupement des ports, au point de vue des tarifs d'exportation.

Napoléon,

Vu notre décret du 26 avril 1862, applicable au transport, par chemins de fer, des marchandises de transit et des marchandises d'exportation;

. . . . . .

Notre Conseil d'État entendu,

. . . . . .

Article 1er. — Le dernier paragraphe de l'article 3 du décret susvisé, ledit paragraphe ainsi conçu :

« *Ce prix total devra être le même pour tous les ports de mer appartenant au même réseau et situés sur le même littoral,* »

est supprimé et remplacé par la disposition suivante :

« *Ce prix total devra être le même pour tous les ports de mer desservis directement par les voies ferrées d'un même réseau et compris dans le même groupe, conformément au tableau ci-après* :

Droits réservés au Cnam et à ses partenaires

RÉSEAU DU NORD.

Groupe unique. — Tous les ports de la frontière belge à Saint-Valéry-sur-Somme inclusivement.

RÉSEAU DE L'OUEST.

Trois groupes.
- 1er groupe. — Tous les ports, de Dieppe inclusivement à Caen inclusivement.
- 2e groupe. — Tous les ports, de Caen exclusivement à Saint-Brieuc inclusivement.
- 3e groupe. — Tous les ports, de Saint-Brieuc exclusivement à Brest inclusivement.

RÉSEAU D'ORLÉANS.

Trois groupes.
- 1er groupe. — Tous les ports, de Châteaulin inclusivement à Lorient inclusivement.
- 2e groupe. — Tous les ports, de Lorient exclusivement à Nantes inclusivement.
- 3e groupe. — Tous les ports, de la Rochelle inclusivement à Bordeaux inclusivement.

RÉSEAU DES CHARENTES.

Groupe unique. — Des Sables-d'Olonne inclusivement à la Rochelle inclusivement.

RÉSEAU DU MIDI.

Trois groupes.
- 1er groupe. — Tous les ports, de Bordeaux inclusivement à Arcachon inclusivement.
- 2e groupe. — Tous les ports, d'Arcachon exclusivement à la frontière d'Espagne.
- 3e groupe. — Tous les ports, de la frontière d'Espagne sur la Méditerranée à Cette inclusivement.

RÉSEAU DE LA MÉDITERRANÉE.

Deux groupes
- 1er groupe. — Tous les ports, de Cette inclusivement à Toulon inclusivement.
- 2e groupe. — Tous les ports, de Toulon exclusivement à la frontière d'Italie.

Art. 2. — Notre Ministre secrétaire d'État au département de l'agriculture, du commerce et des travaux publics, est chargé de l'exécution du présent décret.

Droits réservés au Cnam et à ses partenaires

ANNEXE CIII

Arrêté ministériel du 7 décembre 1876 portant fixation, pour l'année 1877, du tarif exceptionnel de certains transports sur les chemins de fer (1).

Le Ministre des travaux publics,

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

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

Vu les arrêtés ministériels des 30 mai 1862 et 31 décembre 1872, relatifs au tarif exceptionnel;

Vu les propositions des Compagnies;

Vu les avis des fonctionnaires du contrôle;

Vu l'avis de la commission centrale des chemins de fer, en date du 28 octobre 1876;

Sur le rapport du directeur des chemins de fer,

Arrête :

Article 1er. — Le tarif exceptionnel prévu par le cahier des charges pour le transport des marchandises de faible densité, matières inflammables ou explosibles, animaux et objets dangereux, animaux d'une valeur déclarée supérieure à 5 000 fr., finances et valeurs, et petits colis pesant isolément 40 kilogrammes et au-dessous, est fixé ainsi qu'il suit, pour l'année 1877, sur les chemins de fer d'intérêt général :

GRANDE VITESSE

§ 1er.	
Denrées et objets qui ne sont pas nommément énoncés dans le tarif du cahier des charges et qui ne pèseraient pas 200 kilogrammes sous le volume d'un mètre cube.	Moitié en sus des prix fixés par le tarif général, sans que, dans aucun cas, la taxe à percevoir puisse être supérieure à celle qui résulterait de l'application du tarif simple au poids fictif calculé à raison de 200 kilogrammes par mètre cube.

(1) Cet arrêté est encore en vigueur.

Droits réservés au Cnam et à ses partenaires

§ 2. Matières inflammables ou explosibles classées dans la première catégorie de l'arrêté ministériel du 1er décembre 1874 ou de tous autres arrêtés à intervenir en modification de ce dernier. Animaux et objets dangereux pour lesquels des règlements de police prescriraient des précautions spéciales.	Ces matières, animaux et objets sont exclus des trains portant des voyageurs; en conséquence, le tarif de la grande vitesse ne leur est pas applicable.
Matières inflammables ou explosibles classées dans la deuxième catégorie de l'arrêté ministériel du 1er décembre 1874 ou de tous autres arrêtés à intervenir en modification de ce dernier.	Ces matières sont exclues des trains portant des voyageurs sur les sections où circulent des trains réguliers de marchandises, et, dans ce cas, le tarif de la grande vitesse ne leur est pas applicable. Sur les sections où ne circulent pas des trains réguliers de marchandises, lesdites matières peuvent être transportées par trains mixtes; mais elles sont taxées aux prix ci-après fixés pour les mêmes transports en petite vitesse.
§ 3. Animaux dont la valeur déclarée excéderait 5 000 fr.	Moitié en sus du prix fixé par le tarif général pour les animaux de la même espèce.
§ 4. Or et argent, soit en lingots, soit monnayés ou travaillés, plaqué d'or ou d'argent, mercure, platine, bijoux, dentelles, broderies, pierres précieuses, objets d'art et autres valeurs.	*Ad valorem*. 0 fr. 00252 (y compris l'impôt édicté par la loi du 14 juillet 1855) par fraction indivisible de 1 000 fr. et par kilomètre. Quelle que soit la distance parcourue, le minimum de la perception est fixé à 0 fr. 25 par 1 000 fr. La taxe des divers articles compris dans l'énumération ci-contre ne sera, dans aucun cas, inférieure à la plus forte des deux taxes qui pourrait être appliquée, soit d'après la valeur déclarée et en conformité du tarif ci-dessus, soit d'après le poids constaté et en conformité du tarif général des articles de messagerie et marchandises à grande vitesse.
§ 5. Paquets, colis ou excédants de bagages pesant isolément 40 kilogrammes et au-dessous.	0 fr. 50 (y compris l'impôt édicté par la loi du 14 juillet 1855) par tonne et par kilomètre, sans que la taxe puisse être, en aucun cas, supérieure à celle d'une expédition de même nature pesant plus de 40 kilogrammes.

Droits réservés au Cnam et à ses partenaires

PETITE VITESSE

§ 1er. Denrées et objets qui ne sont pas nommément énoncés dans le tarif du cahier des charges et qui ne pèseraient pas 200 kilogrammes sous le volume d'un mètre cube.	Moitié en sus des prix fixés par le tarif général, selon la série dudit tarif à laquelle ces objets appartiennent, sans que, dans aucun cas, la taxe à percevoir puisse être supérieure à celle qui résulterait de l'application du tarif simple au poids fictif calculé à raison de 200 kilogrammes par mètre cube.
§ 2. Matières inflammables ou explosibles classées dans les deux premières catégories de l'arrêté ministériel du 1er décembre 1874 ou de tous autres arrêtés à intervenir en modification de ce dernier. Objets dangereux pour lesquels des règlements de police prescriraient des précautions spéciales.	Moitié en sus du prix fixé par le tarif général pour les marchandises de la première série.
Animaux dangereux pour lesquels des règlements de police prescriraient des précautions spéciales.	0 fr. 25 par wagon spécial contenant un animal et par kilomètre. Néanmoins, les expéditeurs pourront, à leurs risques et périls, placer plusieurs animaux en cages solides et séparées dans un même wagon, en payant, pour chaque animal, une taxe moitié en sus de celle qui est fixée au tarif général pour les animaux de haute taille.
§ 3. Animaux dont la valeur déclarée excéderait 5 000 fr.	Moitié en sus du prix fixé par le tarif général pour les animaux de la même espèce.
§ 4. Or et argent, soit en lingots, soit monnayés ou travaillés, platine, bijoux, pierres précieuses et autres valeurs.	Ces divers articles ne sont transportés qu'à grande vitesse; en conséquence, le tarif de la petite vitesse ne leur est pas applicable.
Plaqué d'or ou d'argent, mercure, dentelles, broderies, objets d'art (statues, tableaux, bronze d'art).	Moitié en sus du prix fixé par le tarif général pour les marchandises de la première série.
§ 5. Paquets et colis pesant isolément 40 kilogrammes et au-dessous.	0 fr. 25 par tonne et par kilomètre, quelle que soit la série à laquelle les paquets ou colis appartiennent, sans que la taxe puisse être, en aucun cas, supérieure à celle d'une expédition de même nature pesant plus de 40 kilogrammes.

Art. 2. — Les prix ci-dessus ne comprennent ni la taxe additionnelle de 10 % édictée par la loi du 16 septembre 1871 pour les expéditions à grande vitesse.

Droits réservés au Cnam et à ses partenaires

Ni l'impôt de 5 % fixé par la loi du 21 mars 1874 pour les expéditions à petite vitesse (1).

Art. 3. — Les frais accessoires d'enregistrement, de manutention, de magasinage, etc., seront perçus conformément aux tarifs généraux de la grande et de la petite vitesse.

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

Art. 4. — Sont maintenus dans les tarifs homologués les conditions et les prix qui seraient plus avantageux pour le public que ceux ci-dessus fixés.

Art. 5. — Le présent arrêté sera notifié aux Compagnies de chemins de fer.

Il sera publié et affiché.

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

(1) Cet impôt a été supprimé.

ANNEXE CIV

TARIF SPÉCIAL COMMUN

(Chemins de fer de Paris-Lyon-Méditerranée, de l'État, de l'Est, du Midi, du Nord, d'Orléans et de l'Ouest.)

DES PETITS COLIS DONT LE POIDS N'EXCÈDE PAS 5 KILOGRAMMES POUR LE TRANSPORT A GRANDE VITESSE

COLIS POSTAUX dont le poids ne peut dépasser 3 kilogrammes.	COLIS NON POSTAUX de 0 à 5 kilogrammes.
I. — TRANSPORT DU COLIS.	
1° D'une gare quelconque des réseaux ci-dessus désignés à une gare quelconque des mêmes réseaux.	
PRIX POUR CHAQUE COLIS Enregistrement et droit de timbre du récépissé fixé à 0 fr. 10 par la loi du 3 mars 1881, compris : **0 fr. 60** (1)	PRIX POUR CHAQUE COLIS Enregistrement, timbre du récépissé à 0 fr. 35 et impôts de grande vitesse, compris : 1° de 0 à 3 kilogrammes..... **1 fr. 00** 2° Au-dessus de 3 jusqu'à 5 kilog... **1 20**

(1) Les taxes ci-dessus sont également applicables sur les parcours des chemins de fer désignés, aux colis postaux internationaux dont l'expédition est réglée par la loi du 3 mars 1881.

Droits réservés au Cnam et à ses partenaires

COLIS POSTAUX dont le poids ne peut dépasser 3 kilogrammes.	COLIS NON POSTAUX de 0 à 5 kilogrammes.
2° Taxe à ajouter, pour chaque colis, aux prix ci-dessus en cas de remise à domicile par les Compagnies, dans les localités desservies par un service de factage ou de correspondance :	
0 fr. 25 (1)	0 fr. 25

II. — RETOUR D'UN REMBOURSEMENT DE CENT FRANCS ET AU-DESSOUS.

1° D'une gare quelconque des réseaux ci-dessus désignés à une gare quelconque des mêmes réseaux :

PRIX POUR CHAQUE REMBOURSEMENT : Enregistrement et droit de timbre du récépissé fixé à 0 fr. 10 par la loi du 25 juillet 1881, compris :	PRIX POUR CHAQUE REMBOURSEMENT Enregistrement, timbre du récépissé à 0 fr. 35 et impôts de grande vitesse compris :
0 fr. 60.	1 fr. 00

2° Taxe à ajouter, pour chaque remboursement, aux prix ci-dessus, en cas de remise à domicile du montant du remboursement par les Compagnies, dans les localités desservies par un service de factage ou de correspondance :

0 fr. 25	0 fr. 25

(1) Les taxes ci-dessus sont également applicables sur les parcours des chemins de fer désignés, aux colis postaux internationaux dont l'expédition est réglée par la loi du 3 mars 1881.

CONDITIONS

ART. 1er. — Sont admis, *dans le service intérieur continental*, au bénéfice des prix ci-dessus, sous la dénomination de colis postaux, les colis sans déclaration de valeur, ne dépassant pas le poids de 3 kilogrammes et ne contenant ni lettres ou notes, ayant le caractère de correspondance (*a*).

ART. 2. — Les colis postaux, en service intérieur, peuvent être grevés d'un remboursement dont le montant ne doit pas excéder la somme de 100 francs.

ART. 3. — L'affranchissement par l'expéditeur, au départ, 1° du prix du transport du colis, 2° s'il y a lieu au retour du remboursement, et 3° en cas de remise à domicile, des taxes complémentaires correspondantes, est obligatoire pour les colis postaux.

ART. 4. — Ces colis font l'objet de bulletins spéciaux d'expédition et d'affranchissement.

Ces bulletins *s'appliquent au transport du colis* aussi bien qu'au retour du remboursement dont le colis peut être grevé. Ils sont de deux sortes et de deux prix différents suivant que le colis doit être livré en gare ou remis à domicile, ou suivant que le remboursement est payable en gare ou à domicile.

L'expédition d'un colis grevé d'un remboursement exige la remise de deux bulletins, l'un pour le transport du colis, l'autre pour le retour du remboursement.

ART. 5. — Les bulletins en question sont mis en vente dans toutes les gares et dans les bureaux de ville désignés des réseaux sus-nommés.

Ils s'appliquent indistinctement à tout parcours fait sur ces réseaux.

ART. 6. — Sauf le cas de force majeure, lorsqu'un colis postal a été perdu ou avarié, l'expéditeur, et à défaut, sur la demande de celui-ci, le destinataire a droit à une indemnité correspondant au montant réel de la perte ou de l'avarie, sans toutefois que cette indemnité puisse dépasser 15 francs.

CONDITIONS

ART. 1er. — Sont admis au bénéfice des prix ci-dessus les colis de 0 à 5 kilogrammes, dont la valeur n'excède pas la somme de 100 francs.

ART. 2. — Les colis de 0 à 5 kilogrammes peuvent être grevés d'un remboursement dont le montant ne doit pas excéder la somme de 100 francs.

ART. 3. — Les colis de 0 à 5 kilogrammes grevés ou non d'un remboursement peuvent être expédiés en port dû ou en port payé.

ART. 4. — Sauf le cas de force majeure, lorsqu'un colis de 0 à 5 kilogrammes a été perdu ou avarié, l'expéditeur, et à défaut, sur la demande de celui-ci, le destinataire a droit à une indemnité correspondant au montant réel de la perte ou de l'avarie, sans toutefois que cette indemnité puisse dépasser 100 francs.

(*a*) Les colis postaux internationaux ne doivent pas, en outre, dépasser le volume de 20 décimètres cubes et la dimension sur une face quelconque de 60 centimètres.

Droits réservés au Cnam et à ses partenaires

CONDITIONS COMMUNES.

Article 1er. — Les colis faisant l'objet du tarif doivent être emballés avec soin et porter l'adresse exacte du destinataire, avec la mention : « *livrable en gare ou à domicile* ».

Art. 2. — Les colis des deux espèces, *grevés ou non d'un remboursement*, sont acceptés par les Compagnies aux conditions qui leur sont propres, sans augmentation de taxe, dans les bureaux de ville portés à la connaissance du public par un avis spécial.

Les remboursements non payables à domicile ne sont acquittés, après encaissement, à l'expéditeur que dans le bureau d'expédition du colis.

Art. 3. — Le présent tarif n'est pas applicable :

1° Au transport de l'or, de l'argent, soit en lingots, soit monnayés ou travaillés, du plaqué d'or ou d'argent, du mercure ou du platine, ainsi que des bijoux, broderies, dentelles, pierres précieuses, objets d'art (statues, tableaux, bronzes d'art) et autres valeurs, pour lesquelles il existe dans les tarifs généraux des Compagnies une taxe *ad valorem ;*

2° Aux matières explosibles, inflammables ou dangereuses dénommées dans les arrêtés ministériels ;

3° Aux colis renfermant des petits animaux vivants désignés à l'article 37 des conditions générales des tarifs généraux de grande vitesse des Compagnies ;

4° Aux expéditions pour lesquelles l'article 2 de la loi du 30 mars 1872 impose la création de récépissés spéciaux.

Art. 4. — Les Compagnies se chargent d'assurer la remise à domicile des colis faisant l'objet du présent tarif, ainsi que celle des remboursements, dans toutes les localités desservies par un service de factage ou de correspondance, moyennant le payement, *pour chacune des opérations de remise*, de la taxe supplémentaire de 0 fr. 25 indiquée au tarif.

Art. 5. — L'application du présent tarif reste soumise aux conditions des tarifs généraux de grande vitesse en tout ce qui n'est pas contraire aux dispositions qui précèdent.

Le présent tarif n'est appliqué qu'autant que l'expéditeur en aura fait la demande expresse.

Droits réservés au Cnam et à ses partenaires

SÉRIE IX

ARRÊTÉS MINISTÉRIELS RELATIFS AUX FRAIS ACCESSOIRES.

ANNEXE CV

Arrêté ministériel du 30 novembre 1876 portant fixation des frais accessoires sur les chemins de fer.

Le Ministre des travaux publics,

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

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

Vu les arrêtés ministériels des 30 avril 1862, 10 octobre 1871, 12 janvier et 31 décembre 1872, concernant les frais accessoires ;

Vu les propositions des Compagnies ;

Vu les avis des fonctionnaires du contrôle ;

Vu l'avis de la commission centrale des chemins de fer, en date du 28 octobre 1876 ;

Sur le rapport du directeur des chemins de fer,

Arrête :

Art. 1er. — Les frais accessoires d'enregistrement, de manutention, de pesage et de magasinage, tant pour la grande que pour la petite vitesse, sont fixés ainsi qu'il suit, pour l'année 1877, sur les chemins de fer d'intérêt général :

TITRE Ier. — *Grande vitesse.*

CHAPITRE Ier. — *Bagages, articles de messagerie, marchandises, denrées, lait, finances, objets d'art, chiens.*

§ 1er. *Enregistrement.* — Il est perçu, pour l'enregistrement des bagages, articles de messagerie, marchandises, denrées, lait, finances, valeurs, objets d'art, chiens :

Un droit fixe de 0 fr. 10 par expédition.

Droits réservés au Cnam et à ses partenaires

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

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

Un droit de 1 fr. 60 par tonne.

La perception a lieu par fraction indivisible de 10 kilogrammes.

Sont exempts de tout droit de manutention :

1° Les expéditions pesant de 0 à 40 kilogrammes inclusivement ;

2° Les articles taxés *à la valeur* ;

3° Les chiens.

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

Un droit de 0 fr. 10 par fraction indivisible de 100 kilogrammes et par chaque pesage supplémentaire.

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

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

Un droit de 0 fr. 05 par fraction indivisible de 100 kilogrammes et par jour.

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

Dans les deux cas ci-dessus, le minimum de la perception est fixé à 0 fr. 10.

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

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

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

Les frais de fourrière sont acquittés sur justification de dépenses.

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

Un droit de 0 fr. 05 par article et par jour.

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

Le dépôt est constaté, avant le départ, par la délivrance d'un bulletin ;

Droits réservés au Cnam et à ses partenaires

après l'arrivée, soit par la conservation, entre les mains du voyageur, du bulletin délivré au départ.

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

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

CHAPITRE II. — *Voitures, pompes funèbres, animaux.*

§ 1er. *Enregistrement.* — Il est perçu, pour l'enregistrement des voitures, des cercueils et des animaux :

Un droit fixe de 0 fr. 10 par expédition.

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

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

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

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

Un droit fixe de 1 fr. par voiture et par jour.

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

Un droit de 5 francs par cercueil et par jour.

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

Les frais de fourrière sont acquittés sur justification de dépenses.

CHAPITRE III.

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

CHAPITRE IV. — *Disposition commune à tous les transports à grande vitesse.*

Tous les droits ci-dessus fixés comprennent l'impôt dû au Trésor avant la loi du 16 septembre 1871 ; mais ils ne comprennent pas la taxe additionnelle de 10 % fixée par cette loi pour les transports à grande vitesse.

Seul, le droit d'enregistrement comprend ces deux impôts.

Droits réservés au Cnam et à ses partenaires

Titre II. — *Petite vitesse.*

Chapitre Ier. — *Marchandises.*

§ 1er. *Enregistrement.* — Il est perçu, pour l'enregistrement des marchandises :

Un droit fixe de 0 fr. 10 par expédition.

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

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

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

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

La perception a lieu par fraction indivisible de 10 kilogrammes.

Ces droits se décomposent ainsi :

Pour les marchandises transportées sans condition de tonnage,

1° Frais de chargement au départ.	0 fr. 40	Prix par tonne applicables par fraction indivisible de 10 kilogrammes.
2° Frais de déchargement à l'arrivée. . . .	0 40	
3° Frais de gare au départ.	0 35	
4° Frais de gare à l'arrivée.	0 35	

Pour les marchandises transportées par wagon complet de 4 000 kilogrammes et au-dessus ou par expédition d'un poids équivalent,

1° Frais de chargement au départ.	0 fr. 30	Prix par tonne applicables par fraction indivisible de 10 kilogrammes.
2° Frais de déchargement à l'arrivée. . . .	0 30	
3° Frais de gare au départ.	0 20	
4° Frais de gare à l'arrivée.	0 20	

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

Pour les marchandises *désignées*, soit dans les tarifs généraux, soit dans les tarifs spéciaux, comme étant transportées par wagon complet de 4 000 kilogrammes et au-dessus ou par expédition d'un poids équivalent, et lorsque le chargement et le déchargement de ces marchandises seront laissés par lesdits tarifs aux soins des expéditeurs et des destinataires, il sera déduit des frais de manutention :

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

Les droits de gare sont dus dans tous les cas.

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

0 fr. 20 à la première gare de départ située sur la ligne principale ;
0 fr. 20 à la gare destinataire,

ou *vice versâ*.

Droits réservés au Cnam et à ses partenaires

Il est perçu, en outre, aux gares de jonction d'un chemin de fer avec un autre chemin de fer concédé à une Compagnie différente, un droit de 40 centimes par tonne, applicable par fraction indivisible de 10 kilogrammes et à partager par moitié entre les deux Compagnies, pour les marchandises transitant d'une ligne sur une autre, et, moyennant la perception de ce droit, les frais de manutention ci-dessus fixés (chargement, déchargement et gare) ne sont perçus qu'une seule fois, à l'expédition primitive et à la destination définitive, étant bien entendu d'ailleurs que les frais de chargement et de déchargement ne seront pas perçus pour les marchandises transportées par wagon complet de 4 000 kilogrammes et au-dessus ou par expédition d'un poids équivalent, lorsque ces opérations seront faites par les expéditeurs et les destinataires.

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

Sont exemptes de tout droit de chargement, de déchargement et de gare, les expéditions pesant de 0 à 40 kilogrammes inclusivement.

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

Un droit de 0 fr. 10 par fraction indivisible de 100 kilogrammes et par chaque pesage supplémentaire.

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

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

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

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

0 fr. 05 par fraction indivisible de 100 kilogrammes et par jour, pour les trois premiers jours, à partir de l'expiration du délai ci-dessus fixé ;

0 fr. 10 par fraction indivisible de 100 kilogrammes et par jour, pour chaque jour en sus.

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

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

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

Les mêmes droits de magasinage seront perçus, au départ, et dès l'expiration des vingt-quatre heures qui suivront la remise en gare, pour les marchandises

Droits réservés au Cnam et à ses partenaires

que les Compagnies consentiraient, sur la demande de l'expéditeur, à conserver sur leurs quais ou dans leurs magasins au delà de ce délai, les Compagnies n'étant tenues d'ailleurs d'accepter que les marchandises prêtes à être expédiées.

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

AU DÉPART

Les wagons devront être complètement chargés dans les vingt-quatre heures qui suivront leur mise à la disposition des expéditeurs; passé ce délai, il sera perçu un droit de stationnement de *5 francs* par wagon entamé ou non entamé et par jour de retard, quelle que soit la contenance du wagon.

A L'ARRIVÉE

Les wagons devront être complètement déchargés dans les *quarante-huit heures* qui suivront la mise à la poste de la lettre d'avis adressée par les Compagnies au destinataire; passé ce délai, les Compagnies pourront, ou faire le déchargement et percevoir pour cette opération 0 fr. 30 par tonne, sans préjudice des droits ordinaires de magasinage pour les marchandises déchargées, ou laisser les marchandises sur les wagons en percevant les droits de stionnement ci-après, quelle que soit la contenance des wagons :

5 francs par wagon et par jour, pour les trois premiers jours, à partir de l'expiration du délai ci-dessus fixé;

10 francs par wagon et par jour, pour chaque jour en sus.

CHAPITRE II. — *Voitures, animaux.*

§ 1er. *Enregistrement.* — Il est perçu, pour l'enregistrement des voitures et des animaux :

Un droit fixe de 0 fr. 10 par expédition.

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

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

Voitures.....	2 fr. 00	par pièce.
Bœufs, vaches, taureaux, chevaux, mulets, ânes, poulains, bêtes de trait.....	1 fr. 00	par tête.
Veaux et porc.....	0 40	
Moutons, brebis, agneaux et chèvres.....	0 20	

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

Droits réservés au Cnam et à ses partenaires

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

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

Un droit de 1 franc par voiture et par jour.

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

Les frais de fourrière sont acquittés sur justification de dépenses.

CHAPITRE III.

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

CHAPITRE IV. — *Matériel roulant.*

§ 1er. *Enregistrement.* — Il est perçu, pour l'enregistrement du matériel roulant :

Un droit fixe de 0 fr. 10 par expédition.

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

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

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

Pour les wagons ou chariots.	1 fr. 50
Pour les locomotives ou tenders.	3 00

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

§ 4. *Magasinage.* — Il est perçu, pour le stationnement des wagons, chariots, locomotives et tenders qui ne sont pas enlevés, pour quelque cause que ce soit, dans les quarante-huit heures de la mise à la poste de la lettre d'avis adressée par les Compagnies au destinataire :

Un droit de 5 fr. par véhicule et par jour.

CHAPITRE V. — *Disposition commune à tous les transports à petite vitesse.*

Les droits ci-dessus fixés pour le chargement et le déchargement, les frais de gare et de transmission entre deux réseaux, ne comprennent pas l'impôt de 5 % dû au Trésor en vertu de la loi du 21 mars 1874.

Art. 2. — Sont maintenus dans les tarifs homologués les frais accessoires

Droits réservés au Cnam et à ses partenaires

qui seraient, sous le double rapport des prix et des conditions, plus avantageux pour le public que ceux ci-dessus fixés.

Art. 3. — Le présent arrêté sera notifié aux Compagnies de chemins de fer.

Il sera publié et affiché.

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

ANNEXE CVI

Arrêté ministériel du 27 mai 1878 relatif au chargement et au déchargement des wagons complets.

Le Ministre des travaux publics,

Vu l'arrêté ministériel du 30 novembre 1876, portant fixation des frais accessoires sur les chemins de fer d'intérêt général pour l'année 1877;

Vu l'avis du conseil supérieur des voies de communication, en date du 23 mars 1878;

Sur le rapport du conseiller d'État, directeur général des chemins de fer,

Arrête :

Article 1er. — Le paragraphe 5 du chapitre 1er du titre II de l'arrêté susvisé du 30 novembre 1876 est modifié de la manière suivante :

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

AU DÉPART

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

A L'ARRIVÉE

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

Droits réservés au Cnam et à ses partenaires

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

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

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

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

Dans tous les cas, il ne sera par tenu compte des dimanches et des jours fériés pour les délais de chargement et de déchargement des wagons.

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

Art. 2. — Le présent arrêté sera notifié aux Compagnies de chemins de fer.

Il sera publié et affiché, pour être émis en vigueur à partir du 1er juillet 1878.

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

Droits réservés au Cnam et à ses partenaires

SÉRIE X

ARRÊTÉS MINISTÉRIELS RELATIFS AUX DÉLAIS D'EXPÉDITION, DE TRANSPORT ET DE LIVRAISON

ANNEXE CVII

Arrêté ministériel du 12 juin 1866 sur les délais d'expédition, de transport et de livraison.

Le Ministre secrétaire d'État au département de l'agriculture, du commerce et des travaux publics,

Vu les lois, décrets et ordonnances portant concession des chemins de fer; ensemble les cahiers des charges y annexés ;

Vu l'article 50 de l'ordonnance réglementaire du 15 novembre 1846;

Vu l'arrêté ministériel du 15 avril 1859, réglant les délais d'expédition, de transport et de livraison des animaux, denrées, marchandises et objets quelconques sur les voies ferrées;

Les Compagnies entendues,

Arrête :

Article 1er. — Les animaux, denrées, marchandises et objets quelconques remis aux chemins de fer seront expédiés, transportés et livrés, de gare en gare, *sur chaque réseau*, dans les délais résultant des conditions ci-après exprimées :

Grande vitesse.

Art. 2. — 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

Droits réservés au Cnam et à ses partenaires

qu'ils aient été présentés à l'enregistrement trois heures au moins avant l'heure réglementaire du départ de ce train ; faute de quoi, ils seront remis au départ suivant.

Les Compagnies pourront être autorisées, sur leur demande, à admettre les petits colis dans les trains express ou poste, sauf à appliquer le même traitement à tous les expéditeurs placés dans les mêmes conditions. Les autorisations précédemment accordées sont maintenues.

Art. 3. — Pour les animaux, denrées, marchandises et objets quelconques passant d'un réseau sur un autre sans solution de continuité, le délai de transmission sera de trois heures, à compter de l'arrivée du train qui les aura apportés au point de jonction, et l'expédition, à partir de ce point, aura lieu par le premier train de voyageurs comprenant des voitures de toutes classes dont le départ suivra l'expiration de ce délai.

Le délai de transmission entre les réseaux qui, aboutissant dans une même localité, n'auraient pas de gare commune sera porté à huit heures, non compris le temps pendant lequel les gares sont fermées, conformément aux 2e et 3e paragraphes de l'article 5 ci-dessous, et il sera de la même durée entre les diverses gares de Paris formant têtes de ligne, jusqu'à ce que le service de la grande vitesse entre lesdites gares ait été organisé sur le chemin de fer de ceinture, le surplus des conditions énoncées au paragraphe 1er du présent article restant applicable dans ces deux derniers cas.

Art. 4. — Les expéditions seront mises à la disposition des destinataires, *à la gare*, deux heures après l'arrivée du train mentionné aux articles 2 et 3.

Art. 5. — Les expéditions arrivant de nuit ne seront mises à la disposition des destinataires que deux heures après l'ouverture de la gare.

Du 1er avril au 30 septembre, les gares seront ouvertes, pour la réception et la livraison des marchandises à grande vitesse, à six heures du matin, au plus tard, et fermées, au plus tôt, à huit heures du soir.

Du 1er octobre au 31 mars, elles seront ouvertes à sept heures du matin, au plus tard, et fermées, au plus tôt, à huit heures du soir.

Les dispositions des trois paragraphes qui précèdent ne sont pas applicables au lait, aux fruits, à la volaille, à la marée et aux autres denrées destinées à l'approvisionnement des marchés de la ville de Paris et des autres villes qui seraient ultérieurement désignées par l'administration supérieure, les Compagnies entendues.

Ces marchandises seront mises à la disposition des destinataires, de nuit comme de jour, dans le délai fixé à l'article 4.

Petite vitesse.

Art. 6. — Les animaux, denrées, marchandises et objets quelconques, à petite vitesse, seront expédiés dans le jour qui suivra celui de la remise.

Art. 7. — La durée du trajet, pour les transports à petite vitesse, sera calculée à raison de vingt-quatre heures par fraction indivisible de 125 kilomètres.

Ne seront pas comptés les excédants de distance jusques et y compris

Droits réservés au Cnam et à ses partenaires

25 kilomètres. Ainsi, 150 kilomètres compteront comme 125, 275 comme 250, etc.

Art. 8. — Sur les lignes ou sections de réseau désignées à la suite du présent paragraphe, et dans les deux sens, tant pour les parcours partiels que pour le parcours total, la durée du trajet sera réduite à vingt-quatre heures par fraction indivisible de 200 kilomètres pour les animaux, ainsi que pour les marchandises taxées aux prix de la 1re et de la 2e série des tarifs généraux de chaque Compagnie, et, en général, pour toutes les marchandises, denrées et objets quelconques qui, rangés dans les séries inférieures, seraient taxés au prix de la 2e série sur la demande des expéditeurs.

RÉSEAU DU NORD.

Ligne de Paris à Boulogne,
Ligne de Paris à Calais,
Ligne de Paris à Dunkerque,
Ligne de Paris à Lille et Mouscron,
Ligne de Paris à Lille et Baisieux,
Ligne de Paris à Valenciennes et Quiévrain,
Ligne de Paris à Erquelines.

RÉSEAU DE L'EST.

Ligne de Paris à Strasbourg et Kehl,
Ligne de Paris à Mulhouse et Bâle,
Ligne de Paris à Forbach,
Ligne de Paris à la frontière luxembourgeoise,
Ligne de Paris à Givet.

RÉSEAU DE L'OUEST.

Ligne de Paris au Havre.
Ligne de Paris à Cherbourg,
Ligne de Paris à Brest.

RÉSEAU D'ORLÉANS.

Ligne de Paris à Bordeaux (Bastide, Saint-Jean ou transit),
Ligne de Paris à Agen,
Ligne de Paris à la Rochelle et à Rochefort,
Ligne de Paris à Saincaize,
Ligne de Paris à Nantes et Saint-Nazaire.

RÉSEAU DE PARIS A LYON ET A LA MÉDITERRANÉE.

Ligne de Paris à Marseille,
Ligne de Paris à Cette et à la Peyrade,
Ligne de Paris à Lyon (par Nevers et Roanne),
Ligne de Paris à Belfort,
Ligne de Paris à Culoz et Genève.

RÉSEAU DU MIDI.

Ligne de Bordeaux (Bastide ou Saint-Jean) à Irun,
Ligne de Bordeaux (Bastide ou Saint-Jean) à Cette et à la Peyrade.

Droits réservés au Cnam et à ses partenaires

Les animaux et les marchandises taxées comme il est dit ci-dessus, passant *directement*, sur un même réseau, d'une des lignes précitées sur une autre de ces mêmes lignes, seront également transportés dans le délai de vingt-quatre heures par fraction indivisible de 200 kilomètres, comme si le transport avait lieu sur une seule et même ligne.

Pour les animaux et les marchandises qui emprunteraient successivement des lignes sur lesquelles ils auraient droit à l'accélération de vitesse et d'autres sur lesquelles ils n'y auraient pas droit, le délai total du transport sera calculé en additionnant les délais partiels afférents à chacune des lignes de régime différent, sans que toutefois ce délai total puisse dépasser le délai fixé par l'article 7.

Art. 9. — Pour les animaux, denrées, marchandises et objets quelconques passant d'un réseau sur un autre sans solution de continuité, le délai d'expédition fixé à l'article 6 ne sera compté qu'à la gare originaire et une seule fois ; mais il est accordé aux Compagnies un jour de délai pour la transmission d'un réseau à l'autre, la durée du trajet, pour chaque Compagnie, restant fixée comme il est dit aux articles 7 et 8.

Toutefois, à Paris, pour la transmission d'une gare à l'autre par le chemin de fer de ceinture, le délai sera de deux jours ; mais il comprendra la durée du trajet sur ledit chemin.

Le délai de transmission entre les réseaux qui, aboutissant dans une même localité, n'auraient pas de gare commune, sera porté à trois jours, le surplus des conditions énoncées au paragraphe 1er du présent article restant applicable dans ce dernier cas.

Art. 10. — Les expéditions seront mises à la disposition des destinataires dans le jour qui suivra celui de leur arrivée effective en gare.

Art. 11. — Le délai total résultant des articles 6, 7, 8, 9 et 10 sera seul obligatoire pour les Compagnies.

Art. 12. — La fixation des délais ci-dessus déterminés pour les transports à petite vitesse effectués au prix et conditions des tarifs généraux ne fait point obstacle à la fixation de délais plus longs dans les tarifs spéciaux ou communs où ils ont été ou seraient ultérieurement introduits, avec l'approbation de l'administration supérieure, comme compensation d'une réduction de prix.

Art. 13. — Du 1er avril au 30 septembre, les gares sont ouvertes, pour la réception ou la livraison des marchandises à petite vitesse, à six heures du matin au plus tard, et fermées, au plus tôt, à six heures du soir.

Du 1er octobre au 31 mars, elles seront ouvertes à sept heures du matin, au matin, plus tard, et fermées, au plus tôt, à cinq heures du soir.

Par exception, les dimanches et jours fériés, les gares des marchandises à petite vitesse seront fermées à midi, et les livraisons restant à faire avant la fin de la journée seront remises à la première moitié du jour suivant.

Dans ce dernier cas, le délai fixé pour la perception du droit de magasinage, soit par les tarifs généraux, soit par les tarifs spéciaux ou communs homologués par l'administration supérieure, sera augmenté de tout le temps compris entre l'heure de midi et l'heure réglée aux paragraphes 1 et 2 du présent article pour la fermeture des gares.

Droits réservés au Cnam et à ses partenaires

Dispositions générales.

Art. 14. — Aux délais fixés ci-dessus, tant pour la grande que pour la petite vitesse, seront ajoutés les délais nécessaires pour l'accomplissement des formalités de douane.

Art. 15. — Toute expédition de marchandises sera constatée, si l'expéditeur le demande, par une lettre de voiture dont un exemplaire restera aux mains de la Compagnie et l'autre aux mains de l'expéditeur. Dans le cas où l'expéditeur ne demanderait pas de lettre de voiture, la Compagnie sera tenue de lui délivrer un récépissé qui énoncera la nature, le poids et la désignation des colis, les noms et l'adresse du destinataire, le prix total du transport et le délai dans lequel ce transport devra être effectué.

Art. 16. — Le présent arrêté sera affiché, d'une manière permanente et à la diligence des Compagnies, dans l'intérieur et aux abords des gares de voyageurs et de marchandises, et spécialement près des bureaux d'enregistrement des marchandises tant à grande qu'à petite vitesse.

Art. 17. — L'arrêté susvisé du 15 avril 1859 est rapporté.

Art. 18. — Le présent arrêté sera notifié aux Compagnies de chemins de fer.

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

ANNEXE CVIII

Arrêté ministériel du 15 mars 1877 portant réduction des délais de la petite vitesse sur les chemins de fer.

Le Ministre des travaux publics,

Vu les cahiers des charges des concessions de chemins de fer, et spécialement l'article desdits cahiers qui fixe *à vintg-quatre heures par fraction indivisible de 125 kilomètres le maximum de durée du trajet* pour les animaux, denrées, marchandises et objets quelconques à petite vitesse;

Vu l'article 50 de l'ordonnance réglementaire du 15 novembre 1846;

Vu l'arrêté ministériel du 12 juin 1866, réglant les délais d'expédition, de transport et de livraison sur les chemins de fer d'intérêt général, et notamment l'article 8, lequel désigne, pour chaque réseau, les lignes sur lesquelles la durée du trajet est réduite *à vingt-quatre heures par fraction indivisible de 200 kilomètres* pour les animaux, ainsi que pour les marchandises de la première et de la deuxième série des tarifs généraux de chaque Compagnie;

Considérant qu'il y a lieu d'étendre à un plus grand nombre de lignes le bénéfice de cette réduction de délai;

Droits réservés au Cnam et à ses partenaires

Les Compagnies entendues ;

Vu l'avis de la commission centrale des chemins de fer, en date du 13 janvier 1877,

Arrête :

Article 1er. — L'article 8 de l'arrêté ministériel du 12 juin 1866 est modifié et complété de la manière suivante :

Sur les lignes ou sections de réseau désignées à la suite du présent paragraphe, et dans les deux sens, tant pour les parcours partiels que pour le parcours total, *la durée du trajet sera réduite à vingt-quatre heures par fraction indivisible de* 200 *kilomètres* pour les animaux, ainsi que pour les marchandises taxées aux prix de la première et de la deuxième série des tarifs généraux de chaque Compagnie, et, en général, pour toutes les marchandises, denrées et objets quelconques qui, rangés dans les séries inférieures, seraient taxés au prix de la deuxième série sur la demande des expéditeurs.

RÉSEAU DU NORD

Ligne de Paris à Boulogne.
Ligne de Paris à Calais.
Ligne de Paris à Dunkerque.
Ligne de Paris à Lille et Mouscron.
Ligne de Paris à Lille et Baisieux.
Ligne de Paris à Valenciennes et Quiévrain.
Ligne de Paris à Erquelines.
Ligne de Paris à Cambrai et à Somain.
Ligne de Paris à Arras, à Béthume et à Hazebrouck.
Ligne de Rouen à Lille.

RÉSEAU DE L'EST

Ligne de Paris à Igney-Avricourt.
Ligne de Paris à Pagny-sur-Moselle.
Ligne de Paris à Belfort.
Ligne de Paris à Givet.
Ligne de Laon à Gray.
Ligne de Givet à Nancy.

RESEAU DE L'OUEST

Ligne de Paris au Havre.
Ligne de Paris à Cherbourg.
Ligne de Paris à Brest.
Ligne de Paris à Granville.
Ligne de Paris à Dieppe par Pontoise.

RÉSEAU D'ORLÉANS

Ligne de Paris à Bordeaux (Bastide, Saint-Jean ou transit).
Ligne de Paris à Agen.
Ligne de Paris à la Rochelle et à Rochefort.
Ligne de Paris à Saincaize.
Ligne de Paris à Nantes et Saint-Nazaire.

Droits réservés au Cnam et à ses partenaires

Ligne de Paris à Toulouse.
Ligne de Paris à Montluçon.
Ligne du Mans à Bordeaux.
Ligne du Mans à Saincaize.
Ligne du Mans à Gannat.
Ligne de Nantes à Saincaize.
Ligne de Nantes à Gannat.
Ligne de Bordeaux à Gannat.
Ligne de Bordeaux à Toulouse par Périgueux.

RÉSEAU DE PARIS A LYON ET A LA MÉDITERRANÉE

Ligne de Paris à Marseille et à Nice.
Ligne de Paris à Nîmes par Clermont.
Ligne de Saint-Germain-des-Fossés à Lyon par Tarare et par Saint-Étienne.
Ligne de Paris à Genève.
Ligne de Paris à Modane.
Ligne de Paris à Belfort.
Ligne de Tarascon à Cette.

RÉSEAU DU MIDI

Ligne de Bordeaux (Bastide ou Saint-Jean) à Irun.
Ligne de Bordeaux (Bastide ou Saint-Jean) à Cette.

RÉSEAU DE LA VENDÉE

Ligne de Tours aux Sables-d'Olonne.

RÉSEAU D'ORLÉANS A CHALONS

Ligne d'Orléans à Châlons-sur-Marne.
(La suite comme à l'arrêté ministériel du 12 juin 1866.)
Art. 2. — Le présent arrêté sera notifié aux Compagnies de chemins de fer. Il sera publié et affiché.
Les préfets, les fonctionnaires et agents du contrôle sont chargés d'en surveiller l'exécution.

ANNEXE CIX

Arrêté ministériel du 6 décembre 1878 relatif à l'expédition, par les trains de voyageurs, des animaux, denrées, marchandises et objets quelconques à grande vittese.

Le Ministre des travaux publics,
Vu les cahiers des charges qui régissent les concessions de chemins de fer,

Droits réservés au Cnam et à ses partenaires

et spécialement l'article desdits cahiers portant que « 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 cor- « respondant avec leur destination, pourvu qu'ils aient été présentés à l'en- « registrement trois heures avant le départ de ce train » ;

Vu l'article 50 de l'ordonnance réglementaire du 15 novembre 1846 ;

Vu l'arrêté ministériel du 12 juin 1866, et notamment l'article 2 relatif à l'expédition des animaux, denrées, marchandises et objets quelconques à grande vitesse ;

Considérant que, dans ces derniers temps, les Compagnies, sur la demande de l'administration, ont adjoint des voitures de 2e et de 3e classe à plusieurs trains *express* ou *poste* ;

Considérant que ces trains, tout en comprenant ainsi des *voitures de toutes classes*, n'en ont pas moins conservé le caractère de trains rapides et qu'ils ne pourraient, sans danger pour la régularité de leur marche, recevoir, comme les trains omnibus ordinaires, les animaux et les marchandises de toute nature à grande vitesse ;

Vu les propositions de Compagnies ;

Vu l'avis du comité consultatif des chemins de fer, en date du 20 novembre dernier,

Arrête :

Article 1er. — L'article 2 de l'arrêté ministériel du 12 juin 1866 est modifié et complété de la manière suivante :

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 au moins avant l'heure réglementaire du départ de ce train ; faute de quoi, ils seront remis au départ suivant.

Toutefois cett eprescription n'est pas obligatoire pour les trains express et les trains poste dans lesquels les Compagnies admettent exceptionnellement des voitures de 2e et de 3e classe et qui auront été nommément désignés, tant sur les livrets soumis lors des changements de service à l'approbation ministérielle que sur les affiches portant la marche des trains à la connaissance du public.

Les Compagnies pourront, comme par le passé, être autorisées, sur leur demande, à admettre les petits colis dans les trains express ou poste proprement dits, sauf à appliquer le même traitement à tous les expéditeurs placés dans les mêmes conditions. Les autorisations précédemment accordées sont maintenues.

Art. 2. — Le présent arrêté sera notifié aux Compagnies de chemins de fer.

Il sera publié et affiché, pour être mis en vigueur à partir du 1er janvier 1879.

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

Droits réservés au Cnam et à ses partenaires

ANNEXE CX

Arrêté ministériel du 3 novembre 1879 relatif aux délais de transmission des marchandises entre deux réseaux.

Le Ministre des travaux publics,

Vu les cahiers des charges des concessions de chemins de fer, et spécialement l'article desdits cahiers concernant les délais de livraison et d'expédition des marchandises au point de jonction de deux réseaux ;

Vu l'article 50 de l'ordonnance réglementaire du 15 novembre 1846;

Vu l'arrêté ministériel du 12 juin 1866, et notamment les articles 3 et 9 relatifs aux délais de transmission des marchandises, à grande ou à petite vitesse, passant d'un réseau sur un autre sans solution de continuité;

Vu les réclamations qui se sont produites au sujet de la longueur de ces délais, lorsque la jonction des réseaux a lieu entre deux gares distinctes mises en communication par rails;

Vu les rapports des fonctionnaires du contrôle;

Les Compagnies entendues;

Vu l'avis du comité consultatif des chemins de fer en date du 1er octobre courant,

Arrête :

Article 1er. — Les articles 3 et 9 de l'arrêté ministériel du 12 juin 1866 sont modifiés de la manière suivante :

Grande vitesse.

Art. 3. — Pour les animaux, denrées, marchandises et objets quelconques passant d'un réseau sur un autre par une gare commune, le délai de transmission sera de trois heures, à compter de l'arrivée du train qui les aura apportés au point de jonction, et l'expédition, à partir de ce point, aura lieu par le premier train de voyageurs comprenant des voitures de toutes classes dont le départ suivra l'expiration de ce délai.

Le délai de transmission entre les réseaux aboutissant à une même localité, dans deux gares distinctes en communication par rails, sera de six heures, non compris le temps pendant lequel les gares sont fermées, conformément aux 2e et 3e paragraphes de l'article 5 ci-dessous, et il sera de la même durée entre les diverses gares de Paris formant têtes de ligne, jusqu'à ce que le service de la grande vitesse entre lesdites gares ait été organisé sur le chemin de fer de Ceinture, le surplus des conditions énoncées au paragraphe 1er du présent article restant applicable dans ces deux derniers cas. Un délai plus long pourra être accordé par le Ministre des travaux publics pour les diverses gares de chaque réseau, sur la proposition des inspecteurs généraux du contrôle, les Compagnies entendues, sans toutefois pouvoir dépasser le maximum de huit heures.

Droits réservés au Cnam et à ses partenaires

Petite vitesse.

Art. 9. — Pour les animaux, denrées, marchandises et objet quelconques passant d'un réseau sur un autre par une gare commune, le délai d'expédition fixé à l'article 6 ne sera compté qu'à la gare originaire et une seule fois; mais il est accordé aux Compagnies un jour de délai pour la transmission d'un réseau à l'autre, la durée du trajet, pour chaque Compagnie, restant fixée comme il est dit aux articles 7 et 8.

Le délai de transmission entre les réseaux aboutissant à une même localité, dans deux gares distinctes en communication par rails, sera de deux jours, le surplus des conditions énoncées au paragraphe 1er du présent article restant applicable dans ce cas. Toutefois, à Paris, pour la transmission d'une gare à l'autre par le chemin de fer de Ceinture, le délai de deux jours comprendra la durée du trajet sur ledit chemin. Un délai plus long pourra être accordé par le Ministre des travaux publics pour les diverses gares de chaque réseau, sur la proposition des inspecteurs généraux du contrôle, les Compagnies entendues, sans pouvoir toutefois dépasser le maximum de trois jours.

Art. 2. — Les dispositions qui précèdent sont applicables au chemin de fer de Ceinture, dont toutes les sections sont considérées, au point de vue des délais de transmission, comme appartenant à une seule et même exploitation.

Art. 3.— Le présent arrêté sera notifié à l'administration des chemins de fer de l'État et aux Compagnies concessionnaires.

Il sera publié et affiché pour être mis en vigueur à partir du 1er décembre 1879.

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

Droits réservés au Cnam et à ses partenaires

SÉRIE XI

ORGANISATION DU CONTROLE DE L'EXPLOITATION DES CHEMINS DE FER D'INTÉRÊT GÉNÉRAL, DU COMITÉ CONSULTATIF, ET DU COMITÉ DE L'EXPLOITATION TECHNIQUE.

ANNEXE CXI

Note historique sur l'organisation du service du contrôle de l'exploitation des chemins de fer.

I. — *Origines. Historique jusqu'en* 1846.

Avant 1835, il n'existait en France que deux chemins de fer, ceux de Saint-Étienne et de Denain destinés au transport de la houille. La surveillance de ces lignes était exercée, sous l'autorité des préfets, par les ingénieurs des mines ou des ponts et chaussées de la région.

Après la construction des chemins de fer de Saint-Germain et de Versailles (rive droite et rive gauche), la surveillance du matériel, de la voie de fer et de l'exploitation proprement dite fut confiée pour l'ensemble du réseau à un ingénieur en chef des mines, celle des ouvrages d'art et des terrassements à un ingénieur en chef des ponts et chaussées. Les préfets s'en occupaient également chacun dans son département.

Une ordonnance du 22 juin 1842 créa une commission supérieure chargée de donner son avis sur les taxes de chemins de fer et une commission administrative qui était consultée sur les questions réglementaires et autres relatives à l'établissement et à l'exploitation des voies ferrées.

Droits réservés au Cnam et à ses partenaires

En 1843, après l'ouverture des chemins de fer de Rouen et d'Orléans, une première centralisation du service du contrôle eut lieu entre les mains du préfet de police pour le matériel et l'exploitation; les questions de tarifs étaient élaborées à la préfecture de police et résolues par décisions de l'administration supérieure.

Vers 1844, un ingénieur ordinaire fut placé sous les ordres de chaque ingénieur en chef. En même temps, des commissaires spéciaux de police et des agents de surveillance furent chargés, sous la direction des préfets, de la police des voies ferrées.

Les commissaires de police spéciaux étaient nommés par ordonnance royale, sur la désignation du Ministre des travaux publics et le rapport du Ministre de l'intérieur.

Les agents de surveillance étaient nommés par arrêté du Ministre des travaux publics.

II. — *Organisation créée par l'ordonnance de* 1846.

Dispositions générales.

L'ordonnance du 15 novembre 1846, rendue en exécution de la loi du 11 juin 1842 relative à l'exécution des grandes lignes de chemin de fer et de la loi du 15 juillet 1845 sur la police des chemins de fer, organisa d'une manière plus complète le service du contrôle de l'exploitation des chemins de fer en France.

Aux termes de l'article 51 de cette ordonnance, ce contrôle devait s'exercer concurrement :

Par les commissaires royaux ;

Par les ingénieurs des ponts et chaussées et les ingénieurs des mines et par les conducteurs, gardes-mines et autres agents sous leurs ordres ;

Par les commissaires spéciaux de police et les agents sous leurs ordres.

Attributions des commissaires royaux.

Les commissaires royaux étaient chargés (article 52) :

De surveiller le mode d'application des tarifs approuvés et l'exécution des mesures prescrites pour la réception et l'enregistrement des colis, leur transport et leur remise aux destinataires;

De veiller à l'exécution des mesures approuvées et prescrites pour que le service des transports ne soit pas interrompu aux points extrêmes des lignes en communication l'une avec l'autre ;

De vérifier les conditions des traités qui seraient passés par les Compagnies avec les entreprises du transport par terre et par eau en correspondance avec les chemins de fer, et de signaler toutes les infractions au principe de l'égalité des taxes;

De constater le mouvement de la circulation des voyageurs et des marchandises sur les chemins de fer, les dépenses d'entretien et d'exploitation, et les recettes.

Pour l'exécution de l'article ci-dessus, les Compagnies étaient tenues (art. 53)

Droits réservés au Cnam et à ses partenaires

de représenter, à toute réquisition, aux commissaires royaux leurs registres de dépenses et de recettes.

A l'égard des chemins de fer pour lesquels les Compagnies auraient obtenu de l'État, soit un prêt avec intérêt privilégié, soit la garantie d'un minimum d'intérêt, ou pour lesquels l'État devrait entrer en partage des produits nets, les commissaires royaux exerçaient toutes les autres attributions déterminées par les règlements spéciaux à intervenir dans chaque cas particulier (art. 54).

Attributions des ingénieurs, conducteurs et autres agents des ponts et chaussées.

Les ingénieurs, les conducteurs et autres agents du service des ponts et chaussées étaient spécialement chargés de surveiller l'état de la voie de fer, des terrassements, des ouvrages d'art et des clôtures (art. 55.)

Attributions des ingénieurs des mines, gardes-mines, et autres agents de ce service.

Les ingénieurs des mines, les gardes-mines et autres agents du service des mines étaient spécialement chargés de surveiller l'état des machines fixes et locomotives employées à la traction des convois et en général de tout le matériel roulant servant à l'exploitation (art. 56).

Ils pouvaient être suppléés par les ingénieurs, conducteurs et autres agents du service des ponts et chaussées, et réciproquement.

Attributions des commissaires spéciaux de police et des agents sous leurs ordres.

Les commissaires spéciaux de police et les agents sous leurs ordres étaient chargés particulièrement de surveiller la composition, le départ, l'arrivée, la marche et les stationnements des trains; l'entrée, le stationnement et la circulation des voitures dans les cours et stations; l'admission du public dans les gares et sur les quais des chemins de fer (art. 57).

Institution des préfets centralisateurs.

L'article 71 du règlement portait que lorsqu'un chemin de fer traversait plusieurs départements, les attributions conférées aux préfets pourraient être centralisées en tout ou en partie dans les mains de l'un des préfets des départements traversés.

III. — *Création de la commission générale des chemins de fer.*

Une ordonnance du 6 août 1847 réunit en une commission générale les deux commissions créées en 1842. Cette commission était divisée en quatre sections:

1° Celle des tracés, consultée après le conseil général des ponts et chaussées sur le choix à faire entre les directions proposées;

2° Celle de l'exploitation technique;

3° Celle de l'exploitation commerciale;

4° Celle des règlements.

Cette commission, composée des membres des Chambres, du Conseil d'État, de l'Académie des sciences, des corps des ponts et chaussées et des mines, était présidée par le Ministre et donnait son avis, soit en assemblée générale, soit en assemblée de section ou de sections réunies, sur toutes les questions intéressant les chemins de fer.

Droits réservés au Cnam et à ses partenaires

IV. — *Modifications apportées à l'organisation en* 1847 *et* 1848.

Centralisation régionale du service entre les mains d'un seul ingénieur en chef.

Le 6 novembre 1847, une décision ministérielle vint modifier l'organisation du service du contrôle. Les lignes de chemins de fer aboutissant à Paris furent partagées entre les deux ingénieurs en chef alors chargés concurremment du contrôle.

L'un fut chargé de l'ensemble du service sur les lignes de Paris à Rouen, de Rouen au Havre, de Paris à Saint-Germain et à Versailles, et de Paris à Sceaux.

L'autre ingénieur en chef fut chargé du service des chemins de fer du Nord, de Paris à Orléans et du Centre.

Chacun de ces ingénieurs en chef avait sous ses ordres des ingénieurs ordinaires des ponts et chaussées et des mines, des conducteurs des ponts et chaussées et des gardes-mines. Les commissaires de police spéciaux et les agents de surveillance furent placés, pour une partie de leurs attributions, sous la direction des ingénieurs du contrôle.

Suppression des commissaires royaux, des commissaires de police spéciaux et des agents de surveillance.

Un arrêté ministériel du 20 mars 1848 vint apporter une importante modification à l'organisation du service.

Les commissaires royaux furent supprimés et remplacés par les inspecteurs de l'exploitation commerciale des chemins de fer, qui devaient exercer, sous la direction des ingénieurs en chef chargés alors de centraliser le service du contrôle, la surveillance de l'exploitation commerciale et des opérations financières des Compagnies concessionnaires.

Ces inspecteurs étaient spécialement chargés d'examiner les propositions des Compagnies touchant l'application ou la modification des tarifs, la perception des taxes et des frais accessoires, les conventions et traités passés par les Compagnies avec les expéditeurs de transports; de constater le mouvement de la circulation, les dépenses et les recettes de l'exploitation, etc.

Ils devaient être consultés sur la fixation des heures de départ et d'arrivée des convois, sur l'organisation du service des trains et sur les règlements de service et d'exploitation des Compagnies, toutes les fois que les dispositions de ces règlements se rapportaient à des objets placés dans leurs attributions.

Les commissaires de police spéciaux et les agents de surveillance furent à leur tour supprimés par un arrêté du chef du pouvoir exécutif, du 29 juillet 1848, et remplacés par des agents à qui l'on donna le titre de *commissaires et sous-commissaires de surveillance administrative des chemins de fer*. Ces agents, nommés directement par le Ministre des travaux publics, étaient respectivement placés sous la direction des ingénieurs des ponts et chaussées, des ingénieurs des mines et des inspecteurs de l'exploitation commerciale, pour les diverses branches du service attribuées à ces divers fonctionnaires.

Création de la commission centrale des chemins de fer.

Un autre arrêté du même jour remplaçait la commission générale par une commission centrale des chemins de fer composée de quinze membres, chargée

Droits réservés au Cnam et à ses partenaires

de donner son avis sur l'étude et le choix des tracés, l'établissement de la voie de fer et de ses accessoires, le matériel, l'exploitation technique et commerciale, l'établissement des gares et stations, les règlements de police, les lois et cahiers des charges des concessions, et, en général, sur toutes les questions concernant les rapports des Compagnies avec l'administration. Les questions d'expropriation, de terrassements, ouvrages d'art, et les règlements de comptes restaient dans les attributions du conseil général des ponts et chaussées.

V.— *Modifications édictées par la loi du* 27 *février* 1850, *l'arrêté du* 15 *avril* 1850, *et le réglement d'administration publique du* 27 *mars* 1851.

De nouvelles et importantes modifications furent introduites dans le contrôle par la loi du 27 février 1850 et par l'arrêté ministériel du 15 avril de la même année, qui détermina avec précision les attributions des différents fonctionnaires préposés à ce service, et les règles à suivre pour l'instruction et l'expédition des affaires.

Suppression des préfets centralisateurs.

L'institution des préfets centralisateurs, qui avait été appliquée à la plupart des lignes en exploitation, en vertu de la faculté conférée par l'article 71 du règlement du 15 novembre 1846, cessa d'exister. Le Ministre des travaux publics se réserva le soin de statuer directement sur tout ce qui concernait le service général de l'exploitation et sur toutes les mesures qui s'appliquaient à l'ensemble de la circulation ; l'exécution des mesures d'intérêt local resta seule confiée au préfet de chaque département.

Les mesures qui concernaient les machines à vapeur fixes destinées à mettre en mouvement les appareils de réparations ou à faire marcher les pompes d'alimentation des prises d'eau pour les machines locomotives restaient dans les attributions des préfets de chaque département, mais la surveillance de ces machines fixes et appareils à vapeur était confiée aux ingénieurs du contrôle.

Attributions des ingénieurs en chef du contrôle.

Comme il a été dit plus haut, le service du contrôle avait été partagé en 1847 entre deux ingénieurs en chef, qui surveillaient chacun plusieurs lignes. A dater de 1850, un ingénieur en chef des ponts et chaussées ou des mines fut préposé au service de chaque ligne dans toute son étendue : il réunit dans ses attributions les chemins différents qui étaient en rapport de surveillance et avaient des intérêts communs. Ce chef de service surveillait l'entretien des terrassements et ouvrages de toute nature, de la voie de fer et du matériel, ainsi que l'exploitation technique, c'est-à-dire la composition et le mouvemcnt des convois, le service intérieur des gares, les signaux, etc.

Il contrôlait les opérations de chaque Compagnie pour l'exploitation commerciale, c'est-à-dire pour l'application des tarifs et la perception des taxes. Il notifiait à la Compagnie les décisions ministérielles et les arrêtés des préfets, qui lui étaient communiqués à cet effet ; ils transmettait aux préfets avec ses observations et son avis, et dans la huitaine, les procès-verbaux dressés par les fonctionnaires placés sous ses ordres, pour les contraventions aux lois et

Droits réservés au Cnam et à ses partenaires

règlements de grande voirie ; il adressait au parquet dans la huitaine son avis et ses observations sur les procès verbaux constatant des contraventions de la Compagnie, de ses agents ou des particuliers aux règlements concernant l'exploitation.

Il recevait de la Compagnie les communications et avis qui devaient, aux termes du règlement du 15 novembre 1846, être adressés aux anciens commissaires royaux. Il rendait compte dans un rapport mensuel au Ministre de l'agriculture, du commerce et des travaux publics de tous les faits intéressants et de la marche générale du service dans le mois écoulé. Il faisait connaître notamment tous les accidents, même les plus légers, survenus dans l'exploitation, leur caractère, leurs conséquences et autant que possible leurs causes. Il signalait à l'administration supérieure les améliorations à apporter au service, les mesures qu'il pouvait y avoir lieu de recommander et même, dans certains cas, de prescrire à la Compagnie, etc.

L'ingénieur en chef avait sous ses ordres :
Des ingénieurs des ponts et chaussées ;
Des ingénieurs des mines ;
Des inspecteurs de l'exploitation commerciale ;
Des conducteurs des ponts et chaussées ;
Des gardes-mines ;
Des commissaires de surveillance administrative.

Attributions des ingénieurs ordinaires des ponts et chaussées.

Les ingénieurs ordinaires des ponts et chaussées étaient chargés des mesures concernant la conservation des ouvrages, l'entretien des clôtures, l'entretien de la voie de fer, la surveillance des voies, la garde et l'éclairage des passages à niveau ; ils étaient consultés, concurremment avec les ingénieurs des mines, sur les questions de nature mixte qui intéressaient à la fois les deux services.

Attributions des ingénieurs des mines.

Les ingénieurs des mines étaient chargés de tout ce qui concernait la réception et l'entretien des machines à vapeur fixes, des machines locomotives et des voitures ; la fixation des heures de départ et d'arrivée ; le nombre et la succession des convois de toute nature ; la composition et le mouvement des trains ; les signaux, etc.

Attributions des inspecteurs de l'exploitation commerciale.

Les inpecteurs de l'exploitation commerciale vérifiaient les propositions faites par les Compagnies pour l'application ou la modification des tarifs, et surveillaient la perception des taxes et frais accessoires ; il constataient le mouvement de la circulation, les dépenses et les recettes de l'exploitation ; ils étaient consultés, au point de vue des intérêts du public et des localités desservies par les chemins de fer, sur la fixation des heures de départ et d'arrivée.

Conducteurs et gardes-mines.

Les ingénieurs avaient sous leurs ordres, lorsqu'il y avait lieu, des conducteurs et gardes-mines qui les secondaient pour les détails spéciaux de leurs services respectifs ; la résidence de ces agents était fixée à proximité des

Droits réservés au Cnam et à ses partenaires

grands ateliers où se faisaient les réparations, aux points de jonction des sections principales et des embranchements d'où la surveillance pouvait être exercée d'une manière plus active.

Attributions des commissaires de surveillance administrative.

Le cadre du personnel se trouvait enfin complété par les commissaires de surveillance administrative.

Ces commissaires étaient nommés par le Ministre des travaux publics.

Ils avaient, pour la constatation des crimes, délits et contraventions commis dans l'enceinte des chemins de fer et de leurs dépendances, les pouvoirs d'officiers de police judiciaire; ils étaient en cette qualité sous la surveillance du parquet.

Les commissaires de surveillance étaient attachés aux gares les plus importantes; ils y stationnaient d'une manière à peu près permanente, pour recueillir les plaintes et les réclamations du public, pour assurer le maintien du bon ordre dans les cours et à leurs abords, dans les salles d'attente et sur les quais d'embarquement, pour surveiller l'application des mesures relatives à la composition, au départ et à l'arrivée des convois, pour constater les irrégularités de l'exploitation; accessoirement à ce service sédentaire, ils étaient chargés chacun d'une certaine circonscription qu'ils inspectaient périodiquement aux époques fixées par un ordre de service de l'ingénieur en chef. Indépendamment des rapports spéciaux qu'ils devaient adresser aux ingénieurs et à l'inspecteur de l'exploitation commerciale, toutes les fois qu'il arrivait un accident ou qu'il se présentait une circonstance exceptionnelle, ils rédigeaient et transmettaient à chacun de ces fonctionnaires des rapports hebdomadaires dans lesquels ils présentaient leurs observations sur les différentes parties du service qui leur était confié. Les commissaires signalaient aux ingénieurs et à l'inspecteur de l'exploitation des faits qui paraissaient constituer des infractions aux règlements, aux décisions ministérielles ou aux arrêtés des préfets. Lorsqu'il y avait lieu, ils constataient par des procès-verbaux toutes les contraventions et plus particulièrement celles qui n'étaient pas de la compétence des conducteurs des ponts et chaussées et des gardes-mines; par exemple, celles qui concernaient les prescriptions relatives à la police des cours des gares et stations, à la composition et au mouvement des trains, à la perception des taxes.

Lorsqu'il arrivait un accident ayant causé la mort ou des blessures, ils se transportaient le plus promptement possible sur le lieu de l'accident en constatant les circonstances par un procès-verbal et s'assuraient que les autorités locales et l'autorité judiciaire avaient été averties. En cas de crime ou de délit commis dans l'enceinte du chemin de fer ou dans ses dépendances, ils dressaient procès-verbal contre les auteurs présumés, et, en cas de flagrant délit, procédaient à leur arrestation; il en était de même dans le cas d'une tentative de malveillance.

Le caractère d'officier de police judiciaire dont étaient revêtus les commissaires leur conférait une autorité particulière, et notamment le droit d'arrestation en cas de flagrant délit et le droit de réquisition de la force publique; ils devaient en user non seulement pour la répression des crimes et délits spé-

Droits réservés au Cnam et à ses partenaires

ciaux à l'exploitation, mais encore pour la répression des délits de droit commun qui étaient commis dans l'enceinte du chemin de fer. Toutefois, il est à remarquer que les commissaires de surveillance, quoique investis du caractère d'officier de police judiciaire, n'étaient pas auxiliaires du parquet. Ils devaient donc, lorsqu'ils avaient procédé à une arrestation, remettre l'individu arrêté entre les mains des autorités judiciaires locales.

Aux termes de la loi du 27 février 1850, les commissaires de surveillance administrative étaient sous la surveillance du parquet et lui adressaient leurs procès-verbaux. Néanmoins, lorsqu'il s'agissait de constater des infractions aux règlements d'exploitation, — matières spéciales, parfois d'une appréciation délicate, et souvent de nature technique, — les observations et l'avis de l'ingénieur en chef avaient paru un élément, sinon indispensable, au moins très utile à l'instruction. Aussi la loi décidait-elle que les procès-verbaux dont il s'agit seraient transmis en double original au parquet et à l'ingénieur en chef, et que, dans la huitaine du jour où l'ingénieur les aurait reçus, il devrait transmettre ses observations au parquet. Quant aux procès-verbaux dressés pour contravention à la grande voirie, les commissaires les envoyaient directement à l'ingénieur en chef, qui les transmettait au préfet avec ses observations.

D'après le règlement d'administration publique du 27 mars 1851, nul ne pouvait être nommé commissaire, s'il n'était Français, âgé de 25 ans au moins, et s'il n'avait été porté sur une liste d'admissibilité dressée à la suite de concours dont le règlement édictait les conditions.

Mais ce règlement fut abrogé par un décret du 22 mars 1852, qui supprima l'examen.

VI. — *Création du comité consultatif des chemins de fer.*

Un arrêté du 30 novembre 1852 remplaça la commission centrale des chemins de fer par un comité consultatif ayant les mêmes attributions, composé de dix-sept membres appartenant pour la plupart au Conseil d'État et aux corps des ponts et chaussées et des mines. Les ingénieurs en chef attachés au service de la surveillance administrative des chemins de fer étaient appelés dans ce comité avec voix consultative, toutes les fois que la discussion portait sur une affaire ressortissant à leur circonscription.

VII. — *Institution des commissaires spéciaux et des inspecteurs de police.*

Un décret impérial du 22 février 1855 créa, pour l'exercice de la police sur les chemins de fer et leurs dépendances, des commissaires spéciaux et des inspecteurs de police placés sous l'autorité du Ministre de l'intérieur. Une instruction concertée entre le département de l'intérieur et celui des travaux publics détermina les attributions respectives de ces agents et des fonctionnaires du service de surveillance administrative.

Ce dernier service conserva les attributions spéciales qui lui avaient été dévolues par les lois et règlements en vigueur et qui sont résumées plus haut.

Les commissaires spéciaux de police eurent dans leurs attributions tout ce qui regardait les mesures de police ordinaire ne se rattachant pas au service

Droits réservés au Cnam et à ses partenaires

de l'exploitation des chemins de fer. Ils furent chargés de la constatation et de la poursuite des délits de droit commun.

Il fut d'ailleurs stipulé que les commissaires de surveillance et les commissaires ou inspecteurs de police se prêteraient un mutuel concours et se suppléeraient, en cas d'absence ou d'empêchement, pour la répression des crimes et délits de toute nature commis dans l'enceinte des chemins de fer.

VIII. — *Institution des inspecteurs principaux de l'exploitation commerciale.*

Un décret du 26 juillet 1852 institua deux grades d'inspecteur de l'exploitation commerciale : les inspecteurs principaux et les inspecteurs particuliers.

Les inspecteurs principaux centralisaient les affaires et coordonnaient les documents statistiques pour l'ensemble des lignes de chemins de fer auxquelles ils étaient attachés ; ils étaient pris, soit parmi les inspecteurs particuliers ayant au moins deux ans de service en cette qualité, soit parmi les fonctionnaires de l'ordre civil ou militaire comptant deux années de service au minimum.

Les inspecteurs particuliers étaient placés sous la direction immédiate des inspecteurs principaux.

Un arrêté de même date détermina le nombre des inspecteurs principaux et en plaça généralement un sur chaque réseau sous l'autorité de l'ingénieur en chef.

IX. — *Institution des inspecteurs généraux des chemins de fer.*

Un décret du 17 juillet 1854 créa des inspecteurs généraux spéciaux pour la surveillance de l'exploitation commerciale et le contrôle de la gestion financière des Compagnies de chemins de fer.

Ces inspecteurs étaient membres du comité consultatif; ils formaient une section permanente de ce comité pour toutes les questions placées dans leurs attributions.

Cette section donnait son avis :

1° Sur l'établissement des tarifs et leur application ;

2° Sur les conventions internationales et les traités particuliers relatifs à l'exploitation ;

3° Sur les émissions d'obligations ;

4° Sur les questions de prêts ou subventions, de garantie d'intérêt aux Compagnies ou de partage de bénéfices avec l'État.

Elle adressait chaque mois au Ministre un rapport sur la situation commerciale et financière des Compagnies, avec des documents statistiques sur la circulation des voyageurs et des marchandises. Ces rapports mensuels étaient résumés chaque année dans un rapport général.

Les inspecteurs généraux faisaient l'inspection des lignes qui leur étaient désignées par le Ministre et recueillaient tous les renseignements propres à éclairer l'administration supérieure sur les matières rentrant dans leur compétence.

Ils étaient délégués par le Ministre pour procéder à toutes les informations ou enquêtes sur des questions ou des faits spéciaux de l'exploitation.

Droits réservés au Cnam et à ses partenaires

Ils exerçaient les fonctions attribuées aux commissaires du Gouvernement pour la gestion financière des Compagnies qui avaient obtenu un prêt, une subvention, une garantie d'intérêt, ou avec lesquelles l'État était appelé à un partage de bénéfices.

X. — *Création de la commission des règlements et inventions de chemins de fer.*

Un arrêté du 28 juin 1864 créa une commission composée des ingénieurs en chef du contrôle et de délégués du syndicat des grandes Compagnies, sous la présidence d'un inspecteur général des mines.

Cette commission était chargée d'examiner les inventions relatives aux chemins de fer, les règlements d'exploitation et les questions techniques qui lui étaient déférées.

XI. — *Institution des inspecteurs généraux du contrôle.*

Par décret du 15 février 1868, le service du contrôle fut placé sous la direction d'inspecteurs généraux des ponts et chaussées ou des mines.

L'inspecteur général avait sous ses ordres des ingénieurs des ponts et chaussées et des mines et des inspecteurs de l'exploitation commerciale, dont il centralisait le travail.

L'inspecteur général siégeait avec voix délibérative, pour les affaires concernant son service, dans le conseil général des ponts et chaussées, dans le conseil général des mines et dans le comité consultatif des chemins de fer.

Il adressait au Ministre de l'agriculture, du commerce et des travaux publics un rapport annuel ayant pour objet de rendre compte de la situation du service et de constater notamment :

L'état de la voie ;

L'état du matériel fixe et du matériel roulant ;

Le nombre des agents attachés au service de la voie, du mouvement et de la traction, ainsi que l'exécution des règlements relatifs au personnel ;

Les causes et les circonstances des accidents survenus pendant l'année ;

Les progrès de l'exploitation technique.

Le rapport de l'inspecteur général était soumis au conseil général des ponts et chaussées, au conseil général des mines et au comité consultatif des chemins de fer, qui donnaient, chacun pour ce qui le concernait, leur avis sur les diverses parties du service.

Ce rapport et, s'il y avait lieu, les avis dont il avait été l'objet étaient insérés au *Moniteur*.

XII. — *Rétablissement de la commission centrale des chemins de fer.*

Un arrêté du 16 février 1871 supprima le comité consultatif des chemins de fer, qui fut remplacé, le 6 janvier 1872, par une commission centrale dont les attributions comprenaient les questions relatives à la concession, à la construction et à l'exploitation des chemins de fer ne rentrant pas exclusivement dans les attributions des conseils généraux des ponts et chaussées et des mines.

Cette Commission, présidée par le Ministre, comprenait des membres de

Droits réservés au Cnam et à ses partenaires

l'administration centrale, des inspecteurs généraux et des délégués des ministères de la guerre, des finances, de l'intérieur et du commerce, et un membre de la chambre de commerce de Paris ; les inspecteurs généraux du contrôle y avaient voix consultative dans les affaires de leur service.

En mars 1872, les inspecteurs généraux des chemins de fer furent admis à siéger dans la Commission avec voix consultative.

XIII. — *Création des ingénieurs en chef du contrôle subordonnés aux inspecteurs généraux*

Le titre d'inspecteurs généraux donné aux chefs du service du contrôle n'avait pas amené de modifications sensibles dans leurs attributions. Ils continuaient à correspondre directement avec les ingénieurs ordinaires placés sous leurs ordres. Sur les réseaux les plus importants seulement, une division avait été faite en sections à la tête desquelles étaient placés des ingénieurs en chef des ponts et chaussées ou des mines, relevant de l'inspecteur général et centralisant le contrôle de la voie, ainsi que celui de l'exploitation technique, en ayant sous leurs ordres à la fois les ingénieurs ordinaires des ponts et chaussées et ceux des mines chargés de ces deux services dans toute l'étendue de la section.

En 1875, une mesure générale étendit à tous les réseaux cette division en sections et plaça à la tête de chacune de ces sections un ingénieur en chef, intermédiaire obligé entre le chef du service du contrôle et les ingénieurs ordinaires.

XIV. — *Modification du recrutement des inspecteurs de l'exploitation commerciale et des commissaires de surveillance administrative.*

Le recrutement des agents du contrôle commercial et des commissaires de surveillance administrative, tel qu'il était organisé, ne présentait pas des garanties suffisantes. Un arrêté du 10 février 1878 décida que, dorénavant, les places d'inspecteur principal seraient réservées aux inspecteurs particuliers de l'exploitation commerciale ; celles d'inspecteur particulier étaient, pour moitié, réservées aux commissaires de surveillance administrative, et pour moitié, données au concours. Les commissaires de surveillance devaient être recrutés uniquement au concours.

Les deux tiers des places mises au concours étaient d'ailleurs réservées aux anciens officiers retraités, à moins d'insuffisance des candidats de cette catégorie. Une limite d'âge était fixée aussi bien pour les candidats anciens officiers que pour les autres.

XV. — *Création du comité consultatif des chemins de fer et du comité de l'exploitation technique*

La Commission centrale créée en 1872 avait été en 1877 l'objet d'un remaniement ayant pour but d'étendre le nombre de ses membres et de mieux définir ses attributions (questions de taxes, concessions et cahiers des charges, emplacement des gares, exploitation technique et commerciale).

En 1878, elle fut complètement supprimée. Les attributions en matière com-

Droits réservés au Cnam et à ses partenaires

merciale étaient transférées à un comité consultatif créé par décret du 31 janvier, composé de douze à quinze membres pris dans l'administration et consulté nécessairement sur l'homologation des tarifs, les conventions avec les Compagnies, la marche générale des trains, etc.

Les attributions relatives à l'exploitation technique avaient été d'abord transférées à une section créée dans le sein du conseil général des ponts et chaussées et composée des inspecteurs généraux du contrôle. Mais cette section fut bientôt supprimée et remplacée (arrêté du 25 janvier 1879) par un comité de l'exploitation technique, dans lequel siégeaient, à côté des inspecteurs généraux du contrôle, des représentants du ministère de la guerre et des Compagnies, et des membres des corps des ponts et chaussées et des mines. Ce comité était chargé de donner son avis :

1° Sur les règlements généraux et spéciaux de l'exploitation, l'application et l'interprétation de ces règlements;

2° La police des gares et de leurs cours, le classement et la réglementation des passages à niveau;

3° L'entretien et le perfectionnement du matériel fixe et du matériel roulant;

4° Les modifications et améliorations dans la marche et le service des trains;

5° Les accidents, la recherche de leurs causes et des mesures à prendre pour en prévenir le retour;

6° Les inventions concernant les chemins de fer.

Les inspecteurs généraux du contrôle y formaient une section spéciale, chargée de l'étude et de l'examen des mesures à prendre pour améliorer et uniformiser le service du contrôle.

Le comité pouvait renvoyer au conseil général des ponts et chaussées ou à celui des mines les affaires qui lui paraissaient assez importantes pour recevoir un degré supérieur d'instruction.

XVI. — *Assimilation complète des inspecteurs généraux du contrôle aux inspecteurs généraux des ponts et chaussées et des mines. Suppression des inspecteurs généraux.*

Les inspecteurs généraux du contrôle, malgré leur titre, n'étaient pas membres des conseils généraux des ponts et chaussées et des mines; il étaient restés exclusivement directeurs du contrôle. Un décret du 21 mai 1879 les assimila complètement aux inspecteurs généraux des ponts et chaussées ou des mines, en les appelant à siéger dans les conseils généraux au même titre que leurs collègues du même corps. Leur mission principale devenait l'inspection du service du contrôle, bien qu'ils continuassent à centraliser le travail des ingénieurs et des inspecteurs de l'exploitation commerciale chargés de ce travail. Ils devaient faire des tournées d'inspection, rendre compte de la situation du service dans un rapport annuel dont les diverses parties seraient soumises, suivant leur objet, aux conseils généraux des ponts et chaussées ou des mines, au comité technique ou au comité consultatif. Ils devaient enfin siéger tous au comité consultatif avec voix délibérative, dans les affaires de leur service; ceux d'entre eux qui appartenaient au corps des mines avaient voix consultative dans le conseil général des ponts et chaussées, et ceux qui

Droits réservés au Cnam et à ses partenaires

appartenaient au corps des ponts et chaussées, dans le conseil général des mines, pour les affaires de leur service.

Un décret du 20 juin 1879 leur transféra les attributions des inspecteurs généraux des chemins de fer, qui furent supprimés.

XVII. — *Réorganisation du comité consultatif.*

Un décret du 24 novembre 1880, encore en vigueur, est venu augmenter l'importance du comité consultatif des chemins de fer, en appelant à y siéger des membres du Parlement et des représentants du commerce et de l'industrie, à côté des membres du Conseil d'État, des corps des ponts et chaussées et des mines, des représentants des administrations de la guerre, des finances, des postes et des télégraphes, de l'agriculture et du commerce, et en plaçant le comité sous la présidence du Ministre ou du sous-secrétaire d'État. Plusieurs chefs de service de l'administration centrale en sont membres de droit. Les inspecteurs généraux du contrôle y siègent avec voix délibérative dans les affaires de leur service.

Le comité doit être nécessairement consulté :

1° Sur l'homologation des tarifs;

2° Sur l'interprétation des lois et règlements, des actes de concession et des cahiers des charges, sur les rapports des administrations de chemins de fer entre elles ou avec les concessionnaires des embranchements;

Sur les traités passés par les administrations des chemins de fer et soumis à l'approbation du Ministre ;

Sur les demandes en autorisation d'émission d'obligations;

Sur les demandes d'établissement de stations ou de haltes sur les lignes en exploitation ;

Sur les réclamations relatives à la marche des trains ;

Sur l'organisation et les conditions générales de l'exploitation des chemins de fer non concédés, en dehors du réseau des chemins de fer de l'État.

Un sous-comité est chargé de l'examen des affaires peu importantes.

XVIII. — *Modification de la composition du comité de l'exploitation technique.*

Tout en maintenant les dispositions principales de l'arrêté ministériel du 25 janvier 1879 portant institution du comité de l'exploitation technique, un arrêté du 13 février 1882 a modifié la composition de ce comité et en a élargi le cadre, en y faisant entrer notamment sept membres choisis dans l'institut et l'administration des télégraphes, ou parmi les personnes désignées par leur compétence spéciale.

XIX. — *Adjonction d'un ingénieur en chef à chaque inspecteur général et extension des attributions des ingénieurs en chef et des inspecteurs principaux.*

Enfin, le nombre croissant des affaires empêchant souvent les inspecteurs généraux de consacrer tout le temps nécessaire à la partie active de leurs fonctions, le Ministre des travaux publics a décidé le 15 octobre 1881 : 1° l'adjonction à l'inspecteur général de chaque réseau, de l'ingénieur en chef de la

Droits réservés au Cnam et à ses partenaires

section de Paris, qui, tout en conservant ses attributions propres, assiste son chef ou le supplée ; 2° l'extension des attributions des ingénieurs en chef et des inspecteurs principaux.

RÉSUMÉ DE LA SITUATION ACTUELLE.

Le Ministre, pour l'exercice de son autorité en matière de chemins de fer, consulte :

1° Sur les questions de tracé et de construction, le conseil général des ponts et chaussées ;

2° Sur les questions commerciales, les tarifs, les vœux du public en matière de stations nouvelles sur les lignes ouvertes, de marche des trains, etc, le comité consultatif des chemins de fer ;

3° Sur les questions d'exploitation technique, les inventions, la marche générale des trains, le comité de l'exploitation technique dont les avis peuvent être soumis ensuite aux conseils généraux des ponts et chaussées ou des mines.

Le service du contrôle des chemins de fer en exploitation est réparti en sept arrondissements d'inspection, comprenant chacun un grand réseau et les lignes qui s'y rattachent.

Ces arrondissements sont confiés à des inspecteurs généraux des ponts et chaussées ou des mines, siégeant au même titre que leurs collègues du même corps au conseil général.

Ces inspecteurs siègent en outre :

1° Avec voix consultative dans les affaires de leur service, au conseil général auquel ils n'appartiennent pas ;

2° Avec voix délibérative dans les affaires de leur service, au comité consultatif des chemins de fer et au sous-comité ;

3° Comme membres de droit, au comité de l'exploitation technique, où ils forment une section spéciale ;

4° Comme membres de droit, dans la commission de vérification des comptes de leur réseau.

Ils joignent aux attributions ordinaires de l'inspection la charge de centraliser le travail des fonctonnaires placés sous leurs ordres ; en pratique, ils ont conservé les anciennes fonctions de directeur du contrôle ; ils donnent leur avis sur la plupart des affaires et servent d'intermédiaire entre l'administration centrale et les chefs de service placés sous leurs ordres.

Ces chefs de service sont :

1° Les ingénieurs en chef appartenant au corps des ponts et chaussées ou des mines ;

2° Les inspecteurs principaux de l'exploitation commerciale.

Chaque ingénieur en chef chargé d'une section, à quelque corps qu'il appartienne, a sous ses ordres à la fois :

Des ingénieurs des ponts et chaussées, chargés, avec l'aide de conducteurs, de la surveillance de la voie et des ouvrages d'art ;

Des ingénieurs des mines, chargés, avec le concours de gardes-mines, de

Droits réservés au Cnam et à ses partenaires

tout ce qui concerne le matériel roulant, les signaux, la marche et la composition des trains, etc.

Les inspecteurs principaux ont sous leurs ordes des inspecteurs particuliers, parmi lesquels ils sont choisis, et qui sont eux-mêmes recrutés, partie parmi les commissaires de surveillance administrative, partie par un concours où une certaine proportion des places est réservée aux officiers retraités. Ces inspecteurs sont chargés de l'examen des questions de tarifs et consultés, au point de vue des intérêts du public, sur les questions de demandes de stations nouvelles ou de modifications à la marche des trains.

Enfin, des commissaires de surveillance administrative, recrutés par un concours où les deux tiers des places sont réservés aux anciens officiers, sont attachés aux principales gares et chargés en outre chacun de la surveillance d'une certaine étendue de ligne. Ils sont à la fois placés sous les ordres des ingénieurs des ponts et chaussées et des mines et des inspecteurs de l'exploitation commerciale, et ils adressent à tous ces fonctionnaires des rapports hebdomadaires; ils sont chargés principalement de constater les infractions aux règlements, de veiller au maintien de l'ordre, de recevoir les plaintes du public, de signaler les accidents, troubles ou désordres de toute nature, etc., et ont le caractère d'officiers de police judiciaire.

ANNEXE CXII

Instruction annexée à la circulaire ministérielle du 15 octobre 1881 sur les attributions des fonctionnaires du contrôle de l'exploitation des chemins de fer.

Nomenclature des fonctionnaires du contrôle de l'exploitation des chemins de fer.

Le contrôle de l'exploitation des chemins de fer est exercé, sous l'autorité du Ministre des travaux publics, par des inspecteurs généraux des ponts et chaussées ou des mines qui ont sous leurs ordres :

Pour la partie technique du service :

1° Des ingénieurs en chef des ponts et chaussées ou des mines ;

2° Des ingénieurs ordinaires des ponts et chaussées ; des ingénieurs ordinaires des mines ;

3° Des conducteurs des ponts et chaussées ; des gardes-mines.

Pour la partie commerciale du service :

1° Des inspecteurs principaux de l'exploitation commerciale ;

2° Des inspecteurs particuliers de l'exploitation commerciale.

Droits réservés au Cnam et à ses partenaires

Pour l'ensemble du service :

Des commissaires de surveillance administrative relevant des ingénieurs et des inspecteurs particuliers.

Rôle et attributions des inspecteurs généraux.

Le service du contrôle de chacun des grands réseaux et des lignes qui y sont rattachées a à sa tête un inspecteur général des ponts et chaussées ou un inspecteur général des mines (Décret du 15 février 1868).

Ce fonctionnaire exerce une surveillance générale sur l'entretien de la voie et des ouvrages qui en dépendent, du matériel fixe et du matériel roulant; sur l'exécution des travaux de réfection et des travaux complémentaires ; sur la composition et le mouvement des trains, le service intérieur des gares et toutes les autres parties de l'exploitation technique ; sur l'application des tarifs, la perception des taxes et toutes les autres parties de l'exploitation commerciale ; sur la gestion financière des Compagnies concessionnaires ou des administrations chargées de l'exploitation (Circulaire ministérielle du 15 avril 1850. Décret du 17 juin 1854. Décret du 20 juin 1879).

Il *inspecte* et *centralise* le travail des fonctionnaires placés sous ses ordres. Il vérifie sur place le fonctionnement des chemins de fer et le service de ses propres agents. Il doit, dans ce but, consacrer chaque année un nombre de jours équivalent à six semaines ou deux mois à des tournées après lesquelles il envoie au Ministre un rapport faisant connaître le résultat de ses observations; il doit visiter, au moins une fois par an, chacun des bureaux d'ingénieur ou d'inspecteur de l'exploitation commerciale (Décret du 21 mai 1879 et circulaire ministérielle du 15 juin 1879).

Il adresse au Ministre des rapports sur les affaires au sujet desquelles l'administration supérieure est appelée à statuer et dont les dossiers lui sont communiqués, soit par le Ministre, soit par le préfet, soit par les fonctionnaires placés sous ses ordres (Circulaires ministérielles du 28 décembre 1878 et du 27 juin 1879).

Il transmet notamment au Ministre, avec son avis, les pièces périodiques suivantes, dressées par les ingénieurs en chef :

1° Rapports mensuels (Circulaire du 15 avril 1850);

2° Compte moraux mensuels des travaux neufs (Circulaire ministérielle du 28 décembre 1878);

3° États mensuels d'accidents (Circulaires ministérielles des 8 novembre 1854, 6, 12 et 23 février 1857 et 8 septembre 1880).

Il lui transmet de même :

1° Les relevés mensuels des plaintes consignées aux registres des gares ou adressées directement aux fonctionnaires du contrôle (Ces relevés sont joints aux rapports mensuels; circulaire ministérielle du 28 avril 1849).

2° Les relevés mensuels, trimestriels et annuels du trafic (Circulaires ministérielles des 13 octobre 1849, 6 avril 1852, 3 juillet 1854, 17 avril 1855 et 24 décembre 1855).

Il envoie également au Ministre un tableau mensuel des recettes et du mouvement des voyageurs et des marchandises (Circulaire ministérielle du 15 avril 1850).

Droits réservés au Cnam et à ses partenaires

Il assure en outre l'envoi, par la Compagnie ou par l'administration exploitante, des documents constatant pour chaque exercice les recettes et les dépenses de l'exploitation. Il y joint son rapport sur les résultats de cette exploitation, tant pour les chemins exploités au compte de l'État que pour les autres lignes.

Il lui adresse un rapport annuel ayant pour objet de rendre compte de la situation du service et de constater notamment : l'état de la voie et des ouvrages qui en dépendent ; l'état du matériel fixe et du matériel roulant ; le nombre des agents attachés au service de la voie, du mouvement ou de la traction, ainsi que l'exécution des règlements relatifs au personnel ; les causes et les circonstances des accidents survenus pendant l'année ; les progrès de l'exploitation technique. Ce rapport est soumis au conseil général des ponts et chaussées, au conseil général des mines, au comité consultatif des chemins de fer et au comité de l'exploitation technique, qui donnent, chacun pour ce qui le concerne, leur avis sur les diverses parties du service ; il est ensuite, s'il y a lieu, inséré au *Journal officiel*, avec l'avis dont il a été l'objet (Décret du 21 mai 1879).

Il recueille tous les renseignements propres à éclairer l'administration sur la gestion financière de la Compagnie concessionnaire ou de l'administration chargée de l'exploitation. La Compagnie doit lui communiquer à toute époque les registres de ses délibérations, ses livres-journaux, ses écritures, sa correspondance et tous les documents qu'il juge nécessaires pour constater la situation active et passive de la Compagnie. Il a le droit d'assister à toutes les séances de l'assemblée générale de la Compagnie. Il reçoit d'elle, pour les transmettre au Ministre avec son avis, tous les comptes et documents qu'elle est tenue de fournir aux termes des décrets de 1863 ou de 1868 (Ordonnance du 15 novembre 1846, articles 52, 53 et 54, et arrêté ministériel du 21 juin 1879).

Il assure le mandatement du traitement du personnel de son bureau et des inspecteurs de l'exploitation commerciale.

Il formule les avis qui lui sont demandés par les préfets sur les affaires dont les dossiers lui sont communiqués par ces magistrats, en exécution de la circulaire ministérielle du 27 janvier 1879.

Il remplit, pour l'instruction des affaires qui ne sont pas explicitement mentionnées dans la présente instruction, le rôle fixé par la circulaire ministérielle du 28 décembre 1878.

Il siège :

1° Avec voix délibérative, au conseil général du corps auquel il appartient (Décret du 21 mai 1879) ;

2° Avec voix consultative, pour les affaires de son service, au conseil général du corps auquel il n'appartient pas (Décret du 21 mai 1879) ;

3° Avec voix délibérative, pour les affaires de son service, et avec voix consultative pour les autres affaires, au comité consultatif des chemins de fer (Décrets du 21 mai 1879 et du 24 novembre 1880).

Il est membre de droit :

1° Du comité de l'exploitation technique des chemins de fer (Arrêté ministériel du 25 janvier 1879) ;

Droits réservés au Cnam et à ses partenaires

2° De la commission de vérification des comptes de son réseau (Arrêté ministériel du 12 juin 1879. — Décret du 28 mars 1883).

Rôle et attributions des ingénieurs en chef.

Chaque réseau est divisé, au point de vue de l'exploitation technique, en un certain nombre de sections attribuées à un ingénieur en chef des ponts et chaussées ou des mines.

Ce chef de service est chargé :

Avec le concours des ingénieurs ordinaires, conducteurs ou autres agents des ponts et chaussées : de surveiller les voies, leurs dépendances, les travaux d'entretien, les travaux de réfection et les travaux complémentaires ; de veiller spécialement au bon état des signaux et autres appareils de sécurité ; d'examiner les projets présentés par la Compagnie ; de vérifier les décomptes des sommes à lui payer à titre de remboursement, de subvention ou d'indemnité ; d'instruire les demandes de voirie ; de donner son avis sur les procès-verbaux dressés pour contravention aux règlements d'exploitation intéressant le service de la voie ;

Avec le concours des ingénieurs ordinaires des mines et des gardes-mines : d'assurer la réception des machines à vapeur, locomotives ou fixes, et des voitures ; de surveiller l'entretien du matériel roulant, le fonctionnement des signaux et autres appareils de sécurité, les services du mouvement et de la traction ; de donner son avis sur les contraventions aux règlements intéressant ces services (Ordonnance du 15 novembre 1846 et circulaire ministérielle du 15 avril 1850).

Il a dans ses attributions la comptabilité des dépenses qui se font dans l'étendue de sa section, et, en particulier, le mandatement du traitement des commissaires de surveillance administrative.

Il traite et renvoie directement au préfet, avec son avis, le rapport de l'ingénieur ordinaire et les observations de la Compagnie, les affaires sur lesquelles ce magistrat est appelé à statuer, aux termes de la loi de 1845 et des règlements en vigueur, après ou sans approbation du Ministre, et qui sont relatives, notamment :

Aux enquêtes pour la déclaration d'utilité publique des travaux ou l'expropriation des terrains ;

A l'occupation temporaire des terrains pour exécution de travaux ou extraction de matériaux ;

Au règlement des indemnités de dommages ;

Au bornage de la voie ;

Aux permissions de grande voirie (constructions, plantations, dépôt de matériaux aux abords du chemin de fer) ;

A la réglementation des passages à niveau ;

A la police extérieure des chemins de fer et de leurs abords, et spécialement à l'entrée et au stationnement des voitures dans les gares et stations ;

Aux autorisations de vente de journaux ou de comestibles et à l'établissement de buffets dans les stations ;

A la mise en circulation ou à l'interdiction des machines locomotives et

Droits réservés au Cnam et à ses partenaires

des voitures affectées au transport des voyageurs et qui prennent leur point de départ dans le département ;

A la mise en service et à la surveillance des machines fixes ;

A l'assermentation des agents des Compagnies (Loi du 15 juillet 1845 ; ordonnance du 15 novembre 1846 ; circulaire ministérielle du 15 avril 1850).

Il adresse également au préfet des rapports sur les procès-verbaux pour contraventions de grande voirie de la compétence du conseil de préfecture, sur les pétitions que reçoit ce magistrat et au sujet desquelles l'administration supérieure peut seule prononcer, et en particulier sur les demandes de secours ; ainsi que les renseignements que lui demande ce magistrat pour s'éclairer sur les faits de l'exploitation et notamment sur les faits st circonstances de nature à intéresser le bon ordre et la sûreté publique (Loi du 27 février 1850 ; circulaires ministérielles du 8 janvier 1855 et du 27 janvier 1879).

Il fournit au préfet, pour la session d'été du conseil général, un rapport d'ensemble sur l'entretien de la voie, sur les travaux et projets, sur les faits et résultats principaux de l'exploitation pendant l'année précédente, en ce qui concerne le département.

Il soumet au préfet des propositions pour autoriser la mise en service des machines et des voitures (Ordonnance de 1846).

Il se conforme, dans ses rapports avec le préfet, en ce qui concerne l'instruction des projets, aux règles tracées par la circulaire ministérielle du 28 décembre 1878.

Il envoie directement au procureur de la République son avis sur les procès-verbaux d'accidents et de contraventions de la compétence de la juridiction correctionnelle (Loi du 27 février 1850; circulaire ministérielle du 15 avril 1850).

Il envoie à l'inspecteur général des rapports détaillés sur les accidents graves qui figurent au tableau A du compte rendu mensuel (circulaire ministérielle du 8 septembre 1880), indépendamment des rapports sommaires qui sont adressés directement au Ministre par l'ingénieur arrivé le premier sur les lieux, en exécution de la circulaire ministérielle du 6 décembre 1867.

Il lui adresse des rapports mensuels sur la marche du service (circulaire ministérielle du 15 avril 1850), un exemplaire des comptes moraux mensuels sur les travaux neufs (circulaire du 28 décembre 1878), les états périodiques d'accidents et de retards (circulaires des 8 novembre 1854, 19 février 1856 et 6, 12 et 23 février 1857).

Les rapports mensuels doivent notamment faire connaître avec soin et précision les mesures prises par la Compagnie pour l'exécution des prescriptions ministérielles relatives à la régularité et à la sécurité de la circulation des trains. Ils se terminent par un relevé des tournées du mois, avec indication des faits constatés pendant ces tournées et des observations auxquels ces faits peuvent donner lieu (Circulaire ministérielle du 19 juillet 1854). Ils sont accompagnés des rapports des ingénieurs ordinaires. Ils rappellent les diverses communications de quelque importance faites pendant le mois au préfet et la suite que ces communications ont pu recevoir (Circulaire ministérielle du 12 octobre 1854).

Droits réservés au Cnam et à ses partenaires

L'ingénieur en chef fournit aussi à l'inspecteur général son avis sur la marche des trains et sur toutes les affaires qui lui sont communiquées par ce haut fonctionnaire ; il lui fait en outre toutes les communications prévues par la circulaire ministérielle du 28 décembre 1878.

Il adresse directement au Ministre, indépendamment des communications déterminées par la circulaire ministérielle du 28 décembre 1878, son avis sur les accidents sans gravité qui figurent au tableau B du compte rendu mensuel et sur les plaintes en matière d'exploitation (Circulaire ministérielle du 8 septembre 1880).

En cas d'accidents de trains, ayant entraîné des morts ou des blessures graves, l'ingénieur en chef se transporte lui-même sur les lieux (Circulaire ministérielle du 6 décembre 1867).

Il fait d'ailleurs des tournées fréquentes et doit visiter au moins deux fois par an toute l'étendue de sa section.

Il profite de ces tournées pour se rendre personnellement compte des mesures prises par les Compagnies pour l'entretien, l'amélioration et l'accroissement du matériel roulant.

Attributions spéciales de l'ingénieur en chef en résidence à Paris.

Dans chaque inspection de contrôle autre que celle du réseau du Midi (1), l'ingénieur en chef résidant à Paris est adjoint à l'inspecteur général pour le seconder dans l'étude et l'expédition des affaires concernant l'exploitation technique, l'exploitation commerciale et la gestion financière de la Compagnie dans toute l'étendue du réseau.

L'inspecteur général détermine les affaires pour lesquelles il juge utile de recourir à la collaboration de l'ingénieur en chef de la section de Paris ; il conserve d'ailleurs la signature et la responsabilité complète du travail de son collaborateur. Il rend compte à la fin de l'année, dans un rapport spécial, du concours que ce fonctionnaire lui a prêté, en exécution des présentes dispositions.

L'ingénieur en chef adjoint supplée, en tout ou en partie, l'inspecteur général, pendant ses tournées ou ses absences. Il le remplace alors dans le sein des commissions ou comités ; il le représente également, mais avec voix consultative seulement, devant le conseil général des ponts et chaussées.

Pour le réseau du Midi, qui ne comporte pas de poste d'ingénieur en chef à Paris, les attributions accessoires qui viennent d'être définies sont dévolues à l'ingénieur en chef de Bordeaux, dans la limite que comporte l'éloignement de sa résidence de celle de l'inspecteur général.

Attributions des ingénieurs ordinaires des ponts et chaussées.

Ainsi que le rappelle le paragraphe ci-dessus concernant les attributions des ingénieurs en chef de section, les ingénieurs ordinaires des ponts et chaussées sont chargés, sous les ordres de ces chefs de service, de la surveillance de la

(1) Depuis, un ingénieur en chef a été adjoint à l'inspecteur général du réseau du Midi.

Droits réservés au Cnam et à ses partenaires

voie et de ses dépendances (passages à niveau, ouvrages d'art, aiguilles, signaux, etc.), au point de vue de leur conservation ainsi que de l'entretien et des travaux de réfection ou des travaux complémentaires (Ordonnance du 15 novembre 1846 ; circulaire du 15 avril 1850.)

Ils font de fréquentes tournées et doivent visiter, au moins quatre fois par an, toute l'étendue de leur arrondissement.

Ils adressent à l'ingénieur en chef des rapports mensuels sur la marche du service (circulaire ministérielle du 15 avril 1850), des comptes moraux pour les travaux neufs (circulaire du 7 juillet 1879), des résumés apostillés des rapports décadaires des commissaires de surveillance administrative (circulaire du 28 avril 1849). Les rapports mensuels contiennent un relevé des tournées du mois, avec indication des observations faites au cours de ces tournées.

Ils envoient également des rapports sur toutes les affaires ressortissant à leur service, et en particulier sur les accidents susceptibles d'être attribués à l'état de la voie et sur les procès-verbaux dressés pour contraventions de grande voirie et pour contraventions aux règlements d'exploitation intéressant la voie et ses dépendances.

Au premier avis d'un accident de train, ils se rendent sur les lieux ; s'ils y arrivent avant l'ingénieur en chef et avant leur collègue des mines, ils adressent immédiatement et directement au Ministre un premier rapport sommaire, dont il remettent copie à l'ingénieur en chef (Circulaire ministérielle du 6 décembre 1867).

Attributions des ingénieurs ordinaires des mines.

Les ingénieurs ordinaires des mines sont chargés, sous les ordres des ingénieurs en chef de section, du contrôle du matériel roulant, du mouvement et de la traction. Ils veillent spécialement au bon fonctionnement des signaux et des autres appareils de sécurité (Ordonnance du 15 novembre 1846 ; circulaire ministérielle du 15 avril 1850).

Ils sont assujettis aux mêmes obligations que leurs collègues des ponts et chaussées, pour les tournées, les rapports mensuels, les résumés apostillés des rapports décadaires des commissaires de surveillance administrative, le transport sur les lieux et les rapports sommaires en cas d'accident de train. Leurs rapports mensuels doivent comprendre, entre autres renseignements, la situation et les avaries du matériel, l'énumération des trains extraordinaires expédiés pendant le mois, la nomenclature des correspondances manquées, des observations sur la marche des trains, tant au point de vue de leur chargement qu'au point de vue du matériel moteur, et les propositions dont l'examen du tableau hebdomadaire leur aurait démontré l'opportunité (Circulaires ministérielles des 28 avril 1849 et 9 avril 1856).

Ils adressent à l'ingénieur en chef des états décadaires des retards de train (circulaire ministérielle du 19 février 1856), et des relevés mensuels des accidents (Circulaire ministérielle des 8 novembre 1854, 6, 12 et 23 février 1857 et 8 septembre 1880).

Ils lui envoient des rapports sur toutes les affaires ressortissant à leur service, et, en particulier, sur les propositions de la Compagnie pour la marche

Droits réservés au Cnam et à ses partenaires

des trains ; sur les accidents susceptibles d'être attribués à la traction, au mouvement à l'état du matériel roulant, au fonctionnement des signaux et autres appareils de sécurité, et sur les contraventions aux règlements concernant les services dont ils ont la surveillance.

Ils veillent à la police des gares, des stations et de leurs abords.

Ils procèdent à la réception et à la vérification des machines et collaborent à la réception des voitures à voyageurs.

Attributions des conducteurs des ponts et chaussées et des gardes-mines.

Les conducteurs des ponts et chaussées, placéss ous les ordres des ingénieurs des ponts et chaussées, et les gardes-mines, placés sous les ordres des ingénieurs des mines, viennent en aide à ces ingénieurs pour l'instruction des affaires et la surveillance de la voie et du matériel.

Ils font de très fréquentes tournées et parcourent au moins une fois par mois toutes les lignes de leur circonscription.

Les conducteurs des ponts et chaussées sont spécialement appelés à constater par des procès-verbaux les infractions aux règlements de grande voirie et les contraventions commises par les Compagnies concessionnaires aux clauses du cahier des charges ou aux décisions rendues en exécution de ces clauses, en ce qui concerne le service de la navigation, la viabilité des routes nationales, départementales et vicinales, ou le libre écoulement des eaux.

Ils concourent d'ailleurs avec les officiers de police judiciaire à la constatation des crimes, délits et contraventions diverses commis sur les chemins de fer et prévus aux titres Ier et III de la loi du 15 juillet 1845. Il en est de même des gardes-mines.

Attributions des inspecteurs principaux de l'exploitation commerciale.

Les inspecteurs principaux exercent, sous les ordres de l'inspecteur général, la surveillance de l'exploitation commerciale ; ils sont spécialement chargés d'examiner les propositions des Compagnies touchant les tarifs et les taxes accessoires, ainsi que les conventions conclues entre les Compagnies et les entrepreneurs de transports, de constater le mouvement de la circulation, les dépenses et les recettes de l'exploitation; de donner leur avis sur l'organisation du service des trains au point de vue commercial, et les règlements des Compagnies dont les dispositions se rappportent à des objets placés dans leurs attributions (Décret du 26 juillet 1852).

Ils adressent à l'inspecteur général des rapports mensuels sur la marche du service. Ces rapports doivent comprendre notamment un relevé des recettes effectuées pendant le mois (avec comparaison de ces recettes et de celles du mois correspondant de l'année précédente), la liste des tournées du mois (avec indication faite au cours de ces tournées), et le résumé des communications qui auraient été faites aux préfets sur leur demande ainsi que de la suite qui aurait été donnée à ces communications. Ils sont accompagnés des rapports mensuels des inspecteurs particuliers (Circulaires ministérielles des 4 février 1853, 24 mai 1854, 19 juillet 1854 et 12 octobre 1854).

Ils lui envoient également les états mensuels, trimestriels et annuels du

Droits réservés au Cnam et à ses partenaires

trafic (circulaires ministérielles des 13 octobre 1849, 6 avril 1852, 3 juillet 1854, 17 avril 1855 et 24 décembre 1855), des rapports sur toutes les affaires autres que celles qui sont énumérées ci-dessous et pour lesquelles ils peuvent correspondre directement avec le Ministre, et notamment des notes sur le personnel placé sous leurs ordres.

Ils adressent directement au Ministre leurs rapports sur les propositions des Compagnies tendant à l'application des traités de factage, camionnage, correspondance et réexpédition, l'inspecteur général n'étant consulté que lorsque l'administration centrale le juge utile.

Ils envoient, de même, au Ministre les rapports sur les plaintes et réclamations du public concernant le service commercial, et sur les délits de droit commum constatés par les commissaires de surveillance administrative.

Ils notifient à la Compagnie les arrêtés pris par les préfets pour publier les tarifs homologués, et ils visent les feuilles imprimées contenant ces tarifs (Arrêté du 13 avril 1850 et circulaire ministérielle du 15 avril 1854).

Ils font de fréquentes tournées et doivent visiter, au moins deux fois par an, toute l'étendue de leur section.

Attributions des inspecteurs particuliers de l'exploitation commerciale.

Les inspecteurs particuliers sont placés sous les ordres des inspecteurs principaux et leurs servent d'auxiliaires dans l'instruction des affaires.

Ils font de fréquentes tournées et doivent visiter, au moins quatre fois par an, les gares de leur arrondissement.

Ils adressent à l'inspecteur principal des rapports mensuels sur la marche du service (circulaires ministérielles des 4 février 1853, 24 mai 1854, 19 juillet 1854, et 12 octobre 1854), et les résumés apostillés des rapports décadaires des commissaires de surveillance administrative. Les rapports mensuels contiennent un relevé des tournées du mois, avec indication des observations faites au cours de ces tournées.

Attributions des commissaires de surveillance administrative.

Les commissaires de surveillance administrative, institués par la loi du 27 février 1850, sont placés sous les ordres des ingénieurs et des inspecteurs particuliers de l'exploitation commerciale, et correspondent avec eux pour ce qui concerne leurs attributions respectives (Arrêté ministériel du 15 avril 1850).

Ils sont attachés aux gares les plus importantes; ils y stationnent d'une manière à peu près permanente.

En outre, ils sont chargés de la surveillance d'une circonscription en ce qui concerne :

1° L'entrée, le stationnement et la circulation des voitures publiques et particulières dans les cours dépendant des stations ;

2° L'admission du public dans les salles d'attente et sur les quais d'embarquement;

3° La manœuvre des aiguilles, la garde et l'éclairage des passages à niveau, la présence des agents préposés à la surveillance des voies, l'éclairage des stations et de leurs abords ;

Droits réservés au Cnam et à ses partenaires

4° Les mesures d'ordre relatives aux machines et voitures;

5° La composition, le départ, l'arrivée et le stationnement des convois; la tenue des registres des retards;

6° Les mesures d'ordre relatives à l'admission des voyageurs dans les voitures;

7° L'exécution des signaux;

8° La présence des machines de réserve et des wagons de secours aux lieux désignés à cet effet;

9° L'apposition, dans chaque station, des affiches et tableaux indiquant les heures de départ et d'arrivée et des affiches annonçant les retards des trains;

10° La perception des taxes; l'apposition des tableaux indiquant les taxes approuvées; l'enregistrement et l'expédition des marchandises; la tenue des registres qui sont prescrits à cet effet;

11° L'entretien aux stations désignées et dans les trains de voyageurs des médicaments et moyens de secours nécessaires en cas d'accident;

12° La désinfection des wagons ayant servi au transport des bestiaux;

13° L'expédition des plants de vigne provenant des départements phylloxérés;

14° Les services de correspondance, de réexpédition de grande et de petite vitesse, de factage et de camionnage (Circulaires ministérielles des 21 octobre 1848, 15 avril 1850, 5 juin 1866; arrêté ministériel du 27 octobre 1877).

Ils reçoivent les plaintes que le public peut avoir à présenter, relativement au service des agents de la Compagnie, à la marche des trains, à l'état du matériel, à la perception des tarifs, au service des passages à niveau, etc. (Circulaires ministérielles des 21 octobre 1848 et 15 avril 1850).

Ils doivent être présents au passage des trains de troupes (Circulaire ministérielle du 26 juin 1875).

Indépendamment des rapports spéciaux que le service de chaque jour peut exiger, ils adressent tous les dix jours à l'ingénieur ordinaire des ponts et chaussées, à l'ingénieur ordinaire des mines et à l'inspecteur particulier un rapport dans lequel ils rendent compte, suivant un cadre qui leur est tracé, de la situation du service et de leurs tournées (Circulaires ministérielles des 21 octobre 1848, 28 avril 1849, 15 avril 1850 et 27 novembre 1880).

Ils signalent aux ingénieurs et aux inspecteurs de l'explotation les faits qui paraissent constituer des infractions aux règlements, aux décisions ministérielles ou aux arrêtés préfectoraux dont ces fonctionnaires ont à surveiller l'exécution.

En cas d'accident, ils se transportent immédiatement sur les lieux, après en avoir donné avis par dépêches télégraphiques aux ingénieurs ordinaires, à l'inspecteur général, au préfet et au Ministre des travaux publics (Circulaires ministérielles des 30 janvier 1860 et 15 octobre 1864). Le cas échéant, ils remplacent cet avis télégraphique par un avis écrit sommaire aux ingénieurs, à l'inspecteur général, au préfet. Cet avis est, en tout état de cause, adressé au procureur de la République (circulaire du 8 décembre 1852); il est complété, s'il y a lieu, par des avis ultérieurs. A la suite de leur enquête, ils rédigent, s'il est nécessaire, de premiers rapports sommaires, et en tout cas un rap-

Droits réservés au Cnam et à ses partenaires

port définitif dans lequel ils constatent les circonstances et les résultats de l'accident; ils adressent ce rapport à l'ingénieur des ponts et chaussées ou à l'ingénieur des mines, ou à tous les deux suivant les cas.

Dans les circonstances exceptionnelles de guerre, d'inondation, etc., ils doivent informer sans retard les préfets, par dépêche ou par exprès, des suppressions de trains,des changements dans les heures de départ, en un mot de toutes les modifications du service, ainsi que de la reprise du service normal.

Ils s'assurent que les avis de retard des trains de voyageurs dépassant une une heure ont été envoyés à ces magistrats par le chef de la gare qui dessert le chef-lieu du département (Circulaires ministérielles des 8 décembre 1855 et 30 janvier 1856).

Ils veillent à ce que les retards soient annoncés par des affiches placardées dans les gares (Circulaire ministérielle du 30 janvier 1856).

Ils constatent par des procès-verbaux les contraventions commises, soit par les tiers, soit par les Compagnies, aux règlements de toute nature sur les chemins de fer, et plus particulièrement les contraventions qui ne sont pas spécialement de la compétence des conducteurs des ponts et chaussés et des gardes-mines, par exemple celles qui concernent les prescriptions relatives à la police des cours des gares et stations, à la composition et au mouvement des trains, à la perception des taxes, aux mesures d'ordre et de police concernant les fumeurs, etc. Lorsque la contravention est de la compétence du conseil de préfecture, ils dressent le procès-verbal en simple original et l'adressent à l'ingénieur ordinaire des ponts et chaussées ou des mines; lorsqu'elle est de la compétence de la juridiction correctionnelle, ils le dressent en double original, dont l'un est envoyé au procureur de la République et l'autre à l'ingénieur ordinaire compétent (Loi du 27 février 1850).

Ils ont, pour la constatation des crimes, délits et contraventions commis dans l'enceinte des chemins de fer et de leurs dépendances, les pouvoirs d'officier de police judiciaire.

Ils sont, en cette qualité, sous la surveillance du procureur de la République et lui adressent directement leurs procès-verbaux.

Ils procèdent au besoin à l'arrestation des auteurs des crimes ou délits de droit commun et des tentatives d'actes de malveillance; mais ils doivent remettre immédiatement les coupables entre les mains des autorités judiciaires locales (Circulaire ministérielle du 15 avril 1850).

Ils ne doivent d'ailleurs intervenir qu'en l'absence des inspecteurs et des commissaires spéciaux de police pour la répression des crimes et délits de droit commun et dans les questions de police ordinaire. (Circulaire du 1er juin 1855).

Ils font de fréquentes tournées et visitent leur circonscription au moins une fois par mois.

Droits réservés au Cnam et à ses partenaires

ANNEXE CXIII

Décret du 24 novembre 1880 portant réorganisation du comité consultatif des chemins de fer.

Article 1er. — Le comité consultatif des chemins de fer est reconstitué sur les bases suivantes :

Art. 2. — Il se compose de vingt-six membres nommés par décret et de quatre membres de droit.

Les vingt-six membres nommés par décret comprennent :

8 membres du Parlement,
3 membres du Conseil d'État,
5 membres du corps des ponts et chaussées,
1 membre du corps des mines,
2 membres de la chambre de commerce de Paris,
1 membre de la Société des ingénieurs civils,
2 représentants du ministère des finances,
2 représentants du ministère de l'agriculture et du commerce,
1 représentant du ministère de la guerre,
1 représentant du ministère des postes et télégraphes.

Sont membres de droit :

Le directeur des chemins de fer au ministère des travaux publics,

Le directeur de l'exploitation des chemins de fer au ministère des travaux publics,

Le directeur des routes et de la navigation au ministère des travaux publics,

Le directeur du cabinet et du secrétariat au ministère des travaux publics.

Art. 3. — Les inspecteurs généraux chargés de la direction des services du contrôle de l'exploitation des chemins de fer ont entrée dans le comité avec voix consultative.

Un secrétaire et un secrétaire-adjoint sont attachés, par arrêté ministériel, au comité avec voix consultative.

Art. 4. — Le comité est présidé par le Ministre des travaux publics ou par le sous-secrétaire d'État.

Un vice-président, désigné pour chaque année par arrêté ministériel, préside les séances en l'absence du Ministre ou du sous-secrétaire d'État, assure la marche du service et désigne les rapporteurs.

Art. 5. — Le comité est nécessairement consulté :

Sur l'homologation des tarifs;

Sur l'interprétation des lois et règlements, des actes de concession et des cahiers des charges;

Sur les rapports des administrations de chemins de fer entre elles et avec les concessionnaires des embranchements ;

Droits réservés au Cnam et à ses partenaires

Sur les traités passés par les administrations de chemins de fer et soumis à l'approbation du Ministre;

Sur les demandes en autorisation d'émission d'obligations;

Sur les demandes d'établissement de stations ou de haltes sur les lignes en exploitation;

Sur les réclamations relatives à la marche des trains;

Sur l'organisation et les conditions générales de l'exploitation des chemins de fer non concédés en dehors du réseau des « chemins de fer de l'État ».

Art. 6. — Le comité délibère, en outre, et fournit son avis sur toutes les autres questions qui lui sont soumises par le Ministre, relativement à l'établissement ou à l'exploitation des chemins de fer d'intérêt général, d'intérêt local, ou des tramways, notamment sur le mode à adopter pour la mise en exploitation des lignes nouvelles, sur le rachat des concessions ou la fusion des Compagnies.

Art. 7. — Le comité délibère sur un rapport écrit, présenté par un des membres ou par un des secrétaires.

Art. 8. — Des commissions peuvent être constituées dans le sein du comité pour l'examen préalable des affaires importantes.

Des sous-comités, constitués par arrêtés ministériels, peuvent être chargés d'émettre, au lieu et place du comité, un avis sur les affaires de moindre importance.

Art. 9. — Le comité peut, avec l'assentiment du Ministre, procéder à des enquêtes.

Il entend les représentants des administrations de chemins de fer, du commerce ou de l'industrie, toutes les fois qu'il le juge utile pour éclairer ses délibérations.

Art. 10. — Le comité se réunit au moins une fois par semaine et aussi souvent que les besoins du service l'exigent.

. . . . . .

Nota. — Un arrêté ministériel du 11 avril 1881 a réglé les mesures d'ordre relatives au fonctionnement du comité consultatif et institué en conformité de l'article 8, § 2, du décret du 24 novembre 1880, un sous-comité composé du vice-président et de neuf membres désignés, pour chaque semestre, par un arrêté ministériel, parmi les membres du comité nommés par décret. Les membres de droit, les inspecteurs généraux du contrôle et les secrétaires siègent à ce sous-comité dans les mêmes conditions qu'au comité.

Droits réservés au Cnam et à ses partenaires

ANNEXE CXIV

Arrêté ministériel du 25 janvier 1879, modifié le 13 février 1882, concernant le comité de l'exploitation technique des chemins de fer.

Article 1er. — Il est institué près du Ministre des travaux publics un comité de l'exploitation technique des chemins de fer.

Art. 2. — Le comité sera composé comme il suit :

Un inspecteur général des ponts et chaussées ou des mines, président ;

Les inspecteurs généraux des ponts et chaussées et des mines, chargés du contrôle de l'exploitation des chemins de fer ;

Le directeur des chemins de fer ;

Le chef de la division de l'exploitation des chemins de fer ;

Deux ingénieurs en chef des mines ;

Deux ingénieurs en chef des ponts et chaussées ;

Deux directeurs des grandes Compagnies de chemins de fer et deux ingénieurs en chef attachés au service du matériel et de la traction de l'une de ces Compagnies (ces quatre derniers membres sont désignés par le syndicat du chemin de fer de Ceinture) ;

Un représentant de l'administration de la guerre ;

Un représentant de l'administration des chemins de fer de l'État ;

Et sept membres choisis dans l'Institut, l'administration des télégraphes ou parmi les personnes désignées par leur compétence en matière d'exploitation de chemin de fer.

L'un des ingénieurs en chef des ponts et chaussées ou des mines susdésignés remplira les fonctions de secrétaire.

Deux ingénieurs des mines ou des ponts et chaussées seront attachés au comité en qualité de secrétaires-adjoints, avec voix consultative.

Art. 3. — Seront renvoyées à l'examen du comité toutes les questions qui concernent la police, la sûreté, l'usage des chemins de fer et des ouvrages qui en dépendent.

Le Comité sera appelé à donner son avis notamment sur les objets ci-après :

1° Règlements généraux et spéciaux de l'exploitation, application et interprétation de ces règlements ;

2° Police des gares, de leurs cours ; classement et réglementation des passages à niveau ;

3° Entretien et perfectionnement du matériel fixe et du matériel roulant ;

4° Modification et amélioration dans la marche et le service des trains ;

5° Accidents de chemins de fer ; recherches de leurs causes ; mesures à prendre pour en prévenir le retour ;

6° Inventions concernant les chemins de fer.

Droits réservés au Cnam et à ses partenaires

Toute initiative est laissée au Comité, pour faire lui-même les propositions qu'il lui paraîtrait utile de soumettre au Ministre.

Art. 4. — Une section, dite du contrôle, prise dans le sein du comité et composée du président, des inspecteurs généraux directeurs du contrôle, du directeur des chemins de fer ou de son délégué et du secrétaire, sera spécialement chargée de l'examen des mesures ayant pour objet d'améliorer et d'uniformiser le service du contrôle.

Art. 5. — Pour l'étude des questions qui pourraient être soumises au comité, le président aura le droit de former des commissions, dans lesquelles il appellera, suivant les cas, les ingénieurs en chef et les ingénieurs du contrôle qui seront considérés comme aptes, soit à donner les renseignements nécessaires, soit à apporter un concours particulièrement utile aux travaux de la commission.

Dans les mêmes circonstances et par les mêmes motifs, des ingénieurs étrangers au service du contrôle, et même aux corps des ponts et chaussées et des mines, pourront être désignés par le président pour faire partie des commissions.

Le président sera lui-même membre de droit de toutes les commissions. Le secrétaire ou le secrétaire-adjoint pourra y être attaché par lui en qualité de rapporteur.

Art. 6. — Lorsque les affaires sur lesquelles il sera appelé à donner son avis lui paraîtront assez importantes pour nécessiter un degré supérieur d'instruction, le comité en demandera le renvoi, suivant leur nature, soit au conseil général des ponts et chaussées, soit au conseil général des mines, ou même, s'il y a lieu, à l'un et à l'autre.

Art. 7. — Les réunions du comité auront lieu une fois par quinzaine, à jour et à heure fixes, et la réunion de la section du contrôle également une fois par quinzaine, à jour et à heure fixes.

Des séances extraordinaires pourront être provoquées par le président, sur l'invitation du Ministre ou de sa propre initiative.

Art. 8. — Si le président est absent ou empêché, il sera remplacé par le plus ancien des inspecteurs généraux des ponts et chaussées ou des mines membres du comité.

Les délibérations seront prises à la majorité des voix.

En cas de partage, la voix du président est prépondérante.

Art. 9. — Les délibérations, soit du comité, soit de la section du contrôle, seront envoyées au Ministre avec les dossiers de chaque affaire; elles seront, en outre, transcrites par les soins du secrétaire sur le registre des délibérations.

Art. 10. — A la fin de chaque mois, le président adressera au Ministre deux tableaux distincts, indiquant le nombre des affaires sur lesquelles le comité et la section du contrôle auront respectivement émis un avis pendant le cours du mois et le nombre de celles qui resteront à examiner.

Droits réservés au Cnam et à ses partenaires

SÉRIE XII

ACTES ORGANIQUES CONCERNANT LES CHEMINS DE FER D'INTÉRÊT LOCAL.

ANNEXE CXV

Loi du 12 juillet 1865 sur les chemins de fer d'intérêt local et industriels.

Article 1er. — Les chemins de fer d'intérêt local peuvent être établis :

1° Par les départements ou les communes, avec ou sans le concours des propriétaires intéressés ;

2° Par des concessionnaires, avec le concours des départements ou des communes.

Ils sont soumis aux dispositions suivantes.

Art. 2. — Le conseil général arrête, après instruction préalable par le préfet, la direction des chemins de fer d'intérêt local, le mode et les conditions de leur construction, ainsi que les traités et les dispositions nécessaires pour en assurer l'exploitation.

L'utilité publique est déclarée et l'exécution est autorisée par décret délibéré en Conseil d'État, sur le rapport des Ministres de l'intérieur et des travaux publics.

Le préfet approuve les projets définitifs, après avoir pris l'avis de l'ingénieur en chef, homologue les tarifs et contrôle l'exploitation.

Art. 3. — Les ressources créées en vertu de la loi du 21 mai 1836 peuvent

Droits réservés au Cnam et à ses partenaires

être affectées en partie, par les communes et les départements, à la dépense des chemins de fer d'intérêt local.

L'article 13 de ladite loi est applicable aux centimes extraordinaires que les communes et les départements s'imposent pour l'exécution de ces chemins.

Art. 4. — Les chemins de fer d'intérêt local sont soumis aux dispositions de la loi du 15 juillet 1845, sur la police des chemins de fer, sauf les modifications ci-après :

Le préfet peut dispenser de poser des clôtures sur tout ou partie du chemin.

Il peut également dispenser d'établir des barrières au croisement des chemins peu fréquentés.

Art. 5. — Des subventions peuvent être accordées, sur les fonds du Trésor, pour l'exécution des chemins de fer d'intérêt local. Le montant de ces subventions pourra s'élever jusqu'au tiers de la dépense que le traité d'exploitation à intervenir laissera à la charge des départements, des communes et des intéressés.

Il pourra être fixé à la moitié, pour les départements dans lesquels le produit du centime additionnel au principal des quatre contributions directes est inférieur à 20 000 francs, et ne dépassera pas le quart, pour ceux dans lesquels ce produit est supérieur à 40 000 francs.

Art. 6. — La somme affectée, chaque année, sur les fonds du Trésor, au payement des subdivisions mentionnées en l'article précédent, ne pourra dépasser 6 millions.

Art. 7. — Les chemins de fer d'intérêt local qui reçoivent une subvention du Trésor peuvent seuls être assujettis, envers l'État, à un service gratuit ou à une réduction du prix des places.

Art. 8. — Les dispositions de l'article 4 de la présente loi seront également applicables aux concessions de chemins destinés à desservir des exploitations industrielles.

ANNEXE CXVI

Loi du 11 juin 1880 sur les chemins de fer d'intérêt local et les tramways.

CHAPITRE PREMIER. — *Chemins de fer d'intérêt local.*

Article 1er. — L'établissement des chemins de fer d'intérêt local par les départements ou par les communes, avec ou sans le concours des propriétaires intéressés, est soumis aux dispositions suivantes.

Art. 2. — S'il s'agit de chemins à établir par un département, sur le terri-

Droits réservés au Cnam et à ses partenaires

toire d'une ou plusieurs communes, le conseil général arrête, après instruction préalable par le préfet et après enquête, la direction de ces chemins, le mode et les conditions de leur construction, ainsi que les traités et les dispositions nécessaires pour en assurer l'exploitation, en se conformant aux clauses et conditions du cahier des charges type approuvé par le Conseil d'État, sauf les modifications qui seraient apportées par la convention et la loi d'approbation.

Si la ligne doit s'étendre sur plusieurs départements, il y aura lieu à l'application des articles 89 et 90 de la loi du 10 août 1871.

S'il s'agit de chemins de fer d'intérêt local à établir par une commune sur son territoire, les attributions confiées au conseil général par le paragraphe 1er du présent article seront exercées par le conseil municipal dans les mêmes conditions et sans qu'il soit besoin de l'approbation du préfet.

Les projets de chemins de fer d'intérêt local départementaux ou communaux, ainsi arrêtés, sont soumis à l'examen du conseil général des ponts et chaussées et du Conseil d'État. Si le projet de loi a été arrêté par un conseil municipal, il est accompagné de l'avis du conseil général.

L'utilité publique est déclarée et l'exécution est autorisée par une loi.

Art. 3. — L'autorisation obtenue, s'il s'agit d'un chemin de fer concédé par le conseil général, le préfet, après avoir pris l'avis de l'ingénieur en chef du département, soumet les projets d'exécution au conseil général, qui statue définitivement.

Néanmoins, dans les deux mois qui suivent la délibération, le Ministre des travaux publics, sur la proposition du préfet, peut, après avoir pris l'avis du conseil général des ponts et chaussées, appeler le conseil général du département à délibérer de nouveau sur lesdits projets.

Si la ligne doit s'étendre sur plusieurs départements, et s'il y a désaccord entre les conseils généraux, le Ministre statue.

S'il s'agit d'un chemin concédé par un conseil municipal, les attributions exercées par le conseil général, aux termes du paragraphe 1er du présent article, appartiennent au conseil municipal, dont la libération est soumise à l'approbation du préfet.

Si un chemin de fer d'intérêt local doit emprunter le sol d'une voie publique, les projets d'exécution sont précédés de l'enquête prévue par l'article 29 de la présente loi.

Dans ce cas, sont également applicables les articles 34, 35, 37 et 38 ci-après.

Les projets de détail des ouvrages sont approuvés par le préfet, sur l'avis de l'ingénieur en chef.

Art. 4. — L'acte de concession détermine les droits de péage et les prix de transport que le concessionnaire est autorisé à percevoir pendant toute la durée de sa concession.

Art. 5. — Les taxes perçues dans les limites du maximum fixé par le cahier des charges sont homologuées par le Ministre des travaux publics, dans le cas où la ligne s'étend sur plusieurs départements, et dans le cas de tarifs communs à plusieurs lignes. Elles sont homologuées par le préfet dans les autres cas.

Droits réservés au Cnam et à ses partenaires

Art. 6. — L'autorité qui fait la concession a toujours le droit :

1° D'autoriser d'autres voies ferrées à s'embrancher sur des lignes concédées ou à s'y raccorder ;

2° D'accorder à ces entreprises nouvelles, moyennant le payement des droits de péage fixés par le cahier des charges, la faculté de faire circuler leurs voitures sur les lignes concédées ;

3° De racheter la concession aux conditions qui seront fixées par le cahier des charges ;

4° De supprimer ou de modifier une partie du tracé lorsque la nécessité en aura été reconnue après enquête.

Dans ces deux derniers cas, si les droits du concessionnaire ne sont pas réglés par un accord préalable ou par un arbitrage établi soit par le cahier des charges, soit par une convention postérieure, l'indemnité qui peut lui être due est liquidée par une commission spéciale formée comme il est dit au paragraphe 3 de l'article 11 de la présente loi.

Art. 7. — Le cahier des charges détermine :

1° Les droits et les obligations du concessionnaire pendant la durée de la concession ;

2° Les droits et les obligations du concessionnaire à l'expiration de la concession ;

3° Le cas dans lesquels l'inexécution des conditions de la concession peut entraîner la déchéance du concessionnaire, ainsi que les mesures à prendre à l'égard du concessionnaire déchu.

La déchéance est prononcée, dans tous les cas, par le Ministre des travaux publics, sauf recours au Conseil d'État par la voie contentieuse.

Art. 8. — Aucune concession ne pourra faire obstacle à ce qu'il soit accordé des concessions concurrentes, à moins de stipulation contraire dans l'acte de concession.

Art. 9. — A l'expiration de la concession, le concédant est substitué à tous les droits du concessionnaire sur les voies ferrées, qui doivent lui être remises en bon état d'entretien.

Le cahier des charges règle les droits et les obligations du concessionnaire en ce qui concerne les autres objets mobiliers ou immobiliers servant à l'exploitation de la voie ferrée.

Art. 10. — Toute cession totale ou partielle de la concession, la fusion des concessions ou des administrations, tout changement de concessionnaire, la substitution de l'exploitation directe à l'exploitation par concession, l'élévation des tarifs au-dessus du maximum fixé, ne pourront avoir lieu qu'en vertu d'un décret délibéré en Conseil d'État, rendu sur l'avis conforme du conseil général, s'il s'agit des lignes concédées par les départements, ou du conseil municipal, s'il s'agit de lignes concédées par les communes.

Les autres modifications pourront être faites par l'autorité qui a consenti la concession : s'il s'agit de lignes concédées par les départements, elles seront faites par le conseil général statuant conformément aux articles 48 et 49 de la loi du 10 août 1871 ; s'il s'agit de lignes concédées par les communes, elles

Droits réservés au Cnam et à ses partenaires

seront faites par le conseil municipal, dont la délibération devra être approuvée par le préfet.

En cas de cession, l'inobservation des conditions qui précèdent entraîne la nullité et peut donner lieu à la déchéance.

Art. 11. — A toute époque, une voie ferrée peut être distraite du domaine public départemental ou communal et classée par une loi dans le domaine de l'État.

Dans ce cas, l'État est substitué aux droits et obligations du département ou de la commune, à l'égard des entrepreneurs ou concessionnaires, tels que ces droits et obligations résultent des conventions légalement autorisées.

En cas d'éviction du concessionnaire, si ses droits ne sont pas réglés par un accord préalable ou par un arbitrage établi, soit par le cahier des charges, soit par une convention postérieure, l'indemnité qui peut lui être due est liquidée par une commission spéciale qui fonctionne dans les conditions réglées par la loi du 29 mai 1845. Cette commission sera instituée par un décret et composée de neuf membres, dont trois désignés par le Ministre des travaux publics, trois par le concessionnaire et trois par l'unanimité des six membres déjà désignés; faute par ceux-ci de s'entendre dans le mois de la notification à eux faite de leur nomination, le choix de ceux des trois membres qui n'auront pas été désignés à l'unanimité sera fait par le premier président et les présidents réunis de la cour d'appel de Paris.

En cas de désaccord entre l'État et le département ou la commune, les indemnités ou dédommagements qui peuvent être dus par l'État sont déterminés par un décret délibéré en Conseil d'État.

Art. 12. — Les ressources créées en vertu de la loi du 21 mai 1836 peuvent être appliquées, en partie, à la dépense des voies ferrées, par les communes qui ont assuré l'exécution de leur réseau subventionné et l'entretien de tous les chemins classés.

Art. 13. — Lors de l'établissement d'un chemin de fer d'intérêt local, l'État peut s'engager, — en cas d'insuffisance du produit brut pour couvrir les dépenses de l'exploitation et cinq pour cent (5 %) par an du capital de premier établissement, tel qu'il a été prévu par l'acte de concession, augmenté, s'il y a lieu, des insuffisances constatées pendant la période assignée à la construction par ledit acte, — à subvenir pour partie au payement de cette insuffisance, à la condition qu'une partie au moins équivalente sera payée par le département ou par la commune, avec ou sans le concours des intéressés.

La subvention de l'État sera formée : 1° d'une somme fixe de cinq cents francs (500 fr.) par kilomètre exploité; 2° du quart de la somme nécessaire pour élever la recette brute annuelle (impôts déduits) au chiffre de dix mille francs (10 000 fr.) par kilomètre pour les lignes établies de manière à recevoir les véhicules des grands réseaux ; huit mille francs (8 000 fr.) pour les lignes qui ne peuvent recevoir ces véhicules.

En aucun cas, la subvention de l'État ne pourra élever la recette brute au-dessus de dix mille cinq cents francs (10 500 fr.) et de huit mille cinq cents francs (8 500 fr.), suivant les cas, ni attribuer au capital de premier établissement plus de cinq pour cent (5 p. %) par an.

Droits réservés au Cnam et à ses partenaires

La participation de l'État sera suspendue quand la recette brute annuelle atteindra les limites ci-dessus fixées.

Art. 14. — La subvention de l'État ne peut être accordée que dans les limites fixées, pour chaque année, par la loi de finances.

La charge annuelle imposée au Trésor en exécution de la présente loi ne peut, en aucun cas, dépasser quatre cent mille francs (400 000 fr.) pour l'ensemble des lignes situées dans un même département.

Art. 15. — Dans le cas où le produit brut de la ligne pour laquelle une subvention a été payée devient suffisant pour couvrir les dépenses d'exploitation et six pour cent (6 %) par an du capital de premier établissement, tel qu'il est prévu par l'article 13, la moitié du surplus de la recette est partagée entre l'État, le département, ou, s'il y a lieu, la commune et les autres intéressés, dans la proportion des avances faites par chacun d'eux, jusqu'à concurrence du complet remboursement de ces avances, sans intérêts.

Art. 16. — Un règlement d'administration publique déterminera :

1° Les justifications à fournir par les concessionnaires pour établir les recettes et les dépenses annuelles ;

2° Les conditions dans lesquelles seront fixés, en exécution de la présente loi, le chiffre de la subvention due par l'État, le département ou les communes, et, lorsqu'il y aura lieu, la part revenant à l'État, au département, aux communes ou aux intéressés, à titre de remboursement de leurs avances sur le produit net de l'exploitation.

Art. 17. — Les chemins de fer d'intérêt local qui reçoivent ou ont reçu une subvention du Trésor peuvent seuls être assujettis envers l'État à un service gratuit ou à une réduction du prix des places.

Art. 18. — Aucune émission d'obligations, pour les entreprises prévues par la présente loi, ne pourra avoir lieu qu'en vertu d'une autorisation donnée par le Ministre des travaux publics, après avis du Ministre des finances.

Il ne pourra être émis d'obligations pour une somme supérieure au montant du capital-actions, qui sera fixé à la moitié au moins de la dépense jugée nécessaire pour le complet établissement et la mise en exploitation de la voie ferrée. Le capital-actions devra être effectivement versé, sans qu'il puisse être tenu compte des actions libérées ou à libérer autrement qu'en argent.

Aucune émission d'obligations ne doit être autorisée avant que les quatre cinquièmes du capital-actions aient été versés et employés en achat de terrains, approvisionnements sur place ou en dépôt de cautionnement.

Toutefois les concessionnaires pourront être autorisés à émettre des obligations, lorsque la totalité du capital-actions aura été versée, et s'il est dûment justifié que plus de la moitié de ce capital-actions a été employée dans les termes du paragraphe précédent ; mais les fonds provenant de ces émissions anticipées devront être déposés à la caisse des dépôts et consignations et ne pourront être mis à la disposition des concessionnaires que sur l'autorisation formelle du Ministre des travaux publics.

Les dispositions des paragraphes 2, 3 et 4 du présent article ne seront pas applicables dans le cas où la concession serait faite à une Compagnie déjà concessionnaire d'autres chemins de fer en exploitation, si le Ministre des tra-

Droits réservés au Cnam et à ses partenaires

vaux publics reconnaît que les revenus nets de ces chemins sont suffisants pour assurer l'acquittement des charges résultant des obligations à émettre.

Art. 19. — Le compte rendu détaillé des résultats de l'exploitation, comprenant les dépenses d'établissement et d'exploitation et les recettes brutes, sera remis tous les trois mois, pour être publié, au préfet, au président de la commission départementale et au Ministre des travaux publics.

Le modèle des documents à fournir sera arrêté par le Ministre des travaux publics.

Art. 20. — Par dérogation aux dispositions de la loi du 15 juillet 1845 sur la police des chemins de fer, le préfet peut dispenser de poser des clôtures sur tout ou partie de la voie ferrée; il peut également dispenser de poser des barrières au croisement des chemins peu fréquentés.

Art. 21. — La construction, l'entretien et les réparations des voies ferrées avec leurs dépendances, l'entretien du matériel et le service de l'exploitation sont soumis au contrôle et à la surveillance des préfets, sous l'autorité du Ministre des travaux publics.

Les frais de contrôle sont à la charge des concessionnaires. Ils seront réglés par le cahier des charges ou, à défaut, par le préfet, sur l'avis du conseil général, et approuvés par le Ministre des travaux publics.

Art. 22. — Les dispositions de l'article 20 de la présente loi sont également applicables aux concessions de chemins de fer industriels destinés à desservir des exploitations particulières.

Art. 23. — Sur la proposition des conseils généraux ou municipaux intéressés, et après adhésion des concessionnaires, la substitution, aux subventions en capital promises en exécution de l'article 5 de la loi de 1865, de la subvention en annuités stipulées par la présente loi, pourra, par décret délibéré en Conseil d'État, être autorisée en faveur des lignes d'intérêt local actuellement déclarées d'utilité publique et non encore exécutées.

Ces lignes seront soumises, dès lors, à toutes les obligations résultant de la présente loi.

Il n'y aura pas lieu de renouveler les concessions consenties ou les mesures d'instruction accomplies avant la promulgation de la présente loi, si toutes les formalités qu'elle prescrit ont été observées par avance.

Art. 24. — Toutes les conventions relatives aux concessions et rétrocessions de chemin de fer d'intérêt local, ainsi que les cahiers des charges annexés, ne seront passibles que du droit d'enregistrement fixe d'un franc.

Art. 25. — La loi du 12 juillet 1865 est abrogée.

Chapitre II. — *Tramways.*

Art. 26. — Il peut être établi, sur les voies dépendant du domaine public de l'État, des départements ou des communes, des tramways ou voies ferrées à traction de chevaux ou de moteurs mécaniques.

Ces voies ferrées, ainsi que les déviations accessoires construites en dehors du sol des routes et chemins et classées comme annexes, sont soumises aux dispositions suivantes.

Art. 27. — La concession est accordée par l'État lorsque la ligne doit être

Droits réservés au Cnam et à ses partenaires

établie, en tout ou en partie, sur une voie dépendant du domaine public de l'État.

Cette concession peut être faite aux villes ou aux départements intéressés avec faculté de rétrocession.

La concession est accordée par le conseil général, au nom du département, lorsque la voie ferrée, sans emprunter une route nationale, doit être établie, en tout ou en partie, soit sur une route départementale, soit sur un chemin de grande communication ou d'intérêt commun, ou doit s'étendre sur le territoire de plusieurs communes.

Si la ligne doit s'étendre sur plusieurs départements, il y aura lieu à l'application des articles 89 et 90 de la loi du 10 août 1871.

La concession est accordée par le conseil municipal, lorsque la voie ferrée est établie entièrement sur le territoire de la commune et sur un chemin vicinal ordinaire ou sur un chemin rural.

Art. 28. — Le département peut accorder la concession à l'État ou à une commune avec faculté de rétrocession; une commune peut agir de même à l'égard de l'État ou du département.

Art. 29. — Aucune concession ne peut être faite qu'après une enquête dans les formes déterminées par un règlement d'administration publique et dans laquelle les conseils généraux des départements et les conseils municipaux des communes dont la voie doit traverser le territoire seront entendus, lorsqu'il ne leur appartiendra pas de statuer sur la concession.

L'utilité publique est déclarée et l'exécution est autorisée par décret délibéré en Conseil d'État, sur le rapport du Ministre des travaux publics, après avis du Ministre de l'intérieur.

Art. 30. — Toute dérogation ou modification apportée aux clauses du cahier des charges type, approuvé par le Conseil d'État, devra être expressément formulée dans les traités passés au sujet de la concession, lesquels seront soumis au Conseil d'État et annexés au décret.

Art. 31. — Lorsque, pour l'établissement d'un tramway, il y aura lieu à expropriation, soit pour l'élargissement d'un chemin vicinal, soit pour l'une des déviations prévues à l'article 26 de la présente loi, cette expropriation pourra être opérée conformément à l'article 16 de la loi du 21 mai 1836, sur les chemins vicinaux, et à l'article 2 de la loi du 8 juin 1864.

Art. 32. — Les projets d'exécution sont approuvés par le Ministre des travaux publics, lorsque la concession est accordée par l'État.

Les dispositions de l'article 3 sont applicables lorsque la concession est accordée par un département ou par une commune.

Art. 33. — Les taxes perçues dans les limites du maximum fixé par l'acte de concession sont homologuées par le Ministre des travaux publics, dans le cas où la concession est faite par l'État, et par le préfet dans les autres cas.

Art. 34. — Les concessionnaires de tramways ne sont pas soumis à l'impôt des prestations établi par l'article 3 de la loi du 21 mai 1836, à raison des voitures et des bêtes de trait exclusivement employées à l'exploitation du tramway.

Les départements ou les communes ne peuvent exiger des concessionnaires

Droits réservés au Cnam et à ses partenaires

une redevance ou un droit de stationnement qui n'aurait pas été stipulé expressément dans l'acte de concession.

Art. 35. — A l'expiration de la concession, l'administration peut exiger que les voies ferrées qu'elle avait concédées soient supprimées en tout ou en partie, et que les voies publiques et leurs déviations lui soient remises en bon état de viabilité aux frais du concessionnaire.

Art. 36. — Lors de l'établissement d'un tramway desservi par des locomotives et destiné au transport des marchandises en même temps qu'au transport des voyageurs, l'État peut s'engager, — en cas d'insuffisance du produit brut pour couvrir les dépenses d'exploitation et cinq pour cent (5 %) par an du capital d'établissement tel qu'il a été prévu par l'acte de concession et augmenté, s'il y a lieu, des insuffisances constatées pendant la période assignée à la construction par ledit acte, — à subvenir, pour partie, au payement de cette insuffisance, à condition qu'une partie au moins équivalente sera payée par le département ou par la commune avec ou sans le concours des intéressés.

La subvention de l'État sera formée : 1° d'une somme fixe de cinq cents francs (500 fr.) par kilomètre exploité ; 2° du quart de la somme nécessaire pour élever la recette brute annuelle (impôts déduits) au chiffre de six mille francs (6 000 fr.) par kilomètre.

En aucun cas, la subvention de l'État ne pourra élever la recette brute au-dessus de six mille cinq cents francs (6 500 fr.), ni attribuer au capital de premier établissement plus de cinq pour cent (5 %) par an.

La participation de l'État sera suspendue de plein droit quand les recettes brutes annuelles atteindront la limite ci-dessus fixée.

Art. 37. — La loi du 15 juillet 1845, sur la police des chemins de fer, est applicable aux tramways, à l'exception des articles 4, 5, 6, 7, 8, 9 et 10.

Art. 38. — Un règlement d'administration publique déterminera les mesures nécessaires à l'exécution des dispositions qui précèdent et notamment :

1° Les conditions spéciales auxquelles doivent satisfaire, tant pour leur construction que pour la circulation des voitures et des trains, les voies ferrées dont l'établissement sur le sol des voies publiques aura été autorisé ;

2° Les rapports entre le service de ces voies ferrées et les autres services intéressés.

Art. 39. — Sont applicables aux tramways les dispositions des articles 4, 6, à 12, 14 à 19, 21 et 24 de la présente loi.

Droits réservés au Cnam et à ses partenaires

ANNEXE CXVII

Décret du 18 mai 1881 portant règlement d'administration publique sur la forme des enquêtes, en matière de chemins de fer d'intérêt local et de tramways.

Le Président de la République française,

Sur le rapport du Ministre des travaux publics ;

Vu la loi du 11 juin 1880, et notamment les articles ci-après :

« Art. 29. — § 1er (Chapitre 2. — Tramways). Aucune concession ne peut être faite qu'après une enquête dans les formes déterminées par un règlement d'administration publique et dans laquelle les conseils généraux des départements et les conseils municipaux des communes, dont la voie doit traverser le territoire, seront entendus, lorsqu'il ne leur appartiendra pas de statuer sur la concession. »

« Art. 3. — § 5 (Chapitre 1er. — Chemins de fer d'intérêt local). Si un chemin de fer d'intérêt local doit emprunter le sol d'une voie publique, les projets d'exécution sont précédés de l'enquête prévue par l'article 29 de la présente loi. »

Vu l'avis du conseil général des ponts et chaussées, en date du 21 février 1881 ;

Le Conseil d'État entendu,

Décrète :

Article 1er. — Les demandes tendant à établir des voies ferrées à traction de chevaux ou de moteurs mécaniques sur les voies dépendant du domaine public sont adressées :

Au Ministre des travaux publics, lorsque la concession doit, conformément à l'article 27 de la loi susvisée, être accordée par l'État ;

Au préfet, lorsqu'elle doit être accordée par le conseil général ;

Au maire, lorsqu'elle peut l'être par le conseil municipal.

Art. 2. — La demande doit être accompagnée d'un avant-projet comprenant

1° Un extrait de carte à l'échelle de 1/80 000e ;

2° Un plan général des voies publiques empruntées, ainsi que des déviations proposées à l'échelle de 1/10 000e, avec indication des constructions qui bordent ces voies publiques, des chemins publics ou particuliers qui s'en détachent, des plantations et des ouvrages d'art qui en dépendent ; on désignera sur ce plan, au moyen de teintes conventionnelles, les sections du tramway que l'on projette de construire avec simple ou avec double voie, et celles qui seraient établies avec rails encastrés dans la chaussée et plate-forme accessible à la circulation des voitures ordinaires, ou avec rails saillants et plate-forme non praticable pour les voitures ordinaires ; on indiquera aussi les emplacements des stations, haltes, garages, et, en général, de toutes les dépendances du tramway ;

Droits réservés au Cnam et à ses partenaires

3° Un profil en long à l'échelle de 1/5 000e pour les longueurs et de 1/1 000e pour les hauteurs, indiquant au moyen d'un trait et de cotes noires les déclivités de la voie publique existante, et au moyen d'un trait et de cotes rouges celles de la voie ferrée, ainsi que les déviations projetées;

4° Des profils en travers types, à l'échelle de deux centimètres (0 m. 02) pour mètre, indiquant les dispositions de la plate-forme de la voie ferrée avec le gabarit du matériel roulant, coté de dehors en dehors, de toutes les saillies latérales que ce matériel comporte ; ces profils en travers devant s'appliquer soit au cas où la plate-forme de la voie ferrée resterait accessible et praticable pour les voitures ordinaires, soit au cas où la plate-forme de la voie ferrée ne devrait pas être accessible à la circulation des voitures ordinaires;

5° Un plan à l'échelle de cinq millimètres pour mètre de chacune des traverses suivies par le tramway.

Ce dernier plan sera dressé dans la forme des plans d'alignement des traverses.

Il indiquera les propriétés bâties en bordure, avec les noms des propriétaires.

Les caniveaux et les trottoirs y seront tracés exactement.

La zone qui doit être occupée par la circulation du matériel roulant du tramway (toutes saillies latérales comprises) sera limitée au moyen de deux traits bleus, et cette zone sera recouverte d'une teinte bleue.

Ces cotes en nombre suffisant serviront à indiquer, notamment dans les parties étroites, la largeur de la zone qui serait affectée à la circulation du matériel du tramway, la largeur de chacune des parties latérales de la chaussée qui resteraient libres entre la zone teintée en bleu comme il est dit ci-dessus et les bordures des trottoirs, ainsi que la largeur de chaque trottoir ou les largeurs qui seraient comprises entre la même zone et les façades de constructions.

Art. 3. — A l'avant-projet sera joint un mémoire descriptif indiquant le but de l'entreprise, les avantages qu'on peut s'en promettre et les dépenses qu'elle entraînera.

On y annexera le tarif des droits dont le produit serait destiné à couvrir les frais des travaux projetés.

Les données suivantes seront relatées dans un chapitre spécial du mémoire descriptif :

1° Le genre de service auquel le tramway serait affecté : voyageurs seulement, voyageurs et messageries, ou voyageurs et marchandises;

2° Le mode d'exploitation projeté, avec arrêts seulement à certaines gares et haltes déterminées, — ou bien avec arrêts en pleine voie, à l'effet de prendre et de laisser sur tous les points du parcours les voyageurs et les marchandises d'une certaine catégorie (sous réserve de l'observation des règlements de police à intervenir), indépendamment des stationnements aux gares et haltes indiquées;

3° Le minimum du rayon des courbes suivant lesquelles la voie ferrée serait tracée;

4° Le maximum des déclivités des rampes et pentes de la voie ferrée;

Droits réservés au Cnam et à ses partenaires

5° Le mode de traction qui serait employé ;

6° Le maximum de largeur du matériel roulant, toutes saillies latérales comprises ;

7° Les dispositions qui seraient proposées à l'effet de maintenir l'accès des chemins publics ou particuliers, ainsi que des maisons riveraines ;

8° Le minimum de la distance qui séparera la zone affectée au tramway des façades des propriétés riveraines situées en rase campagne ou de l'arête extérieure de l'accotement des voies publiques ;

9° Le maximum de la longueur des trains ;

10° Le maximum de la vitesse des trains ;

11° Le nombre minimum des trains qui seront mis chaque jour à la disposition du public.

Art. 4. — Après instruction, la demande est soumise à l'autorité qui doit faire la concession, et celle-ci décide s'il y a lieu de procéder à l'enquête.

Quand cette autorité a décidé que l'enquête doit avoir lieu, le préfet prend un arrêté pour fixer le jour et les lieux où l'enquête sera ouverte et pour nommer les membres de la commission, le tout conformément aux règles ci-après.

Cet arrêté est affiché dans toutes les communes de chacun des cantons que la ligne doit traverser.

Art. 5. — La commission d'enquête se compose de sept membres au moins et de neuf au plus, pris parmi les principaux propriétaires de terres, de bois, de mines, les négociants et les chefs d'établissements industriels.

Si la ligne ne doit pas sortir des limites d'une commune, la commission se réunit à la mairie de cette commune ; si elle traverse plusieurs communes d'un même arrondissement, la commission se réunit à la sous-préfecture de cet arrondissement ; si elle traverse plusieurs arrondissements d'un même département, la commission siège à la préfecture ; si elle traverse deux ou plusieurs départements, il est nommé une commission par département et chacune d'elle siège à la préfecture.

La commission désigne elle-même son président et son secrétaire.

Art. 6. — Les pièces indiquées aux articles 2 et 3 ainsi que des registres destinés à recevoir les observations auxquelles peut donner lieu l'entreprise projetée restent déposés pendant un mois à la mairie de chaque chef-lieu de canton que la ligne doit traverser, ou à la mairie de la commune, si la ligne ne sort pas du territoire d'une commune.

En outre, le plan de chaque traverse mentionnée au n° 5 de l'article 2 est déposé pendant le même temps avec un registre spécial à la mairie de la commune traversée.

Les pièces ci-dessus indiquées sont fournies par le demandeur en concession et à ses frais.

Art. 7. — A l'expiration du délai ci-dessus fixé, la commission d'enquête se réunit sur la convocation du préfet, du sous-préfet ou du maire, suivant le lieu où elle doit siéger ; elle examine les déclarations consignées aux registres de l'enquête, entend les ingénieurs des ponts et chaussées et des mines employés dans le département, et, après avoir recueilli auprès de toutes les

Droits réservés au Cnam et à ses partenaires

personnes qu'elle juge utile de consulter, les renseignements dont elle croit avoir besoin, elle donne son avis motivé tant sur l'utilité de l'entreprise que sur les diverses questions qui ont été posées par l'administration ou soulevées au cours de l'enquête.

Ces diverses opérations, dont elle dresse procès-verbal, doivent être terminées dans un délai de quinze jours.

Art. 8. — Aussitôt que le procès-verbal de la commission d'enquête est clos, et au plus tard, à l'expiration du délai fixé en vertu de l'article précédent le président de la commission transmet ledit procès-verbal au préfet avec les registres et les autres pièces.

Art. 9. — Les chambres de commerce, et à défaut les chambres consultatives des arts et manufactures des villes intéressées à l'exécution des travaux, sont appelées par le préfet à délibérer et à exprimer leur opinion sur l'utilité et la convenance de l'entreprise.

Les procès-verbaux de leurs délibérations doivent être remis au préfet avant l'expiration du délai fixé dans l'article 7.

Art. 10. — Les conseils généraux des départements et les conseils municipaux des communes dont la voie projetée doit traverser le territoire, convoqués au besoin en session extraordinaire, sont appelés à délibérer et à émettre leur avis sur les mêmes objets, lorsqu'il ne leur appartient pas de statuer sur la concession.

Art. 11. — Lorsque toutes les formalités prescrites par les articles précédents ont été remplies, ainsi que celles qui peuvent être nécessaires aux termes des lois et règlements sur les travaux mixtes, le préfet adresse dans le plus bref délai possible le dossier complet, avec l'avis des ingénieurs et son avis particulier, à l'autorité qui doit donner la concession; il joint à ce dossier le projet du cahier des charges de la concession.

Art. 12. — Les dispositions qui précèdent sont applicables aux chemins de fer d'intérêt local qui doivent emprunter le sol de voies publiques sur une partie de leur parcours.

Les avant-projets et mémoires descriptifs de ces lignes de chemins de fer sont complétés conformément aux articles 2 et 3 du présent décret et au paragraphe 5 de l'article 3 de la loi susvisée, pour ce qui concerne les sections à poser sur les voies publiques.

L'enquête faite dans les formes ci-dessus sert pour faire déclarer l'utilité publique de l'entreprise et pour en faire autoriser l'exécution tant sur le sol des routes et chemins qu'en dehors des voies publiques.

Art. 13. — Le Ministre des travaux publics est chargé de l'exécution du présent décret, qui sera publié au *Journal officiel* et inséré au *Bulletin des lois*.

Droits réservés au Cnam et à ses partenaires

ANNEXE CXVIII

Décret du 6 août 1881, portant règlement d'administration publique pour l'exécution de l'article 38 de la loi du 11 juin 1880.

(ÉTABLISSEMENT ET EXPLOITATION DES VOIES FERRÉES SUR LE SOL DES VOIES PUBLIQUES).

Le Président de la République française,

Sur le rapport du Ministre des travaux publics;

Vu la loi du 11 juin 1880 et notamment l'article 38 ainsi conçu :

« Un règlement d'administration publique déterminera les mesures néces-
« saires à l'exécution des dispositions qui précèdent et notamment :

« 1° Les conditions spéciales auxquelles doivent satisfaire, tant pour leur
« construction que pour la circulation des voitures et des trains, les voies
« ferrées dont l'établissement sur le sol des voies publiques aura été autorisé;

« 2° Les rapports entre le service de ces voies ferrées et les autres services intéressés; »

Vu les avis du conseil général des ponts et chaussées, en date des 20 janvier et 7 juillet 1881;

Le Conseil d'État entendu,

Décrète :

TITRE Ier. — Construction.

Article 1er. — *Projet d'exécution.* — Aucun travail ne peut être entrepris pour l'établissement d'une voie ferrée sur le sol des voies publiques qu'avec l'autorisation de l'administration compétente donnée sur le vu des projets d'exécution.

Chaque projet d'exécution comprend l'extrait de carte, le plan général, le profil en long, les profils en travers types et les plans de traverses dont la production est exigée par l'article 2 du règlement d'administration publique du 18 mai 1881, ces documents dressés dans la forme prescrite par l'article précité, et dûment complétés ou rectifiés d'après les résultats de l'instruction à laquelle l'avant-projet a été soumis.

Le projet d'exécution comprend en outre :

1° Des profils en travers à l'échelle de 0 m. 005 pour mètre, relevés en nombre suffisant, principalement dans les traverses et dans les parties où les voies publiques empruntées n'ont pas la largeur et le profil normal;

2° Un devis descriptif dans lequel sont reproduites, sous forme de tableau, les indications relatives aux déclivités et aux courbes déjà données sur le profil en long;

3° Un mémoire dans lequel toutes les dispositions essentielles du projet sont justifiées.

Le projet d'éxécution est remis au préfet en deux expéditions, dont l'une, revêtue de l'approbation que le préfet aura donnée en se conformant à la décision de l'autorité compétente pour les projets d'ensemble, est rendue au concessionnaire, tandis que l'autre demeure entre les mains du préfet.

Droits réservés au Cnam et à ses partenaires

Les projets comprenant des déviations en dehors du sol des routes et chemins sont soumis à l'approbation du Ministre des travaux publics, pour ce qui concerne la grande voirie et les cours d'eau, et ne peuvent être adoptés par l'autorité qui a donné la concession que sous la réserve des décisions prises ou à prendre par le Ministre des travaux publics sur les objets qui précèdent.

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 qu'avec l'approbation de l'autorité qui a revêtu de sa sanction les dispositions à modifier.

De son côté, l'administration pourra ordonner d'office les modifications dont l'expérience ou les changements à opérer sur la voie publique feraient reconnaître la nécessité.

En aucun cas, ces modifications ne pourront donner lieu à indemnité.

Art. 2. — *Bureaux d'attente et de contrôle, égouts, etc.* — La position des bureaux d'attente et de contrôle qui peuvent être autorisés sur la voie publique, celle des égouts, de leurs bouches et regards, et des conduites d'eau et de gaz, doivent être indiquées sur les plans présentés par le concessionnaire, ainsi que tout ce qui serait de nature à influer sur la position de la voie ferrée et sur le bon fonctionnement des divers services qui peuvent en être affectés.

Art. 3. — *Voies doubles et gares d'évitement.* — Le projet d'exécution indique le nombre des voies à établir sur les différentes sections des lignes concédées, ainsi que le nombre et la disposition des gares d'évitement.

Art. 4. — *Largeur de la voie. Gabarit du matériel. Entre-voie.* — La largeur de la voie est fixée pour chaque concession par le cahier des charges.

La largeur des locomotives et des caisses des véhicules ainsi que de leur chargement ne peut excéder ni deux fois et demie la largeur de la voie, ni la cote maximum de deux mètres quatre-vingts centimètres (2 m. 80); et la largeur extrême occupée par le matériel roulant y compris toutes saillies, notamment celle des lanternes et des marchepieds latéraux, ne peut dépasser la largeur des caisses augmentée de trente centimètres (0 m. 30).

La hauteur du matériel roulant et de son chargement ne peut excéder quatre mètres vingt centimètres (4 m. 20) pour la voie de 1 m. 44; elle est réglée d'une manière définitive et invariable par le cahier des charges pour les voies de largeur moindre, de manière à ne pas compromettre la sécurité du public.

Dans les parties à plusieurs voies, la largeur de chaque entre-voie est telle qu'il reste un intervalle libre d'au moins cinquante centimètres (0 m. 50) entre les parties les plus saillantes de deux véhicules qui se croisent.

Art. 5. — *Établissement de la voie ferrée. Largeur réservée à la circulation publique.* — L'autorité qui a fait la concession détermine les sections de la ligne où la voie sera établie au niveau de la chaussée, avec rails noyés, en restant accessible et praticable pour les voitures ordinaires, et celle où elle sera placée sur un accotement praticable pour les piétons, mais interdit aux voitures ordinaires.

Le cahier des charges de chaque concession détermine les largeurs qui doivent être réservées pour la libre circulation sur la voie publique, de telle façon que le croisement de deux voitures soit toujours assuré, l'une de ces

Droits réservés au Cnam et à ses partenaires

deux voitures pouvant être le véhicule du tramway dans le premier des deux cas considérés ci-dessus.

Les dispositions prescrites doivent d'ailleurs assurer dans tous les cas la sécurité du piéton qui circule sur la voie publique et celle du riverain dont les bâtiments sont en façade sur cette voie.

Si l'emplacement occupé par la voie ferrée reste accessible et praticable pour les voitures ordinaires, les rails sont à gorge ou accompagnés de contre-rails; la largeur des vides ou ornières ne peut excéder vingt-neuf millimètres (0 m. 029) dans les parties droites et trente-cinq millimètres (0 m. 035) dans les parties courbes. Les voies ferrées sont posées au niveau de la chaussée, sans saillie ni dépression sur le profil normal de celle-ci.

Art. 6. — *Parties de routes à modifier. Traversées à niveau. Accès des propriétés riveraines.* — Le concessionnaire fournit, sur les points qui lui sont indiqués, des emplacements pour le dépôt des matériaux d'entretien qui trouvaient place auparavant sur l'accotement occupé par la voie ferrée.

Lorsque, pour maintenir la voie de fer dans les limites de courbure et de déclivité fixées par le cahier des charges, ou pour maintenir le fonctionnement des services intéressés (art. 2), on doit faire subir quelques modifications à l'état de la voie publique, le concessionnaire exécute tous les travaux, soit à ses frais, soit avec le concours des services intéressés, s'il y a lieu, conformément aux projets approuvés par l'administration.

Il opère pareillement les élargissements qui sont indispensables afin de restituer à la voie publique la largeur exigée en vertu de l'article précédent.

Il doit maintenir l'accès à la voie publique des voitures ordinaires, au droit des chemins publics et particuliers ainsi que des entrées charretières qui seraient interceptées par la voie de fer. La traversée des routes et des chemins publics ou particuliers est opérée à niveau, sans que le rail forme saillie ou dépression sur la surface de ces chemins.

Le concessionnaire doit d'ailleurs prendre les dispositions nécessaires pour faciliter l'exécution des travaux qui sont prescrits ou autorisés par l'administration afin de créer de nouveaux accès soit aux chemins publics et particuliers, soit aux propriétés riveraines.

Art. 7. — *Déviations à construire en dehors du sol des routes et chemins.* — Les déviations à construire en dehors du sol des routes et chemins et à classer comme annexes sont établies conformément aux dispositions arrêtées par l'autorité compétente.

Art. 8. — *Écoulement des eaux. Rétablissement des communications.* — Le concessionnaire est tenu de rétablir et d'assurer à ses frais, pendant la durée de la concession, les écoulements d'eau qui seraient arrêtés, suspendus ou modifiés par ses travaux.

Il rétablit de même les communications publiques ou particulières que l'exécution de ses travaux l'oblige à modifier momentanément.

Art. 9. — *Exécution des travaux.* — La démolition des chaussées et l'ouverture des tranchées pour la pose et l'entretien de la voie ferrée sont effectuées avec célérité et avec toutes les précautions convenables.

Les chaussées doivent être remises dans le meilleur état.

Droits réservés au Cnam et à ses partenaires

Les travaux sont conduits de manière à ne pas compromettre la liberté et la sûreté de la circulation. Toute fouille restant ouverte sur le sol des voies publiques, ainsi que tout dépôt de matériaux, est éclairée et gardée au besoin pendant la nuit, jusqu'à ce que la voie publique soit débarrassée et rendue conforme au profil normal du projet.

Art. 10. — *Gares et stations.* — Le cahier des charges indiquera si le tramway devra s'arrêter en pleine voie pour prendre ou laisser des voyageurs ou des marchandises sur tous les points du parcours, ou si, au contraire, il ne s'arrêtera qu'à des gares, stations ou haltes désignées, ou si enfin les deux modes d'exploitation seront combinés.

Dans ces deux derniers cas, si les gares, stations et haltes n'ont pas été déterminées par le cahier des charges, elles le seront lors de l'approbation des projets définitifs par l'autorité concédante, sur la proposition du concessionnaire et après enquête.

Si, pendant l'exploitation, de nouvelles stations, gares ou haltes sont reconnues nécessaires d'accord entre l'autorité concédante et le concessionnaire, il sera procédé à une enquête spéciale dans les formes prescrites par le règlement d'administration publique du 18 mai 1881, et l'emplacement en sera définitivement arrêté par le préfet, 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 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 est tenu, préalablement à tout commencement d'exécution, de soumettre au préfet le projet des gares, stations ou haltes, lequel se compose :

1° D'un plan à l'échelle de $\frac{1}{500}$, 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 d'un centimètre par mètre ;

3° D'un mémoire descriptif dans lequel les dispositions essentielles du projet sont justifiées.

Art. 11. — *Indemnités de terrains et de dommages.* — Tous les terrains nécessaires pour l'établissement de la voie ferrée et de ses dépendances en dehors du sol des routes et chemins, pour la déviation des voies de communication et des cours d'eau déplacés, et, en général, pour l'exécution des travaux, quels qu'ils soient, auxquels cet établissement peut donner lieu, sont achetés et payés par le concessionnaire, à moins que l'autorité qui fait la concession n'ait pris l'engagement de fournir elle-même les terrains.

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, sont supportées et payées par le concessionnaire.

Art. 12. — *Droits conférés au concessionnaire.* — 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

Droits réservés au Cnam et à ses partenaires

l'administration en matière de travaux publics, soit pour l'acquisition des terrains par voie d'expropriation, soit pour l'extraction, le transport ou 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.

Art. 13. — *Servitudes militaires.* — Dans les limites de la zone frontière et dans le rayon des servitudes des enceintes fortifiées, le concessionnaire est 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.

Art. 14. — *Mines.* — Si la voie ferrée traverse un sol déjà concédé pour l'exploitation d'une mine, le Ministre des travaux publics détermine les mesures à prendre pour que l'établissement de cette voie ne nuise pas à l'exploitation de la mine, et, réciproquement, pour que, le cas échéant, l'exploitation de la mine ne compromette pas l'existence de la voie ferrée.

Les travaux de consolidation à faire dans l'intérieur de la mine en raison de la traversée de la voie ferrée, et tous les dommages résultant de cette traversée pour les concessionnaires de la mine, sont à la charge du concessionnaire de la voie ferrée.

Art. 15.— *Carrières.* — Si la voie ferrée s'étend sur des terrains renfermant des carrières ou les traverse souterrainement, elle ne peut être livrée à la circulation avant que les excavations qui pourraient en compromettre la solidité aient été remblayées ou consolidées.

Le Ministre des travaux publics détermine la nature et l'étendue des travaux qu'il convient d'entreprendre à cet effet, et qui sont d'ailleurs exécutés par les soins et aux frais du concessionnaire.

Art. 16. — *Contrôle et surveillance des travaux.* — Les travaux sont soumis au contrôle et à la surveillance du préfet, sous l'autorité du Ministre des travaux publics.

Ce contrôle et cette surveillance ont pour objet d'empêcher le concessionnaire de s'écarter des dispositions prescrites par le présent règlement et de celles qui résultent soit du cahier des charges, soit des projets approuvés.

Art. 17. — *Réception des travaux.* — A mesure que les travaux sont terminés sur des parties de voie ferrée susceptibles d'être livrées utilement à la circulation, il est 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 désigne.

Sur le vu du procès-verbal de cette reconnaissance, le préfet autorise, s'il y a lieu, la mise en exploitation des parties dont il s'agit; après cette autorisation, le concessionnaire peut mettre lesdites parties en service et y percevoir les taxes déterminées par le cahier des charges. Toutefois, ces réceptions partielles ne deviennent définitives que par la réception générale de la voie ferrée, laquelle est faite dans la même forme que les réceptions partielles.

Art. 18. — *Bornage et plan cadastral des parties en déviation.* — 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 doit faire faire à ses frais un bornage contradictoire avec chaque propriétaire riverain,

Droits réservés au Cnam et à ses partenaires

en présence du préfet ou de son représentant, ainsi qu'un plan cadastral des parties de la voie ferrée et de ses dépendances qui sont situées en dehors du sol des routes et chemins. Il fait dresser également à ses frais, et contradictoirement avec les agents désignés par le préfet, un état descriptif de tous les ouvrages d'art qui ont 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 est 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, deviennent partie intégrante de la voie ferrée, donnent lieu, au fur et à mesure de leur acquisition, à des bornages supplémentaires, et sont ajoutés sur le plan cadastral ; addition est également faite sur l'atlas de tous les ouvrages d'art exécutés postérieurement à sa rédaction.

Titre II. — Entretien et exploitation.

Art. 19. — *Entretien.* — La voie ferrée et tout le matériel qui en dépend doivent être constamment entretenus en bon état, de manière que la circulation y soit toujours facile et sûre.

Les frais d'entretien et ceux auxquels donnent lieu les réparations ordinaires ou extraordinaires de la voie ferrée sont à la charge du concessionnaire.

Sur les sections à rails noyés où la voie ferrée est accessible aux voitures ordinaires, l'entretien du pavage ou de l'empierrement de la surface affectée à la circulation du tramway est réglé, pour chaque concession, par le cahier des charges, qui indique le service chargé d'exécuter cet entretien, ainsi que la répartition des dépenses.

Sur les sections où la voie ferrée n'est pas accessible aux voitures ordinaires, l'entretien, qui est à la charge du concessionnaire, comprend la surface entière des voies, augmentée d'une zone d'un mètre (1 m. 00), qui sera mesurée à partir de chaque rail extérieur.

Si la voie ferrée et les parties de la voie publique dont l'entretien est confié au concessionnaire ne sont pas constamment entretenues en bon état, il y est pourvu d'office à la diligence du préfet et aux frais du concessionnaire, sans préjudice, s'il y a lieu, de l'application des dispositions indiquées ci-après dans l'article 41.

Le montant des avances faites est recouvré au moyen de rôles que le préfet rend exécutoires.

Art. 20. — *Du matériel employé à l'exploitation.* — Le matériel roulant qui est mis sur la voie ferrée doit passer librement dans le gabarit, dont les dimensions sont fixées conformément aux dispositions de l'article 4 du présent règlement.

La traction est opérée conformément aux clauses de la concession.

Art. 21. — *Machines locomotives à vapeur.* — Les machines locomotives à vapeur sont construites sur les meilleurs modèles; elles doivent satisfaire aux prescriptions des articles 7, 8, 9, 11 et 15 de l'ordonnance du 15 novembre 1846,

Droits réservés au Cnam et à ses partenaires

et pour ce qui concerne spécialement leur générateur, aux dispositions du décret du 30 avril 1880.

Les types des machines employées, leur poids et leur maximum de charge par essieu doivent être approuvés par le préfet, sur l'avis du service du contrôle, eu égard aux besoins de l'exploitation et à la composition ainsi qu'à l'état de la voie.

Les machines sont pourvues de freins assez puissants pour que, lancées sur une pente de deux centimètres par mètre (0 m. 02) avec une vitesse de vingt kilomètres (20 km.) à l'heure, elles puissent être arrêtées, sans le secours des freins des voitures remorquées, sur un espace de vingt mètres (20 m. 00) au plus.

Les locomotives à feu ne doivent donner aucune odeur et ne doivent répandre sur la voie publique ni flammèches, ni escarbilles, ni cendres, ni fumée, ni eau excédante, le concessionnaire étant expressément responsable de tout incendie causé par l'emploi des machines à feu, soit sur la voie publique, soit dans les propriétés riveraines.

Aucune locomotive ne peut être mise en service qu'en vertu d'un permis spécial de circulation délivré par le préfet sur la proposition des fonctionnaires chargés du contrôle, après accomplissement des formalités prescrites pour les locomotives de chemins de fer et après vérification de l'efficacité des freins, eu égard à la vitesse de la machine et à l'inclinaison de la voie.

Art. 22 — *Autres moteurs mécaniques.* — Les machines fixes et les machines locomotives de tout autre système que la machine locomotive à vapeur munie d'un foyer doivent satisfaire aux prescriptions spéciales arrêtées par le Ministre des travaux publics.

Art. 23. — *Voitures et wagons.* — Les voitures de voyageurs doivent satisfaire aux prescriptions des articles 8, 9, 12, 13, 14 et 15 de l'ordonnance royale du 15 novembre 1846. Elles sont suspendues sur ressorts e peuvent être à deux étages.

L'étage inférieur est complètement couvert, garni de banquettes avec dossiers, fermé à glaces au moins pendant l'hiver, muni de rideaux et éclairé pendant la nuit ; l'étage supérieur est garni de banquettes avec dossiers ; on y accède au moyen d'escaliers qui sont accompagnés, ainsi que les couloirs latéraux donnant accès aux places, de garde-corps solides d'au moins un mètre dix centimètres (1 m. 10) de hauteur effective.

Sur les voies ferrées où la traction est opérée au moyen de locomotives, l'étage supérieur est couvert et protégé à l'avant et à l'arrière par des cloisons.

Les dossiers et les banquettes doivent être inclinés et les dossiers sont élevés à la hauteur des épaules des voyageurs.

Il peut y avoir des places de plusieurs classes ; la disposition particulière des places de chaque classe est conforme aux prescriptions arrêtées par le préfet.

Les wagons destinés au transport des marchandises, des chevaux ou des bestiaux, les plates-formes, et en général toutes les parties du matériel roulant, sont de bonne et solide construction, et satisfont aux prescriptions des articles 8, 9 et 15 de l'ordonnance royale du 15 novembre 1846.

Droits réservés au Cnam et à ses partenaires

Chaque voiture sans exception est munie d'un frein puissant.

Art. 24. — *Entretien du matériel roulant.* — Le matériel roulant et tout le matériel servant à l'exploitation sont constamment maintenus dans un bon état d'entretien et de propreté.

Si le matériel dont il s'agit n'est pas entretenu en bon état, il y est pourvu d'office, à la diligence du préfet et aux frais du concessionnaire, sans préjudice, s'il y a lieu, des dispositions indiquées ci-après dans l'article 41.

Art. 25. — *Règles d'exploitation applicables à tous les services de tramways.* — GARDIENNAGE ET SIGNAUX. — Le concessionnaire est tenu de prendre à ses frais, partout où la nécessité en aura été reconnue par le préfet, sur l'avis du service du contrôle, et eu égard au mode d'exploitation employé, les mesures nécessaires pour assurer la liberté et la sécurité du passage des voitures et des trains sur la voie ferrée, et celle de la circulation ordinaire sur les routes et chemins que suit ou traverse la voie ferrée.

Art. 26. — ATELIERS DE RÉPARATION DE LA VOIE. — Lorsqu'un atelier de réparation est établi sur une voie, des signaux doivent indiquer si l'état de la voie ne permet pas le passage des voitures ou des trains, ou s'il suffit d'en ralentir la marche.

Art. 27. — ÉCLAIRAGE DES VOITURES OU DES TRAINS. — Toute voiture isolée ou tout train porte extérieurement un feu rouge à l'avant et un feu vert à l'arrière. Les fanaux sont à réflecteurs; ils sont allumés au coucher du soleil et ne peuvent être éteints avant son lever.

Art. 28. — TRANSPORT DES MATIÈRES DANGEREUSES. — Il est interdit d'admettre dans les convois qui portent des voyageurs aucune matière pouvant donner lieu soit à des explosions, soit à des incendies.

Art. 29. — *Service des tramways à traction de chevaux.* — Le cocher doit avoir l'appareil de manœuvre du frein sous la main; il doit porter son attention sur l'état de la voie, sur l'approche des voitures ordinaires ou des troupeaux, et ralentir ou même arrêter la marche en cas d'obstacles, suivant les circonstances; il doit se conformer aux signaux de ralentissement ou d'arrêt qui lui sont faits par les gardiens et ouvriers de la voie.

Le cocher est muni d'une trompe ou d'un cornet, ou de tout autre instrument du même genre, afin de signaler son approche.

Dans les tramways à service de voyageurs, le cocher doit se trouver en communication, au moyen d'un signal d'arrêt, soit avec le receveur, soit avec les voyageurs dans les voitures où il n'y a pas de receveur.

Art. 30. — *Service des tramways à traction mécanique.* — COMPOSITIONS DES TRAINS. — Sur les lignes de tramways à traction mécanique, la longueur des trains ne peut dépasser soixante mètres (60 m.). Sous la réserve de cette condition, qui est de rigueur, tout convoi ordinaire de voyageurs doit contenir des voitures ou des compartiments de toutes classes en nombre suffisant pour le service du public.

Les machines et voitures entrant dans la composition de tous les trains sont liées entre elles par des attaches rigides, avec ressorts.

Art. 31. — COMPOSITION DES TRAINS. MACHINES. — Les machines sont placées

Droits réservés au Cnam et à ses partenaires

en tête des trains. Il ne peut être dérogé à cette disposition que pour les manœuvres à exécuter dans les stations ou pour le cas de secours ; dans ces cas spéciaux, la vitesse ne doit pas dépasser cinq kilomètres à l'heure (5 km.).

Les trains sont remorqués par une seule machine, sauf à la montée des rampes de forte inclinaison ou en cas d'accident.

Il est, dans tous les cas, interdit d'atteler simultanément plus de deux machines à un train ; la machine placée en tête règle la marche du train, dont la vitesse ne doit jamais dépasser dix kilomètres à l'heure (10 km.) dans le cas d'un double attelage.

Art. 32. — PERSONNEL DES TRAINS. — Chaque machine à feu est conduite par un mécanicien et un chauffeur.

Il ne peut être employé que des mécaniciens agréés par le préfet, sur le rapport du service du contrôle.

Le chauffeur doit être capable d'arrêter la machine en cas de besoin.

Chaque train est accompagné, en outre, du nombre de conducteurs gardes-freins qui sera jugé nécessaire ; il y a d'ailleurs, en tous cas, sur la dernière voiture, un conducteur qui est mis en communication avec le mécanicien.

Lorsqu'il y a plusieurs conducteurs dans un train, l'un d'eux doit avoir autorité sur les autres.

Avant le départ du train, le mécanicien s'assure si toutes les parties de la locomotive sont en bon état et, particulièrement, si le frein fonctionne convenablement. Il ne doit mettre le train en marche que lorsque le conducteur chef du train a donné le signal du départ.

En marche, le mécanicien doit porter son attention sur l'état de la voie, sur l'approche des voitures ordinaires ou des troupeaux, et ralentir ou même arrêter en cas d'obstacles, suivant les circonstances ; il doit se conformer aux signaux qui lui sont faits par les gardiens et ouvriers de la voie.

Cet agent signale l'approche du train au moyen d'une trompe, d'une cloche, ou de tout autre instrument du même genre, à l'exclusion du sifflet à vapeur.

Dans les tramways à service de voyageurs, le mécanicien doit se trouver en communication, au moyen d'un signal d'arrêt, soit avec le receveur ou employé, soit avec les voyageurs.

Aucune personne autre que le mécanicien et le chauffeur ne peut monter sur la locomotive, à moins d'une permission spéciale et écrite du directeur de l'exploitation de la voie ferrée. Sont exceptés de cette interdiction les fonctionnaires chargés de la surveillance.

Art. 33. — *Service des tramways à traction mécanique.* — *Composition des trains.* — *Marche des trains.* — Le préfet détermine, sur la proposition du concessionnaire, le minimum et le maximum de la vitesse des convois de voyageurs et de marchandises sur les différentes sections de la ligne, ainsi que le tableau du service des trains.

La vitesse des trains, en marche, ne peut dépasser vingt kilomètres à l'heure (20 km.). Cette vitesse doit d'ailleurs être diminuée dans la traversée des lieux habités, ou en cas d'encombrement de la route.

Le mouvement doit également être ralenti ou même arrêté toutes les fois

Droits réservés au Cnam et à ses partenaires

que l'arrivée d'un train, effrayant les chevaux ou autres animaux, pourrait être la cause de désordres et occasionner des accidents.

Les trains ne peuvent stationner en dehors des gares que durant le temps strictement nécessaire pour les besoins du service.

Les locomotives ou les voitures isolées ne peuvent stationner sur les voies affectées à la circulation.

Il est expressément interdit d'effectuer le nettoyage des grilles sur la voie publique.

Art. 34. — *Service des tramways à traction mécanique. Composition des trains. Accidents.* — Des machines dites de secours ou de réserve doivent être entretenues constamment en feu et prêtes à partir, sur les lignes et aux points qui sont désignés par le préfet.

Il y a constamment au lieu de dépôt des machines une voiture chargée de tous les agrès et outils nécessaires en cas d'accident.

Chaque train doit d'ailleurs être muni des outils les plus indispensables.

Aux stations ou bureaux de contrôle et d'attente désignés par le préfet, le concessionnaire entretiendra les médicaments et moyens de secours nécessaires en cas d'accident.

Titre III. — **Police et surveillance.**

Art. 35. — *Des mesures concernant les personnes étrangères au service des voies ferrées.* — Il est défendu à toute personne étrangère au service de la voie ferrée :

1° De déranger, altérer ou modifier, sous quelque prétexte que ce soit, la voie ferrée et les ouvrages qui en dépendent;

2° De stationner sur la voie de fer ou d'y faire stationner des voitures;

3° D'y laisser séjourner des chevaux, bestiaux ou animaux d'aucune sorte;

4° D'y jeter ou déposer aucuns matériaux ni objets quelconques;

5° D'emprunter les rails de la voie ferrée pour la circulation de voitures étrangères au service.

Tout conducteur de voiture doit, à l'approche d'un train ou d'une voiture appartenant au service de la voie ferrée, prendre en main les guides ou le cordeau de son équipage, de façon à se rendre maître de ses chevaux, dégager immédiatement la voie, et s'en écarter de manière à livrer toute la largeur nécessaire au passage du matériel de la voie ferrée.

Tout conducteur de troupeau doit écarter les bestiaux de la voie ferrée à l'approche d'un train ou d'une voiture appartenant au service de cette voie.

Art. 36. — *Des mesures concernant les voyageurs.* — Il est défendu aux voyageurs :

1° D'entrer dans les voitures ou d'en sortir pendant la marche et autrement que par la portière réservée à cet effet;

2° De passer d'une voiture dans une autre, de se pencher au dehors, de stationner debout sur les impériales pendant la marche.

Il est interdit d'admettre dans les voitures plus de voyageurs que ne le comporte le nombre de places indiqué dans chaque compartiment.

L'entrée des voitures est interdite :

Droits réservés au Cnam et à ses partenaires

1° A toute personne en état d'ivresse ;

2° A tous individus porteurs d'armes à feu chargées ou de paquets qui, par leur nature, leur volume ou leur odeur, pourraient gêner ou incommoder les voyageurs. Tout individu porteur d'une arme à feu doit, avant son admission dans les voitures, faire constater que son arme n'est point chargée.

Aucun chien n'est admis dans les voitures servant au transport des voyageurs; toutefois la Compagnie peut placer dans des compartiments spéciaux les voyageurs qui ne voudraient pas se séparer de leur chiens, pourvu que ces animaux soient muselés, en quelque saison que ce soit.

Art. 37. — *Expédition de matières dangereuses.* — Les personnes qui veulent expédier des marchandises considérées comme pouvant être une cause d'explosion ou d'incendie, d'après la classification du décret du 12 août 1874, doivent en faire la déclaration formelle au moment où elles les livrent au service de la voie ferrée.

Les expéditeurs doivent se conformer, en ce qui concerne l'emballage et les marques des colis dangereux, aux prescriptions du décret précité.

Art. 38. — *Affichage du service des voies ferrées.* — Des affiches placées dans les bureaux d'attente et de contrôle font connaître au public les heures de départ des convois ordinaires, les stations qu'ils doivent desservir, les heures auxquelles ils doivent arriver à ces stations et en partir.

Si l'exploitation de la ligne comporte des arrêts en pleine voie, afin de prendre ou de laisser soit des voyageurs, soit des marchandises, ces affiches font connaître cette circonstance en n'annonçant dans ce cas que les heures de départ des gares extrêmes.

Art. 39. — *Contrôle et surveillance de l'exploitation.* — Le préfet nomme les agents chargés du contrôle et de la surveillance prévus par l'article 21 de la loi du 11 juin 1880.

Ces agents ont notamment pour mission :

1° En ce qui concerne l'exploitation commerciale :

De surveiller le mode d'application des tarifs approuvés et l'exécution des mesures prescrites pour la réception et l'enregistrement des colis, leur transport et leur remise aux destinataires ;

De veiller à l'exécution des mesures prescrites pour que le service des transports ne soit pas interrompu aux points extrêmes de lignes en communication l'une avec l'autre ;

De vérifier les conditions des traités qui seraient passés par les Compagnies avec les entreprises de transport par terre ou par eau en correspondance avec la voie ferrée, et de signaler toutes les infractions au principe de l'égalité des taxes ;

De constater le mouvement de la circulation des voyageurs et des marchandises, les recettes ;

2° En ce qui concerne l'exploitation technique :

De vérifier l'état de la voie de fer, des terrassements, des ouvrages d'art et du matériel roulant, et de veiller à l'exécution des réglements relatifs à la police et la sûreté de la circulation ;

3° En ce qui concerne la police :

Droits réservés au Cnam et à ses partenaires

De surveiller la composition, le départ, l'arrivée, la marche et le stationnement des trains, l'observation des règlements de police, tant par le public que par le concessionnaire, sur les voies publiques empruntées par la voie ferrée, l'entrée, le stationnement et la circulation des voitures dans les cours et stations, l'admission du public dans les gares et sur les quais de la voie ferrée.

Les concessionnaires sont tenus de fournir des locaux convenables aux agents du contrôle spécialement désignés par le préfet. Ils sont aussi tenus de présenter aux agents du contrôle, à toute réquisition, les registres de dépenses et de recettes relatifs à l'exploitation commerciale, ainsi que les registres de réception et d'expédition des colis.

Toutes les fois qu'il arrive un accident sur la voie ferrée, il en est fait immédiatement déclaration, par le chef de train, à l'agent du contrôle dont le poste est le plus voisin. Le préfet et le chef du contrôle en sont immédiatement informés par les soins du concessionnaire.

Outre la surveillance ordinaire, le préfet délègue, aussi souvent qu'il le juge utile, un ou plusieurs commissaires à l'effet de reconnaître et de constater l'état de la voie ferrée, de ses dépendances et de son matériel, et à l'effet d'exercer une surveillance spéciale sur tout ce qui ne rentre pas dans les attributions des agents du contrôle.

Art. 40. — *Règlements de police et d'exploitation.* — Le concessionnaire est tenu ainsi que le public de se conformer aux prescriptions des arrêtés qui sont pris par les préfets pour l'exécution des dispositions qui précèdent.

Toutes les dépenses qu'entraîne l'exécution de ces prescriptions sont à la charge du concessionnaire.

Le concessionnaire est tenu de soumettre à l'approbation du préfet les règlements de service intérieur relatifs à l'exploitation de la voie ferrée.

Les règlements dont il s'agit sont obligatoires non seulement pour le concessionnaire, mais encore pour tous ceux qui obtiendront ultérieurement l'autorisation d'établir des lignes ferrées d'embranchement ou de prolongement, et en général pour toutes les personnes qui emprunteront l'usage du chemin de fer.

Art. 41. — *Interruption de l'exploitation.* — Si l'exploitation de la voie ferrée vient à être interrompue en totalité ou en partie, si le mauvais état de la voie ou du matériel roulant compromet la sécurité du public, si le mauvais entretien de la partie de la route dont le concessionnaire doit prendre soin compromet la sécurité publique, le préfet prend immédiatement, aux frais et risques du concessionnaire, les mesures nécessaires afin d'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 peut être prononcée par le Ministre des travaux publics, sauf recours au Conseil d'État par la voie contentieuse.

Il est pourvu tant à la continuation et à l'achèvement des travaux qu'à l'exécution des autres engagements contractés par le concessionnaire au

Droits réservés au Cnam et à ses partenaires

moyen d'une adjudication qui sera ouverte sur une mise à prix des ouvrages exécutés, des matériaux approvisionnés et des parties de la voie ferrée 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 un 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 constgnations, soit à la caisse du trésorier-payeur général 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 pas être inférieures à la mise à prix.

L'adjudicataire sera substitué aux charges et aux droits du concessionnaire évincé ; il recevra notamment 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 de l'autorité qui a fait la concession.

Si l'adjudication ouverte n'amène aucun résultat, une seconde adjudication sera tentée sur les mêmes bases après un délai de trois mois ; si cette seconde tentative reste également sans résultat, le concessionnaire sera définitivement déchu de tous droits, et alors les ouvrages exécutés, les matériaux approvisionnés et les parties de voie ferrée déjà livrées à l'exploitation appartiendront à l'autorité qui a fait la concession.

Titre IV. — Dispositions diverses.

Art. 42. — *Construction de nouvelles voies de communication.* — Dans le cas où le Gouvernement ordonne ou autorise la construction de routes nationales, départementales ou vicinales, de chemins de fer ou de canaux qui traversent une ligne concédée, le concessionnaire ne peut s'opposer à ces travaux ; mais toutes les dispositions nécessaires sont prises pour qu'il n'en résulte aucun obstacle à la construction ou au service de la voie ferrée, ni aucuns frais pour le concessionnaire.

Art. 43. — *Concessions ultérieures de nouvelles lignes.* — Toute exécution ou autorisation ultérieure de route, de canal, de chemin de fer, de travaux de navigation dans la contrée où est située une voie ferrée qui a fait l'objet d'une concession, ou dans toute autre contrée voisine ou éloignée, ne peut donner ouverture à aucune demande d'indemnité de la part du concessionnaire.

Droits réservés au Cnam et à ses partenaires

Art. 44. — *Retrait d'autorisation.* — L'autorisation d'établir ou de maintenir une voie ferrée sur le sol des voies publiques peut être retirée à toute époque, en totalité ou en partie, dans les formes suivies pour la concession, lorsque la nécessité en a été reconnue dans l'intérêt public par le Gouvernement, après une enquête ; le tout sous réserve de l'application des articles 6 et 11 de la la loi du 11 juin 1880.

Art. 45. — *Réserves sous lesquelles le concessionnaire est admis à emprunter le sol des voies publiques.* — Le concessionnaire n'est admis à réclamer aucune indemnité :

Ni à raison des dommages que le roulage ordinaire pourrait occasionner aux ouvrages de la voie ferrée;

Ni à raison de l'état de la chaussée et des conséquences qui pourraient en résulter pour l'état et l'entretien de la voie ;

Ni enfin pour une cause quelconque résultant de l'usage de la voie publique.

Les indemnités dues à des tiers pour des dommages pouvant résulter de la construction ou de l'exploitation de la voie ferrée sont entièrement à la charge du concessionnaire.

Art. 46. — En cas d'interruption de la voie ferrée par suite de travaux exécutés sur la voie publique, le concessionnaire peut être tenu de rétablir provisoirement les communications, soit en déplaçant momentanément ses voies, soit en employant pour la traversée de l'obstacle des voitures ordinaires qui puissent le tourner en suivant d'autres lignes.

Art. 47. — *Concessions de voies de fer d'embranchement et de prolongement.* — Le Gouvernement, les départements et les communes ont le droit de concéder de nouvelles voies de fer s'embranchant sur une voie ferrée déjà concédée, ou à établir en prolongement de la même voie.

Le concessionnaire de la ligne principale ne peut s'opposer à l'exécution de 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 aucuns frais particuliers pour son entreprise.

Les concessionnaires des voies de fer d'embranchement ou de prolongement ont la faculté, moyennant l'observation du paragraphe 1er de l'article 20 du présent règlement, et des règlements de police et de service qui régissent la ligne principale et moyennant les tarifs du cahier des charges de cette dernière ligne, de faire circuler leurs voitures, wagons et machines sur la ligne principale. Cette faculté est réciproque à l'égard desdits embranchements et prolongements.

Dans le cas où les divers concessionnaires ne peuvent s'entendre sur l'exercice de cette faculté, le Ministre des travaux publics statue sur les difficultés qui s'élèvent entre eux à cet égard.

Le concessionnaire d'une voie ferrée ne peut toutefois être tenu d'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 principale n'use pas de la faculté de circuler sur cette ligne,

Droits réservés au Cnam et à ses partenaires

comme aussi dans le cas où le concessionnaire de cette dernière ligne ne veut pas circuler sur les prolongements et embranchements, ces concessionnaires sont 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 sert d'un matériel qui n'est pas sa propriété paye une indemnité en rapport avec l'usage et la détérioration de ce matériel. Dans le cas où les concessionnaires ne se mettent pas d'accord sur la quotité de l'indemnité ou sur les moyens d'assurer la continuation du service sur toutes les lignes, l'administration y pourvoit d'office et prescrit toutes les mesures nécessaires.

Gares communes. — Le concessionnaire est tenu, si l'administration le juge convenable, de partager l'usage des stations établies à l'origine des voies de fer d'embranchement avec les Compagnies qui deviendraient concessionnaires desdits embranchements.

Il est fait un partage équitable des frais résultant de l'usage commun desdites gares, et les sommes à payer par les Compagnies nouvelles sont, 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 est statué par le Ministre des travaux publics, les concessionnaires entendus.

Art. 48. — *Embranchements industriels.* — Le concessionnaire de toute voie ferrée affectée au transport des marchandises est tenu de s'entendre avec tout propriétaire de carrières, de mines ou d'usines qui, offrant de se soumettre aux conditions prescrites ci-après, demande un embranchement; à défaut d'accord, le préfet statue sur la demande, le concessionnaire entendu.

Les embranchements sont construits aux frais des propriétaires de carrières, de mines et d'usines, et de manière 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 le service de la ligne principale.

Leur entretien est fait avec soin, aux frais de leurs propriétaires, et sous le contrôle du préfet. Le concessionnaire a le droit de faire surveiller par ses agents cet entretien, ainsi que l'emploi de son matériel sur les embranchements.

Le préfet peut, à toute époque, prescrire les modifications qui sont jugées utiles dans la soudure, le tracé ou l'établissement de la voie desdits embranchements, et les changements sont opérés aux frais des propriétaires.

Le préfet peut 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 est tenu d'envoyer ses wagons sur tous les embranchements autorisés destinés à faire communiquer des établissements de carrières, de mines ou d'usines avec la ligne principale.

Le concessionnaire amène ses wagons à l'entrée des embranchements.

Les expéditeurs ou destinataires font conduire les wagons dans leurs éta-

Droits réservés au Cnam et à ses partenaires

blissements pour les charger ou décharger, et les ramènent au point de jonction avec la ligne principale, le tout à leurs frais.

Les wagons ne peuvent d'ailleurs être employés qu'au transport d'objets et marchandises destinés à la ligne principale.

Le temps pendant lequel les wagons séjournent sur les embranchements particuliers ne peut excéder six heures, lorsque l'embranchement n'a pas plus d'un kilomètre. Ce temps est 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 sont dépassées, nonobstant l'avertissement spécial donné par le concessionnaire, il peut exiger une indemnité égale à la valeur du droit de loyer des wagons pour chaque période de retard après l'avertissement.

S'il est jugé nécessaire par le préfet, statuant sur l'avis du service du contrôle, d'établir un gardien aux aiguilles d'un embranchement industriel, le traitement de cet agent est à la charge du propriétaire de l'embranchement; mais il est nommé et payé par le concessionnaire.

En cas de difficulté, il est statué par l'administration, le concessionnaire entendu.

Les propriétaires d'embranchement sont responsables des avaries que le matériel peut 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 peut, 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.

Le concessionnaire est indemnisé de la fourniture et de l'envoi de son matériel sur les embranchements par la perception du tarif qui est fixé par son cahier des charges pour chaque kilomètre parcouru.

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

Le chargement et le déchargement sur les embranchements s'opèrent aux frais des expéditeurs ou destinataires, soit qu'ils les fassent eux-mêmes, soit que la Compagnie du tramway consente à les opérer.

Dans ce dernier cas, ces frais sont l'objet d'un règlement arrêté par le préfet sur la proposition du concessionnaire.

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

La surcharge, s'il y en a, est payée au prix du tarif légal et au prorata du poids réel. Le concessionnaire est en droit de refuser les chargements qui dépasseraient le maximum déterminé par son cahier des charges.

Ce maximum sera révisé par le préfet de manière à être toujours en rapport avec la capacité des wagons.

Les wagons sont pesés à la station d'arrivée par les soins et aux frais du concessionnaire.

Droits réservés au Cnam et à ses partenaires

Art. 49. — *Contribution foncière.* — La contribution foncière pour les dépendances situées en dehors de l'assiette des routes, chemins et autres voies publiques est établie en raison de la surface occupée par ces dépendances ; la cote en est calculée comme pour les canaux, conformément à la loi du 25 avril 1803.

Les bâtiments et magasins dépendant de l'exploitation de la voie ferrée sont assimilés aux propriétés bâties de la localité. Toutes les contributions auxquelles ces édifices peuvent être soumis sont, aussi bien que la contribution foncière, à la charge du concessionnaire.

Art. 50. — *Agents du concessionnaire.* — Les agents et gardes que le concessionnaire établit, soit pour la perception des droits, soit pour la surveillance et la police de la voie de fer et de ses dépendances, peuvent être assermentés, et sont, dans ce cas, assimilés aux gardes champêtres. Ces agents sont revêtus d'un uniforme ou sont porteurs d'un signe distinctif.

Art. 51. — *Comptes rendus statistiques annuels et trimestriels.* — Tout concessionnaire doit adresser chaque année au préfet des états statistiques conformes aux modèles qui seront arrêtés par le Ministre des travaux publics et qui comprennent les renseignements relatifs à l'année entière (du 1er janvier au 31 décembre).

Cet envoi est fait le 15 avril de chaque année au plus tard. Les renseignements fournis par le concessionnaire peuvent être publiés.

Indépendamment de ces états annuels, le compte rendu des résultats de l'exploitation, comprenant les dépenses d'établissement et d'exploitation et les recettes brutes, est remis au préfet dans le mois qui suit l'expiration de chaque trimestre. Ce compte rendu est dressé en trois expéditions, destinées au préfet, au représentant de l'autorité qui a donné la concession, et au Ministre des travaux publics ; il est publié, au moins par extraits, dans le *Journal officiel*, conformément aux prescriptions de l'article 19 de la loi du 11 juin 1880.

Art. 52. — *Frais de contrôle.* — Les frais de visite, de surveillance et de réception des travaux et les frais de contrôle de l'exploitation sont supportés par le concessionnaire.

Afin de pourvoir à ces frais, le concessionnaire est tenu de verser chaque année, à la caisse centrale du trésorier-payeur général du département, la somme qui est fixée dans le cahier des charges de la concession par chaque kilomètre de voie ferrée concédé.

Si le concessionnaire ne verse pas la somme ci-dessus réglée aux époques fixées, le préfet rend un rôle exécutoire, et le montant en est recouvré comme en matière de contributions publiques.

Art. 53. — *Registre des réclamations.* — Il est tenu dans chaque station et dans chaque bureau d'attente un registre coté et parafé par le maire de la commune, lequel est destiné à recevoir les réclamations des personnes (voyageurs ou autres) qui auraient des plaintes à former, soit contre le concessionnaire, soit contre ses agents.

Ce registre est présenté à toute réquisition du public; il est visé par les agents du service du contrôle et de surveillance administrative.

Droits réservés au Cnam et à ses partenaires

Art. 54. — *Propositions du concessionnaire.* — Dans tous les cas où, conformément aux dispositions du présent règlement, le préfet doit statuer sur la proposition d'un concessionnaire, celui-ci est tenu de lui soumettre cette proposition dans le délai qui a été déterminé, faute de quoi le préfet peut statuer directement.

Si le préfet pense qu'il y a lieu de modifier la proposition du concessionnaire, il doit, sauf le cas d'urgence, entendre celui-ci avant de prescrire les modifications dont il s'agit.

Art. 55. — *Affichage et publication du présent règlement.* — Des exemplaires du présent règlement, ainsi que des articles de l'ordonnance royale du 15 novembre 1846, du décret du 30 avril 1880 et du décret du 12 août 1874, auxquels il se réfère, sont constamment affichés, à la diligence du concessionnaire, aux abords des bureaux des voies ferrées qui empruntent le sol des voies publiques ainsi que dans les salles d'attente.

Le conducteur ou receveur de toute voiture, le conducteur principal de tout train en marche sont munis d'un exemplaire de tout règlement. Des extraits sont délivrés, chacun pour ce qui le concerne, aux cochers, receveurs, mécaniciens, chauffeurs, gardes-freins et autres agents employés sur la voie ferrée.

Des extraits, en ce qui concerne les règles à observer par les voyageurs pendant le trajet, sont placés dans chaque caisse de voiture.

Art. 56. — *Constatation et poursuite des contraventions.* — Sont constatées, poursuivies et réprimées conformément aux dispositions de la loi du 15 juillet 1845, qui ont été rendues applicables aux tramways par l'article 37 de la loi du 11 juin 1880, les contraventions au présent règlement, aux décisions ministérielles et aux arrêtés pris par les préfets pour l'exécution de ce règlement.

Art. 57. — Les dispositions du présent règlement sont applicables aux chemins de fer d'intérêt local sur les sections où ces chemins de fer empruntent le sol des voies publiques, sans préjudice de l'application de l'ordonnance du 15 novembre 1846.

Art. 58. — *Exécution du présent règlement.* — Le Ministre des travaux publics est chargé de l'exécution du présent décret, qui sera inséré au *Bulletin des lois* et au *Journal officiel*.

ANNEXE CXIX

Décret du 20 mars 1882, portant règlement d'administration publique pour l'exécution de l'article 16 de la loi du 11 juin 1880.

(SUBVENTIONS)

Le président de la République française,

Sur le rapport du Ministre des travaux publics,

Droits réservés au Cnam et à ses partenaires

Vu la loi du 11 juin 1880, relative aux chemins de fer d'intérêt local et aux tramways, et notamment l'article 16 ainsi conçu :

« Un règlement d'administration publique déterminera :

« 1° Les justifications à fournir par les concessionnaires pour établir les « recettes et les dépenses annuelles ;

« 2° Les conditions dans lesquelles seront fixés, en exécution de la présente « loi, le chiffre de la subvention due par l'État, le département ou les com- « munes, et, lorsqu'il y aura lieu, la part revenant à l'État, au département, « aux communes ou aux intéressés, à titre de remboursement de leurs avances, « sur le produit net de l'exploitation » ;

Vu l'avis du conseil général des ponts et chaussées en date du 8 février 1881, et les lettres du Ministre des finances en date des 25 juillet et 24 décembre 1881 ;

Le Conseil d'État entendu,

Décrète :

Article 1er. — Le capital de premier établissement qui doit servir de base pour l'application des articles 13 et 36 de la loi susvisée est fixé dans les conditions ci-après et dans les limites du maximum prévu par les actes de concession, à moins qu'il n'ait été fixé à forfait par une stipulation expresse.

Ce capital comprend toutes les sommes que le concessionnaire justifie avoir dépensées dans un but d'utilité pour l'exécution des travaux de construction proprement dits, l'achat du matériel fixe et d'exploitation, le parachèvement de la ligne après sa mise en exploitation, la constitution du capital-actions, l'émission des obligations, les intérêts des capitaux engagés pendant la période assignée à la construction par l'acte de concession ou jusqu'à la mise en exploitation si elle a lieu avant le délai fixé. Il peut être augmenté, s'il y a lieu, des insuffisances de recettes résultant de l'exploitation partielle des sections qui seraient ouvertes pendant ladite période de construction.

Les dépenses relatives à la constitution du capital-actions et à l'émission des obligations ne sont admises en compte que jusqu'à concurrence d'un maximum spécialement stipulé dans l'acte de concession.

Art. 2. — Tout concessionnaire de chemin de fer d'intérêt local ou de tramway subventionné doit remettre au préfet du département, dans un délai de quatre mois, à partir du jour de la mise en exploitation de la ligne entière, le compte détaillé des dépenses de premier établissement qu'il a faites jusqu'à ce jour.

Il présente, avant le 31 mars de chaque année, un compte supplémentaire de celles qu'il peut être autorisé à ne faire qu'après la mise en exploitation pour le parachèvement de la ligne ; mais, en tout cas, le compte de premier établissement doit être clos quatre ans au plus tard après la mise en exploitation de la ligne entière.

Dans le cas où l'acte de concession a prévu que le capital de premier établissement pourrait être successivement augmenté, jusqu'à concurrence d'une somme déterminée et pendant un certain délai, pour travaux complémentaires, tels que agrandissement de gares, augmentation du matériel roulant, pose de secondes voies ou de voies de garage, le concessionnaire doit, chaque année

Droits réservés au Cnam et à ses partenaires

avant le 31 mars, présenter un compte détaillé des dépenses qu'il a ainsi faites pendant l'année précédente en vertu d'une autorisation spéciale et préalable donnée par le Ministre des travaux publics quand l'État a consenti à garantir ce capital complémentaire, et par le préfet dans les autres cas.

Art. 3. — Avant le 31 mars de chaque année, le concessionnaire remet au préfet du département un compte détaillé, établi d'après ses registres, et comprenant pour l'année précédente :

1° Les produits bruts, de toute nature, de l'exploitation ;

2° Les frais d'entretien et d'exploitation, à moins que ces frais n'aient été déterminés à forfait par l'acte de concession ou par un acte postérieur.

Le compte d'entretien et d'exploitation ne peut comprendre aucune dépense d'établissement ni aucune dépense pour augmentation du matériel roulant.

Art. 4. — Le Ministre des travaux publics détermine, après avoir pris l'avis du Ministre des finances, les justifications que le concessionnaire doit produire à l'appui de ces différents comptes, dont les développements par article sont présentés conformément aux modèles arrêtés par lui.

Art. 5. — Les comptes ainsi produits par le concessionnaire sont soumis à l'examen d'une commission instituée par le Ministre des travaux publics et composée ainsi qu'il suit :

Le préfet ou le secrétaire général délégué, président ;

Un membre du conseil général du département ou du conseil municipal, si la concession émane d'une commune, ledit membre désigné par le conseil auquel il appartient ;

Un ingénieur des ponts et chaussées ou des mines, désigné par le Ministre des travaux publics ;

Un fonctionnaire de l'administration des finances, désigné par le Ministre des finances.

La commission désigne elle-même son secrétaire ; s'il est pris en dehors de son sein, il n'a que voix consultative.

Le président a voix prépondérante en cas de partage.

Dans le cas où la ligne s'étend sur plusieurs départements, il est institué une commission spéciale pour chaque département. Ces commissions peuvent se réunir et délibérer en commun si la concession a été faite conjointement par les conseils généraux de ces départements, par application des articles 89 et 90 de la loi du 10 août 1871 ; la présidence appartient au préfet du département que la ligne traverse dans la plus grande longueur.

Art. 6. — Le concessionnaire est tenu de représenter les registres, pièces comptables, correspondances et tous autres documents que la commission juge nécessaires à la vérification des comptes.

La commission peut se transporter au besoin, par elle-même ou par ses délégués, soit au siège de l'entreprise, soit dans les gares, stations ou bureaux de la ligne.

Art. 7. — La commission adresse son rapport avec les comptes et les pièces justificatives au Ministre des travaux publics, qui les examine après les avoir communiqués au Ministre des finances.

Si cet examen ne révèle pas de difficultés ou si les modifications jugées né-

Droits réservés au Cnam et à ses partenaires

cessaires sont acceptées par le Ministre des finances, le département, les communes et le concessionnaire, le Ministre des travaux publics arrête définitivement le capital de premier établissement qui doit servir de base pour l'application des articles 13 et 36 de la loi du 11 juin 1880.

Il est procédé de la même manière pour arrêter annuellement le chiffre de la subvention due par l'État, le département ou les communes et, lorsqu'il y a lieu, la part revenant à l'État, au département, aux communes ou aux intéressés, à titre de remboursement de leurs avances, sur le produit net de l'exploitation.

Art. 8. — Lorsqu'il n'y a pas accord entre l'État, le département ou la commune et le concessionnaire, les comptes sont soumis, avec toutes les pièces à l'appui, à une Commission supérieure instituée par le Ministre des travaux publics et composée d'un conseiller d'État, président, et de six membres, dont trois au choix du Ministre des finances.

Un ou plusieurs secrétaires sont attachés à la Commission par arrêté du Ministre des travaux publics; ils ont voix délibérative dans les affaires dont ils sont rapporteurs.

Le président a voix prépondérante en cas de partage.

La Commission adresse son rapport au Ministre des travaux publics qui statue après avoir pris l'avis du Ministre des finances, sauf recours au Conseil d'État par la voie contentieuse.

Art. 9. — En présentant son compte annuel, le concessionnaire peut demander une avance sur la somme qui lui sera due à titre de subvention.

Le montant de l'avance est déterminé par le Ministre des travaux publics, sur le rapport de la commission locale, après communication au Ministre des finances.

Dans le cas où le règlement définitif des comptes de l'exercice ferait reconnaître que cette avance a été trop considérable, le concessionnaire devra rembourser immédiatement l'excédent au Trésor, au département où à la commune avec les intérêts à 4 % par an.

Art. 10. — La comptabilité de tout concessionnaire subventionné est soumise à la vérification de l'inspection générale des finances, qui a, pour l'accomplissement de cette mission, tous les droits dévolus aux commissions de contrôle par l'article 6 du présent décret.

Art. 11. — Dans le cas où l'État n'a pris aucun engagement et où l'entreprise de chemin de fer ou de tramway est subventionnée seulement par un département ou une commune, il est procédé à l'examen et au règlement des comptes dans les mêmes formes; mais les attributions conférées au Ministre des travaux publics par les articles 4, 5, 7 et 9 sont exercées par le préfet, sans qu'il soit besoin de consulter le Ministre des finances.

Lorsqu'une des parties conteste le compte arrêté par le préfet, l'article 8 est applicable.

Art. 12. — Si la subvention est donnée par le département ou la commune en capital, en terrains, en travaux ou sous toute autre forme que celle d'annuités, elle est évaluée et transformée en annuités au taux de 4 %, pour l'application des articles 13 et 36 de la loi, aux termes desquels l'État ne peut

Droits réservés au Cnam et à ses partenaires

subvenir pour partie aux insuffisances annuelles qu'à la condition qu'une partie au moins équivalente sera payée par le département ou la commune.

Art. 13. — La subvention à allouer pour l'année de la mise en exploitation de la ligne sera calculée, d'après les bases indiquées dans les articles 13 et 36 de la loi susvisée, au prorata du temps écoulé depuis le jour de l'ouverture de la ligne jusqu'au 31 décembre suivant.

Art. 14. — Chaque loi ou décret par lequel l'État s'engage à subventionner un chemin de fer d'intérêt local ou un tramway fixe le maximum de la charge annuelle qui peut résulter pour le Trésor de l'application des articles 13 ou 36 de la loi susvisée, de manière que le montant réuni de ces maxima ne dépasse, en aucun cas, la somme de 400 000 fr. fixée par l'article 14 pour l'ensemble des lignes situées dans un même département.

Art. 15. — Le Ministre des travaux publics et le Ministre des finances sont chargés, chacun en ce qui le concerne, de l'exécution du présent décret, qui sera promulgué au *Journal officiel* et inséré au *Bulletin des lois*.

ANNEXE CXX

Cahier des charges type pour la concession des chemins fer d'intérêt local, approuvé par décret du 6 août 1881 délibéré en Conseil d'État.

TITRE Ier. — **Tracé et construction.**

Article 1er. — *Tracé*. — Le chemin de fer d'intérêt local qui fait l'objet du présent cahier des charges partira de . . . . . passera à ou près . . . . .

Art. 2. — *Délais d'exécution*. — Les travaux devront être commencés dans un délai de....., à partir de la loi déclarative d'utilité publique. Ils seront poursuivis de telle façon que *la section de*. . . . . *à*. . . . . soit livrée à l'exploitation le . . . . . *la section de* . . . . . *à* . . . . . le. . . . . et la ligne entière le. . . . .

Art. 3. — *Approbation des projets*. — Aucun travail ne pourra être entrepris

(1) La présente formule type est rédigée dans l'hypothèse d'une concession conférée par un *département*. Ce mot sera modifié partout où il est imprimé *en italique* dans le cas où la concession émanerait d'une *commune*. (Articles 1 et 2 de la loi du 11 juin 1880.) On a aussi imprimé *en italique* les autres mots et chiffres qui peuvent être modifiés suivant les circonstances.

Droits réservés au Cnam et à ses partenaires

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 *six* 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.

Art. 4. — *Projets antérieurs.* — Le concessionnaire pourra prendre copie, sans déplacement, de tous les plans, nivellements et devis qui auraient été antérieurement dressés aux frais du *département*.

Art. 5. — *Pièces à fournir.* — 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 $\frac{1}{80\,000}$;

2° Un plan général à l'échelle de $\frac{1}{10\,000}$;

3° Un profil en long à l'échelle de $\frac{1}{5\,000}$; pour les longueurs et de $\frac{1}{1\,000}$ 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, comptées 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 0 m. 005 pour mètre et le profil type de la voie à l'échelle de 0 m. 02 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, celles 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 in-

Droits réservés au Cnam et à ses partenaires

diquées tant sur le plan que sur le profil en long; le tout sans préjudice des projets à fournir pour chacun de ces ouvrages.

Art. 6 (1). — *Acquisition des terrains. Ouvrages d'art. Établissement de la deuxième voie.* — Les terrains seront acquis, les ouvrages d'art et les terrassements seront exécutés et les rails seront posés pour une voie seulement, sauf l'établissement d'un certain nombre de gares d'évitement.

Le concessionnaire sera tenu d'exécuter à ses frais une seconde voie lorsque la recette brute kilométrique aura atteint le chiffre de (2) . . . . . francs 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'État, 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 qui les a ordonnés, l'administration pourra mettre le chemin de fer tout entier sous sequestre et exécuter elle-même les travaux.

Les terrains acquis pour l'établissement du chemin de fer ne pourront pas recevoir une autre destination.

Art. 7. — *Largeur de la voie. Gabarit du matériel roulant.* — La largeur de la voie entre les bords intérieurs des rails devra être de (3) . . .

La largeur des locomotives et des caisses des véhicules ainsi que de leur chargement ne dépassera pas (4).....; et la largeur du matériel roulant, y compris toutes saillies, notamment celle des marchepieds latéraux, restera inférieure à (5).....; la hauteur du matériel roulant au-dessus des rails sera au plus de (6).....

(1) Dans le cas où les dispositions de cet article ne paraîtront pas suffisantes, on pourra les remplacer par celles-ci :

Les terrains seront acquis, les ouvrages d'art et les terrassements seront exécutés et les rails seront posés pour deux voies.

Néanmoins le concessionnaire pourra être autorisé, à titre provisoire, à exécuter les terrassements et à ne poser les rails que pour une seule voie.

Les terrains acquis pour l'établissement du chemin de fer ne pourront pas recevoir une autre destination.

(2) A déterminer dans chaque cas particulier. On admet généralement le chiffre de 35,000 francs.

(3) 1 m. 44, 1 m. 00, ou 0 m. 75.

(4) Largeur à déterminer dans chaque cas particulier; toutefois on n'admettra pas plus de 2 m. 80 pour la voie de 1 m. 44, ni de 2 m. 50 pour la voie de 1 m. 00, ni de 1 m. 875 pour la voie de 0 m. 75.

(5) Largeur à déterminer dans chaque cas particulier; toutefois on n'admettra pas plus de 3 m. 10 pour la voie de 1 m. 44, ni de 2 m. 80 pour la voie de 1 m. 00, ni de 2 m. 175 pour la voie de 0 m. 75.

C'est cette dernière dimension, égale à la plus grande largeur du gabarit du matériel roulant, qui servira à déterminer la largeur de la plate-forme et des ouvrages d'art.

(6) 4 m. 20 pour la voie de 1 m. 44; hauteur à déterminer dans chaque cas particulier pour les autres voies.

Cette dimension servira à fixer l'élévation des ouvrages d'art qui seront établis au-dessus du chemin de fer.

Droits réservés au Cnam et à ses partenaires

Dans les parties à deux voies, la largeur de l'entre-voie, mesurée entre les bords extérieurs des rails, sera de. . . (1)

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 (2). . .

L'épaisseur de la couche de ballast sera d'au moins trente-cinq centimètres (0 m. 35), 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 quatre-vingt-dix centimètres (0 m. 90) au moins de la verticale de la partie la plus saillante du matériel roulant.

Le concessionnaire établira le long du chemin de fer les fossés ou rigoles qui seront jugés nécessaires pour l'asséchement 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.

Art. 8. — *Alignements et courbes. Pentes et rampes.* — Les alignements seront raccordés entre eux par des courbes dont le rayon ne pourra être inférieur à (3)...

Une partie droite de (4). . . . . au moins de longueur devra être ménagée entre deux courbes consécutives, lorsqu'elles seront dirigées en sens contraire.

Le maximum des déclivités est fixé à (5). . . . . millièmes.

Une partie horizontale de (6). . . . . mètres au moins devra être ménagée entre deux déclivités consécutives de sens contraire.

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.

Art. 9. — *Gares et stations.* — 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 seront établies dans les localités indiquées ci-après :

Si, pendant l'exploitation, de nouvelles stations, gares ou haltes sont re-

(1) La largeur de l'entre-voie sera telle qu'entre les parties les plus saillantes de deux véhicules qui se croisent il y ait un intervalle libre d'au moins cinquante centimètres (0 m. 50).

(2) Cette largeur sera calculée de façon que l'arête supérieure du ballast se trouve sur la verticale de la partie la plus saillante du matériel roulant.

(3) En général, et à moins de circonstances exceptionnelles dont il devra être justifié, 250 mètres pour les chemins à voie de 1 m. 44, 100 mètres pour les chemins à voie de 1 m. 00, et 50 mètres pour les chemins à voie de 0 m. 75.

(4) En général, 60 mètres pour la voie de 1 m. 44, et 40 mètres pour les voies de 1 m. 00 et de 0 m. 75.

(5) En général, et à moins de circonstances exceptionnelles, dont il devra être justifié, 30 millièmes.

(6) En général, 60 mètres pour la voie de 1 m. 44, et 40 mètres pour les voies de 1 m. 00 et de 0 m. 75.

Droits réservés au Cnam et à ses partenaires

connues 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 $\frac{1}{500}$ 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 d'un centimètre par mètre;

3° D'un mémoire descriptif dans lequel les dispositions essentielles du projet seront justifiées.

Art. 10. — *Traversée des routes et chemins.* — Le concessionnaire sera tenu de rétablir les communications interceptées par le chemin de fer, suivant les dispositions qui seront approuvées par l'administration compétente.

Art. 11. — *Passages au-dessus des routes et chemins.* — 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 huit mètres (8 m. 00) pour la route nationale, à sept mètres (7 m. 00) pour la route départementale, à cinq mètres (5 m. 00) pour un chemin vicinal de grande communication ou d'intérêt commun, et à quatre mètres (4 m. 00) pour un simple chemin vicinal.

Pour les viaducs de forme cintrée, la hauteur sous clef, à partir du sol de la route, sera de cinq mètres (5 m. 00) au moins. Pour ceux qui seront formés de poutres horizontales en bois ou en fer, la hauteur sous poutre sera de quatre mètres trente centimètres (4 m. 30) au moins.

La largeur entre les parapets sera au moins de (1). La hauteur de ces parapets ne pourra, dans aucun cas, être inférieure à un mètre (1 m. 00).

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 (1). . . . .

Art. 12. — *Passages au-dessous des routes et chemins.* — 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,

(1) Cette largeur sera telle qu'il y ait un intervalle de soixante-dix centimètres (0 m. 70) au moins entre les parapets et les parties les plus saillantes du matériel roulant d'après la largeur maximum qui est fixée dans le deuxième paragraphe de l'article 7.

Droits réservés au Cnam et à ses partenaires

suivant les cas, en tenant compte des circonstances locales; mais cette largeur ne pourra, dans aucun cas, être inférieure à huit mètres (8 m. 00) pour la route nationale, à sept mètres (7 m. 00) pour la route départementale, à cinq mètres (5 m. 00) pour un chemin vicinal de grande communication, et à quatre mètres (4 m. 00) pour un simple chemin vicinal.

L'ouverture du pont entre les culées sera au moins de (1) . . . pour les chemins à une voie, et de (1) . . . sur les lignes ou sections pour lesquelles le concessionnaire exécutera les ouvrages d'art pour deux voies. Cette largeur régnera jusqu'à deux mètres (2 m. 00) 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 (2) . . .

Art. 13. — *Passages à niveau.* — 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 et contre-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°, à moins d'une autorisation formelle de l'administration supérieure.

L'ouverture libre des passages à niveau sera d'au moins six mètres (6 m. 00) pour les routes nationales et départementales et les chemins de grande communication, et d'au moins quatre mètres (4 m. 00) pour tous les autres chemins.

Le préfet déterminera, sur la proposition du concessionnaire, les types des barrières qu'il devra poser aux passages à niveau, ainsi que des 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.

La déclivité des routes et chemins aux abords des passages à niveau sera réduite à vingt millièmes au plus sur dix mètres de longueur de part et d'autre de chaque passage.

Art. 14. — *Rectifications des routes.* — 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 trois centimètres (0 m. 03) par mètre pour les routes nationales, et cinq centimètres (0 m. 05) pour les routes départementales et les chemins vicinaux. 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.

Art. 15. — *Écoulement des eaux ; débouché des ponts.* — Le concessionnaire

(1 Cette ouverture sera telle qu'il y ait un intervalle de soixante-dix centimètres (0 m. 70) au moins entre les culées et les parties les plus saillantes du matériel roulant.

(2) 4 m. 80 pour la voie de 1 m. 44; pour les autres voies, cette distance verticale sera égale à la hauteur du matériel roulant, telle qu'elle a été fixée dans le deuxième paragraphe de l'article 7, augmentée de soixante centimètres (0 m. 60).

Droits réservés au Cnam et à ses partenaires

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 ses travaux, et de prendre les mesures nécessaires pour prévenir l'insalubrité pouvant résulter des chambres d'emprunt.

Les viaducs à construire à la rencontre des rivières, des canaux et des cours d'eau quelconques auront au moins (1) . . . . . de largeur entre les parapets sur les chemins à une voie, et (1) . . . . . 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 un mètre (1 m. 00).

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'État, 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.

Art. 16. — *Souterrains.* — Les souterrains à établir pour le passage du chemin de fer auront au moins . . . (2) de largeur entre les pieds-droits au niveau des rails, pour les chemins à une voie, et . . . (2) de largeur pour les lignes ou sections à deux voies. Cette largeur régnera jusqu'à deux mètres (2 m. 00) au moins au-dessus du niveau du rail. Des garages seront établis à cinquante mètres (50 m. 00) 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 . . . (3). 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). L'ouverture des puits d'aérage et de construction des souterrains sera entourée d'une margelle en maçonnerie de deux mètres (2 m. 00) de hauteur. Cette ouverture ne pourra être établie sur aucune voie publique.

Art. 17. — *Maintien des communications.* — 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

(1) Même largeur qu'à l'article 11.
(2) Même largeur qu'à l'article 12.
(3) Cette hauteur sera égale à la hauteur maximum du gabarit du matériel roulant, augmentée d'un intervalle libre, nécessaire pour l'aérage, d'au moins un mètre vingt centimètres (1 m. 20) pour une ou pour deux voies.
(4) Même distance verticale qu'à l'article 12.

Droits réservés au Cnam et à ses partenaires

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.

Art. 18. — *Exécution des travaux.* — 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 ou en fer, sauf les cas d'exception qui pourront être admis par l'administration.

Art. 19. — *Voies.* — Les voies seront établies d'une manière solide et avec des matériaux de bonne qualité.

Les rails seront en. . . . . et du poids de (1). . . . . kilogrammes au moins par mètre courant sur les voies de la circulation.

L'espacement maximum des traverses sera de . . . . . d'axe en axe.

Art. 20. — *Clôtures.* — Le chemin de fer sera séparé des propriétés riveraines par des murs, haies ou toute autre clôture dont le mode et la disposition seront agréés par le préfet. Le concessionnaire pourra, conformément à l'article 20 de la loi du 11 juin 1880, être dispensé de poser des clôtures sur tout ou partie de la voie, mais il devra fournir des justifications spéciales pour être dispensé d'en établir :

1° Dans la traversée des lieux habités ;

2° Dans les parties contiguës à des chemins publics ;

3° Sur dix mètres de longueur au moins de chaque côté des passages à niveau, et des stations.

Art. 21. — *Indemnités de terrains et de dommages.* — Tous les terrains nécessaires pour l'établissement du chemin de fer et de ses dépendances, pour la déviation des voies de communication et des cours d'eau déplacés, 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 (2).

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.

(1) En général, et à moins de circonstances exceptionnelles dont il devra être justifié, 30 kilogrammes en fer et 25 kilogrammes en acier sur les chemins à voie large ; le poids sera fixé dans chaque affaire pour les chemins à voie étroite.

(2) Il y aura lieu de modifier ce paragraphe dans le cas où le département ou les communes auraient pris l'engagement de fournir les terrains.

Droits réservés au Cnam et à ses partenaires

Art. 22. — *Droits conférés au concessionnaire.* — 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.

Art. 23. — *Servitudes militaires.* — 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.

Art. 24. — *Mines.* — 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.

Art. 25. — *Carrières.* — 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.

Art. 26. — *Contrôle et surveillance des travaux.* — 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.

Les travaux devront être adjugés par lots et sur série de prix, soit avec publicité et concurrence, soit sur soumissions cachetées entre entrepreneurs agréés à l'avance; toutefois, si le conseil d'administration juge convenable, pour une entreprise ou une fourniture déterminée, de procéder par voie de régie ou de traité direct, il devra obtenir de l'assemblée générale des actionnaires la sanction soit de la régie, soit du traité.

Tout marché à forfait, avec ou sans série de prix, passé avec un entrepreneur, soit pour l'ensemble du chemin de fer, soit pour l'exécution des terrassements ou ouvrages d'art, soit pour la construction d'une ou plusieurs sections du chemin, est, dans tous les cas, formellement interdit.

Le contrôle et la surveillance du préfet auront pour objet d'empêcher le concessionnaire de s'écarter des dispositions prescrites par le présent cahier des charges et de celles qui résulteront des projets approuvés.

Art. 27. — *Réception des travaux.* — 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 ré-

Droits réservés au Cnam et à ses partenaires

ception 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.

Art. 28. — *Bornage et plan cadastral.* — 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.

Art. 29. — *Entretien.* — 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.

Si le chemin de fer, une fois achevé, n'est pas constamment entretenu en état, il y sera pourvu d'office à la diligence du préfet et aux frais du concessionnaire, 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.

Art. 30. — *Gardiens.* — Le concessionnaire sera tenu d'établir à ses frais, 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.

Art. 31. — *Matériel roulant.* — Le matériel roulant qui sera mis en circulation sur le chemin de fer concédé devra passer librement dans le gabarit,

Droits réservés au Cnam et à ses partenaires

dont les dimensions seront définies par le deuxième paragraphe de l'article 7.

Les machines locomotives seront construites sur les meilleurs modèles; elle devront consumer 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 réglées ou à régler pour les voitures servant au transport des voyageurs sur les chemins de fer. Elles seront suspendues sur ressorts, et pourront être à deux étages.

L'étage inférieur sera complètement couvert, garni de banquettes avec dossiers, fermé à glaces, muni de rideaux et éclairé pendant la nuit ; l'étage supérieur sera couvert et garni de banquettes avec dossiers; on y accédera au moyen d'escaliers qui seront accompagnés, ainsi que les couloirs donnant accès aux places, de garde-corps solides d'au moins un mètre dix centimètres (1 m. 10) de hauteur utile.

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. . . . . 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.

Le préfet pourra exiger qu'un compartiment de chaque classe soit réservé, dans les trains de voyageurs, aux femmes voyageant seules.

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.

Art. 32. — *Nombre minimum des trains.* — Le nombre minimum des trains qui desserviront tous les jours la ligne entière dans chaque sens est fixé à. . .

Art. 33. — *Règlements de police et d'exploitation.* — 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 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, le minimum

Droits réservés au Cnam et à ses partenaires

et 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.

Art. 34. — *Durée de la concession.* — La durée de la concession pour l . . . ligne. . . . . mentionnée . . à l'article 1er du présent cahier des charges commencera à courir de la date de la loi qui approuvera la concession. Celle-ci prendra fin le . . . . .

Art. 35. — *Expiration de la concession.* — 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 remettre 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 voies, plaques tournantes, réservoirs d'eau, grues hydrauliques, machines fixes, etc.

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 mettait pas en mesure de satisfaire pleinement et entièrement à cette obligation.

En ce qui concerne les objets mobiliers, tels que le matériel roulant, le mobilier des stations, l'outillage des ateliers et des gares, le *département* se réserve le droit de les reprendre en totalité ou pour telle partie qu'il jugera convenable, à dire d'experts, mais sans pouvoir y être contraint. La valeur des objets repris sera payée au concessionnaire dans les six mois qui suivront l'expiration de la concession et la remise du matériel au *département*.

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.

Art. 36. — *Rachat de la concession.* — 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 de la ligne entière, 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.

Droits réservés au Cnam et à ses partenaires

Si le rachat de la concession entière est demandé par le *département* après l'expiration des *quinze* premières années de l'exploitation, on règlera 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 aurait 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'État 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'État rachète la concession passé le terme de *quinze* années qui est fixé dans le paragraphe premier du présent article, le rachat sera opéré suivant les dispositions qui précèdent. Dans le cas où, au contraire, l'État 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.

Art. 37. — *Déchéance.* — Si le concessionnaire n'a pas remis au préfet les projets définitifs ou s'il 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'État par la voie contentieuse.

Dans ces deux cas, la somme de. . . .
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.

Art. 38. — *Achèvement des travaux en cas de déchéance.* — 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'État par la voie contentieuse. Dans les deux premiers cas, le cautionnement sera reconstitué dans le mois de la décision ministérielle.

Droits réservés au Cnam et à ses partenaires

Dans le cas de déchéance, il sera pourvu tant à la continuation et à l'achèvement des travaux 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 du 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 recette 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 résultat, le concessionnaire sera définitivement déchu de tous droits, et alors les ouvrages exécutés, les matériaux approvisionnés et les parties de chemin de fer déjà livrés à l'exploitation appartiendront au *département*.

Art. 39. — *Interruption de l'exploitation.* — 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.

Art. 40. — *Cas de force majeure.* — Les dispositions des trois articles qui précèdent ne seraient pas applicables, et la déchéance ne serait pas encourue,

Droits réservés au Cnam et à ses partenaires

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.

Art. 41. — *Tarif des droits à percevoir.* — 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.	PRIX de transport.	PRIX totaux.
1° PAR TÊTE ET PAR KILOMÈTRE.	fr. c.	fr. c.	fr. c.
Grande vitesse	(1)	(1)	(1)
Voyageurs — Voitures couvertes, garnies et fermées à glaces (1re classe)	0 067	0 033	0 10
Voyageurs — Voitures couvertes et fermées à glaces, et à banquettes rembourrées (2e classe)	0 050	0 025	0 075
Voyageurs — Voitures couvertes et fermées à vitres (3e classe)	0 037	0 018	0 055
Enfants — 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.			
Enfants — Au-dessus de sept ans, ils payent place entière.			
Chiens transportés dans les trains de voyageurs (sans que la perception puisse être inférieure à 0 fr. 30).	0 01	0 005	0 015
Petite vitesse.			
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.			
2° PAR TONNE ET PAR KILOMÈTRE.			
Marchandises transportées à grande vitesse.			
Huîtres. — Poissons frais. — Denrées. — Excédants de bagages et marchandises de toutes classes transportées à la vitesse des trains de voyageurs	0 20	0 16	0 36
Marchandises transportées à petite vitesse.			
1re classe. — Spiritueux. — Huiles. — Bois de menuiserie, de teinturerie 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

(1) Chiffres à fixer pour chaque concession ; les chiffres inscrits ci-dessus sont présentés à titre de renseignement utile à consulter, mais ils pourront être modifiés selon les circonstances locales, ainsi que les autres dispositions ci-après.

Droits réservés au Cnam et à ses partenaires

	PRIX		
	de péage.	de transport.	TOTAUX.
	fr. c.	fr. c.	fr. c.
2e classe. — Blés. — Grains. — Farines. — Légumes farineux. — Riz. — Maïs. —Châtaignes et autres denrées alimentaires non dénommées. — Chaux et plâtre. — Charbon de bois. — Bois à brûler dit *de corde*. — Perches. — Chevrons. — Planches. — Madriers. — Bois de charpente. — Marbre en bloc. — Albâtre. — Bitumes. — Cotons. — Laines. — Vins. — Vinaigres. — Boissons. — Bières. — Levûre sèche. — Coke. — Fers. — Cuivres. — Plomb et autres métaux ouvrés ou non. — Fontes moulées	0 08	0 06	0 14
3e classe. — Pierres de taille et produits de carrières. — Minerais autres que les minerais de fer. — Fonte brute. — Sel. — Moellons.— Meulières.— Argiles. — Briques. — Ardoises	0 06	0 04	0 10
4e 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 sable	0 05	0 03	0 08
Tarif spécial par wagon complet.			
Marchandises des 1re, 2e, 3e et 4e classes	0 04	0 02	0 06
Les foins, fourrages, pailles et toutes marchandises ne pesant pas six cents kilogrammes sous le volume d'un mètre cube, cinquante centimes (0 fr. 50) par wagon et par kilomètre.			
3e VOITURES ET MATÉRIEL ROULANT TRANSPORTÉS A PETITE VITESSE.			
Par pièce et par kilomètre.			
Wagon ou chariot pouvant porter de trois à six tonnes	0 09	0 06	0 15
Wagon ou chariot pouvant porter plus de six tonnes	0 12	0 08	0 20
Locomotive pesant de douze à dix-huit tonnes (ne traînant pas de convoi)	1 80	1 20	3 00
Locomotive pesant plus de dix-huit tonnes (ne traînant pas de convoi)	2 25	1 50	3 75
Tender de sept à dix tonnes	0 90	0 60	1 50
Tender de plus de dix 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 deuxième 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 des prix ci-dessus, par tonne de chargement et par kilomètre	0 08	0 06	0 14
4e SERVICE DES POMPES FUNÈBRES ET TRANSPORT DES CERCUEILS.			
Grande vitesse.			
Une voiture des pompes funèbres renfermant un ou plusieurs cercueils sera transportée aux mêmes prix et conditions qu'une voiture à quatre roues, à deux fonds et à deux banquettes	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

Droits réservés au Cnam et à ses partenaires

Les prix déterminés ci-dessus ne comprennent pas l'impôt dû à l'État.

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 par 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 *six* kilomètres, elle sera comptée pour *six* 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 kilogrammes.

Les fractions de poids ne seront comptées, tant pour la grande que pour la petite vitesse, que par centième de tonne ou par 10 kilogrammes.

Ainsi, tout poids compris entre 0 et 10 kilogrammes payera comme 10 kilogrammes, entre 10 et 20 kilogrammes, comme 20 kilogrammes, etc.

Toutefois, pour les excédants de bagages et de marchandises à grande vitesse, les coupures seront établies : 1° de 0 à 5 kilogrammes; 2° au-dessus de 5 jusqu'à 10 kilogrammes; 3° au-dessus de 10 kilogrammes, par fraction indivisible de 10 kilogrammes.

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*.

Art. 42. — *Composition des trains.* — A moins d'une autorisation spéciale et révocable 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 du chemin de fer.

Art. 43. — *Bagages.* — Tout voyageur dont le bagage ne pèsera pas plus de 30 kilogrammes 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 kilogrammes pour les enfants transportés à moitié prix.

Art. 44. — *Assimilation des classes de marchandises.* — 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 46 et 47 ci-après, aucune marchandise non dénommée puisse être soumise à une taxe supérieure à celle de la première 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.

Art. 45. — *Transport de masses indivisibles.* — Les droits de péage et les

Droits réservés au Cnam et à ses partenaires

prix de transport déterminés au tarif ne sont point applicables à toute masse indivisible pesant plus de *trois mille kilogrammes* (3 000 kilog.).

Néanmoins, le concessionnaire ne pourra se refuser à transporter les masses indivisibles pesant de *trois mille à cinq mille kilogrammes*; 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 *cinq mille kilogrammes* (5 000 kilog.).

Si, nonobstant la disposition qui précède, la Compagnie transporte des masses indivisibles pesant plus de cinq mille kilogrammes, 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.

Art. 46. — *Exceptions; envoi par groupe.* — Les prix de transport déterminés au tarif ne sont point applicables :

1° Aux denrées et objets qui ne sont pas nommément énoncés dans le tarif et qui ne pèseraient pas deux cents kilogrammes sous le volume d'un mètre cube;

2° Aux matières inflammables ou explosibles, aux animaux et objets dangereux, pour lesquels des règlements de police prescriraient des précautions spéciales;

3° Aux animaux dont la valeur déclarée excéderait cinq mille francs;

4° 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° Et, en général, à tous paquets, colis ou excédants de bagages pesant isolément quarante kilogrammes 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 quarante kilogrammes d'objets envoyés par une même personne à une même personne. Il en sera de même pour les excédants de bagages qui pèseraient ensemble ou isolément plus de quarante kilogrammes.

Le bénéfice de la disposition énoncée dans le paragraphe précédent, en ce qui concerne les paquets et 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.

Art. 47. — *Abaissement des tarifs.* — 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

Droits réservés au Cnam et à ses partenaires

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 dinstinctions 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.

Art. 48. — *Délais d'expédition.* — 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.

Art. 49. — *Délais de livraison.* — 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.

Droits réservés au Cnam et à ses partenaires

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.

Art. 50. — *Frais accessoires.* — 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.

Art. 51. — *Camionnage.* — 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 cinq mille habitants, soit un centre de population de cinq mille habitants situé à plus de cinq 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.

Art. 52. — *Traités particuliers.* — 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.

Droits réservés au Cnam et à ses partenaires

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 à divers services publics.

Art. 53. — *Fonctionnaires ou agents du contrôle et de la surveillance.* — 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 est accordée aux agents des contributions indirectes et des douanes chargés de la surveillance des chemins de fer dans l'intérêt de la perception de l'impôt.

Art. 54. — *Militaires et marins.* — Dans le cas où le Gouvernement aurait besoin de diriger des troupes et un matériel militaire ou naval sur l'un des points desservis par le chemin de fer, le concessionnaire serait 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 illimité ou en permission, ou rentrant dans leurs foyers après libération, sera payé conformément aux tarifs homologués.

Dans le cas où l'État s'engagerait à fournir une subvention par annuités au concessionnaire, le prix de ces transports sera fixé à la moitié des mêmes tarifs.

Art. 55. — *Transport des prisonniers.* — Le concessionnaire sera tenu, à toute réquisition, de mettre à la disposition de l'administration un ou plusieurs compartiments de deuxième 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.

Art. 56. — *Service des postes et télégraphes.* — Le concessionnaire sera tenu de réserver, dans chacun des trains circulant aux heures ordinaires de l'exploitation, un compartiment spécial de la deuxième 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.

Droits réservés au Cnam et à ses partenaires

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° requérir un second compartiment dans les conditions indiquées au paragraphe premier ; 2° 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'État se serait engagé à fournir au concessionnaire une subvention par annuités. Dans ce cas, la mise à la disposition du service des postes d'un compartiment, en conformité du paragraphe premier du présent article, sera effectuée gratuitement. Le prix de tous autres transports faits par le concessionnaire 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 mise d'accord avec le Ministre des travaux publics, qu'un train spécial 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'État.

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.

Art. 57. — *Lignes télégraphiques.* — Le concessionnaire sera tenu d'établir

Droits réservés au Cnam et à ses partenaires

à ses frais, s'il en est requis par le Ministre des travaux publics, les lignes et appareils télégraphiques 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 de l'État, sur les points où une ligne semblable existe le long de la voie : il ne pourra s'opposer à ce que l'État 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, ainsi que l'organisation à ses frais du contrôle de ce service par les agents de l'État.

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 lui seront délivrées.

Dans le cas où l'État 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 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, 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 et son matériel.

Le concessionnaire sera tenu de faire garder par ses agents ordinaires les fils des lignes télégraphiques, 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, les employés du concessionnaire auront à raccrocher provisoirement les bouts séparés, d'après les instructions qui leur seront données à cet effet.

En cas de rupture des fils télégraphiques 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 cinquante centimes par

Droits réservés au Cnam et à ses partenaires

kilomètre parcouru par la machine, quand le dommage ne proviendra pas du fait du 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, 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, 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.

Art. 58. — *Construction de nouvelles voies de communication.* — 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.

Art. 59. — *Concessions ultérieures de nouvelles lignes.* — 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.

Art. 60. — *Concessions de chemins de fer d'embranchement et de prolongement.* — 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 1er 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 de fer objet de la présente concession, pour lequel cette

Droits réservés au Cnam et à ses partenaires

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 entamé 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 sur toutes les lignes, l'administration y pourvoirait d'office et prescrirait 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.

Art. 61. — *Embranchements industriels.* Le concessionnaire sera tenu de s'entendre avec tout propriétaire de mines ou d'usines qui, offrant de se soumettre aux conditions paescrites 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 mines et d'usines, et de manière 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 et aux frais de leurs propriétaires,

Droits réservés au Cnam et à ses partenaires

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 amènera ses wagons à l'entrée des embranchements.

Le concessionnaire sera tenu 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.

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. 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 traitements des gardiens d'aiguilles et des barrières des embranchements autorisés par le préfet seront à la charge des propriétaires des embranchements. Ces gardiens seront nommés et payés par le concessionnaire, et les frais qui en résulteront lui seront remboursés par lesdits propriétaires.

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 *douze centimes* (0 fr. 12) par tonne pour le premier kilomètre et, en outre, *quatre centimes* (0 fr. 04) par

Droits réservés au Cnam et à ses partenaires

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 *trois mille cinq cents kilogrammes* 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.

Art. 62. — *Contribution foncière.* — 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.

Art. 63. — *Agents du concessionnaire.* — 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.

Art. 64. — *Inspecteurs spéciaux.* — 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.

Art. 65. — *Frais de contrôle.* — 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. . . . . francs par chaque kilomètre de chemin de fer concédé (1). . . . .

(1) Les frais de contrôle ont été fixés dans plusieurs concessions déjà données, à la somme annuelle de cinquante francs (50) par kilomètre, payables à compter de la date du décret de concession, tant pour la période de construction que pour la période d'exploitation.

Droits réservés au Cnam et à ses partenaires

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*.

Art. 66. — *Cautionnement.* — Avant la signature de l'acte de concession, le concessionnaire déposera à la caisse des dépôts et consignations une somme de . . . . . en numéraire ou en rentes sur l'État 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 *cinquième* et proportionnellement à l'avancement des travaux. Le dernier *cinquième* ne sera remboursé qu'après l'expiration de la concession.

Art. 97. — *Élection de domicile.* — Le concessionnaire devra faire élection de domicile à. . . . .

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

Art. 68. — *Jugement des contestations.* — 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 d . . . . . , sauf recours au Conseil d'État.

Art. 69. — *Frais d'enregistrement.* — Les frais d'enregistrement du présent cahier des charges et de la convention ci-annexée seront supportés par le concessionnaire.

ANNEXE CXXI

Cahier des charges type (1) pour la concession des tramways, approuvé par décret du 6 août 1881 délibéré au Conseil d'État.

TITRE Ier. — Tracé et construction.

Article 1er. — *Objet de la concession.* — Le *réseau* (2) de tramways qui fait l'objet

(1) La présente formule type de cahier des charges est rédigée dans l'hypothèse d'une concession conférée par l'*État* à un *département*. Ces mots seront modifiés partout où ils sont imprimés *en lettres italiques*, suivant que l'on se trouvera dans l'un ou l'autre des cas prévus par les articles 27 et 28 de la loi du 11 juin 1880.

On a aussi imprimé en *italiques* les autres mots et chiffres qui peuvent être modifiés suivant les circonstances.

(2) Ou la ligne.

Droits réservés au Cnam et à ses partenaires

du présent cahier des charges est destiné au transport *des voyageurs et des marchandises* (1). . .

La traction aura lieu par *chevaux* (2). . .

Art. 2. — *Tracé. — Ce réseau comprendra les lignes suivantes* (3) et empruntera les voies publiques ci-après désignées (4). . .

Art. 3. — *Délais d'exécution.* — Les projets d'exécution seront présentés dans un délai de ..... à partir de la date du décret déclaratif d'utilité publique.

Les travaux devront être commencés dans un délai de ..... à partir de la même date. Ils seront poursuivis et terminés de telle façon *que la section de ..... à .....* soit livrée à l'exploitation le ....., *la section de ..... à .....* le ....., et le *réseau* entier le .....

Art. 4. — *Largeur de la voie. Gabarit du matériel roulant.* — La largeur de la voie entre les bords intérieurs des rails devra être de (5). . .

La largeur des locomotives et des caisses des véhicules ainsi que leur chargement ne dépassera pas (6)....., et la largeur du matériel roulant, y compris toutes saillies, notamment celle des marche-pieds latéraux, restera inférieure à (7)..... ; la hauteur du matériel roulant au-dessus des rails sera au plus de (8)...

Dans les parties à deux voies, la largeur de l'entre-voie, mesurée entre les bords extérieurs des rails, sera de (9).....

Art. 5. — *Alignements et courbes. Pentes et rampes.* — Les alignements seront raccordés entre eux par des courbes dont le rayon ne pourra être inférieur à (10)..... Le maximum des déclivités est fixé à (11)...

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.

(1) Ou au service exclusif des voyageurs.
(2) Ou par locomotives à vapeur ou par moteur mécanique de tout autre système.
(3) Ou la ligne partira de.
(4) Indiquer les déviations, s'il y a lieu.
(5) De 1 m. 44 pour les tramways à voie large, de 1 m. 00 ou de 0 m. 75 pour les tramways à voie étroite.
(6) Largeur à déterminer dans chaque cas particulier :

	Voie de 1 m. 44.	Voie de 1 m. 00.	Voie de 0 m. 75.
Maximum admissible.....	2 m. 80	2 m. 50	1 m. 875
(7) Maximum admissible.....	3 m. 10	2 m. 80	2 m. 175

(8) 4 m. 20 au plus pour la voie de 1 m. 44. Hauteur à déterminer dans chaque cas particulier pour les autres voies.
(9) La largeur de l'entre-voie sera réglée de telle façon qu'entre les parties les plus saillantes des deux véhicules qui se croisent il y ait un intervalle libre d'au moins cinquante centimètres (0 m. 50).
(10) En général, 40 mètres pour le cas de voies ferrées exploitées au moyen de locomotives, et 20 mètres pour les lignes à traction de chevaux.
(11) En général, 40 millièmes.

Droits réservés au Cnam et à ses partenaires

Art. 6. — *Établissement de la voie ferrée. Parties non accessibles aux voitures ordinaires.* — Dans les sections où le tramway sera établi dans la chaussée, avec rails noyés, les voies de fer seront posées au niveau du sol, sans saillie ni dépression, suivant le profil normal de la voie publique, et sans aucune 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 *pavage* (1) de vingt centimes (0 m. 20) d'épaisseur, qui régnera dans l'entre-rails, et à cinquante centimètres (0 m. 50) 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 ce *pavage*.

La chaussée *pavée* (2) 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 tramway (toutes saillies comprises), il reste une largeur libre de chaussée d'au moins deux mètres soixante centimètres (2 m. 60), permettant à une voiture ordinaire de se ranger pour laisser passer le matériel du tramway avec le jeu nécessaire.

Un intervalle libre d'au moins un mètre dix centimètres (1 m. 10) de largeur sera réservé, d'autre part, entre le matériel de la voie ferrée (toutes saillies comprises) et la verticale de l'arête extérieure de la plate-forme de la voie publique.

Art. 7. — *Établissement de la voie ferrée. Partie accessible aux voitures ordinaires.* — Si la voie ferrée est établie sur un accotement qui, tout en restant accessible aux piétons, sera interdit aux voitures ordinaires, elle reposera sur une couche de ballast exclusivement composé de *pierre cassée* (3) de..... de largeur (4) et d'au moins trente-cinq centimètres (0 m. 35) d'épaisseur totale, qui sera arasée de niveau avec la surface de l'accotement relevé en forme de trottoir.

La partie de la voie publique qui restera réservée à la circulation des voitures ordinaires présentera une largeur d'au moins *six mètres* (5), 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'accotement occupé par la voie ferrée sera limité, du côté de la route, au moyen d'une bordure d'au moins douze centimètres (0 m. 12) de saillie, d'une solidité suffisante ; dans les parties de routes et de chemins dont la déclivité dépassera trois centimètres par mètre (0 m. 03), cette bordure sera accompagnée et soutenue par un demi-caniveau pavé qui n'aura pas moins de trente centimètres (0 m. 30) de largeur. Un intervalle libre de trente centimètres (0 m. 30) au moins sera réservé entre la verticale de l'arête de cette bordure

(1) Ou dans un *empierrement,* suivant la nature, la fréquentation de la chaussée dont il s'agit, sa situation en rase campagne ou en traverse, etc.
(2) Ou *empierrée.*
(3) Ou de *gravier,* suivant la nature, la fréquentation de la chaussée dont il s'agit, sa situation en rase campagne ou en traverse, etc.
(4) Largeur égale à la largeur de la voie augmentée d'au moins 0 m. 80.
(5) Six mètres sont le minimum admissible pour une route nationale.

Droits réservés au Cnam et à ses partenaires

et la partie la plus saillante du matériel de la voie ferrée; un autre intervalle libre d'un mètre dix centimètres (1 m. 10) subsistera entre ce matériel et la verticale de l'arête extérieure de l'accotement de la route.

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.

Art. 8. — *Traverses des villes et villages.* — 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 6.

Le minimum des largeurs à réserver est fixé d'après les cotes suivantes :

(*a*) Pour un trottoir, un mètre dix centimètres (1 m. 10).

(*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, deux mètres soixante centimètres (2 m. 60);

2° Quand on supprime ce stationnement, trente centimètres (0 m. 30).

Art. 9. — *Exécution des travaux.* — 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 nécessaire afin d'opérer ce rétablissement suivant les règles de l'art, en évitant l'emploi des 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.

Les fers, bois et autres éléments constitutifs des voies ferrées devront être de bonne qualité et propres à remplir leur destination.

Art. 10. — *Voies.* — Les voies devront être établies d'une manière solide et avec des matériaux de bonne qualité.

Les rails seront en . . . . . et du poids de . . . . . kilogrammes au moins par mètre courant; ils seront posés sur (1) . . . .

Art. 11 (2). — *Gares et stations.* — Les voitures devront s'arrêter en pleine voie pour prendre ou laisser des voyageurs *et des marchandises* sur tous les points du parcours, sauf sur les sections ci-dessous indiquées :

. . . . . .
. . . . . .
. . . . . .

(1) Les blancs laissés dans l'article 10 seront remplis suivant le type de voie, de supports, d'éclissage, d'entretoisement, etc.

(2) Cet article sera modifié dans le cas où l'on adoptera l'un des deux autres modes d'exploitation prévus par le règlement d'administration publique : arrêts en pleine voie sur tout le parcours, ou arrêts seulement à des gares, stations ou haltes déterminées.

Droits réservés au Cnam et à ses partenaires

Le nombre et l'emplacement des gares, stations et haltes seront arrêtés lors de l'approbation des projets définitifs. Il est toutefois entendu dès à présent qu'il sera établi des stations ou des haltes pour le service des voyageurs, *et des gares pour la réception et la livraison des marchandises*, suivant les indications ci-après :

Titre II. — Entretien et exploitation.

Art. 12. — *Entretien.* — 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 le *pavage* (1) des entre-rails et de l'entre-voie, ainsi que des zones de cinquante centimètres (0 m. 50) qui servent d'accotements extérieurs aux rails.

Une subvention de (2). . . . . *est allouée au concessionnaire sur les fonds d'entretien de la route* (3), ... *en raison de l'usure qui résultera de la circulation des voitures ordinaires sur la largeur de chaussée qui est affectée au service de la voie ferrée. Ce chiffre pourra être révisé tous les cinq ans.*

Art. 13. — *Réfection des parties de route ou de chemin atteintes par les travaux de la voie ferrée.* — Lorsque, pour la construction ou la réparation de la voie ferrée, il sera nécessaire de démolir des parties pavées ou empierrées de la voie publique situées en dehors des zones ou de l'accotement indiqués ci-dessus, il devra être pourvu par le concessionnaire à l'entretien de ces parties pendant une année à dater de la réception provisoire des travaux de réfection; il en sera de même pour tous les ouvrages souterrains.

Art. 14. — *Nombre minimum des voyages.* — Le nombre minimum des voyages qui devront être faits tous les jours, dans chaque sens, *sur la ligne entière*, est fixé à. . . . . .

Art. 15. — *Limitation de la vitesse et de la longueur des trains.* — Les trains se composeront de. . . . . voitures au plus et leur longueur totale ne dépassera pas. . . . . .

La vitesse des trains en marche sera au plus de. . . . . kilomètres à l'heure (4).

Titre III. — Durée et déchéance de la concession.

Art. 16. — *Durée de la concession.* — La durée de la concession *du réseau* (5) mentionné à l'article 2 du présent cahier des charges commencera à courir de la date du décret d'autorisation, et elle prendra fin le. . . . .

Art. 17. — *Expiration de la concession.* — A l'époque fixée pour l'expira-

(1) Ou *l'empierrement.*
(2) Subvention à fixer dans chaque cas particulier.
(3) Ou *du chemin.*
(4) Aux termes des articles 30 et 33 du règlement d'administration publique sur les lignes de tramways à traction mécanique, la longueur des trains ne peut, en aucun cas, dépasser soixante mètres et la vitesse ne peut excéder vingt kilomètres à l'heure. L'article 15 a pour but de permettre à l'autorité concédante de réduire les maxima lorsqu'elle le croira nécessaire.
(5) Ou de la ligne.

Droits réservés au Cnam et à ses partenaires

tion de la concession, et par le seul fait de cette expiration, l'*État* sera subrogé à tous les droits du concessionnaire sur la voie ferrée et ses dépendances, et il entrera immédiatement en jouissance de tous ses produits.

Le concessionnaire sera tenu de lui remettre en bon état d'entretien la voie ferrée et tous les immeubles faisant partie du domaine public qui en dépendent. Il en sera de même de tous les objets immobiliers dépendant de ladite voie, tels que les barrières et clôtures, les changements de voies, plaques tournantes, réservoirs d'eau, grues hydrauliques, machines fixes, bureaux d'attente et de contrôle, etc.

Dans les cinq dernières années qui précéderont le terme de la concession, l'*État* aura le droit de saisir les revenus du tramway et de les employer à rétablir en bon état la voie ferrée et ses dépendances, si le concessionnaire ne se mettait pas en mesure de satisfaire pleinement et entièrement à cette obligation.

En ce qui concerne les objets mobiliers tel que le matériel roulant, le mobilier des stations, l'outillage des ateliers et des gares, l'*État* se réserve le droit de les reprendre en totalité ou pour telle partie qu'il jugera convenable, à dire d'experts, mais sans pouvoir y être contraint. La valeur des objets repris sera payée au concessionnaire dans les six mois qui suivront l'expiration de la concession et la remise du matériel à l'*État*.

L'*État* sera tenu, si le concessionnaire le requiert, de reprendre en outre les matériaux, combustibles et approvisionnements de tout genre sur l'estimation qui en sera faite à dire experts ; et, réciproquement, si l'*État* le requiert, le concessionnaire sera tenu de céder ces approvisionnements de la même manière. Toutefois l'*État* ne pourra être obligé de reprendre que les approvisionnements nécessaires à l'exploitation du tramway pendant six mois.

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.

Art. 18. — *Remise des lieux dans l'état primitif.* — 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.

Art. 19. — *Rachat de la concession.* — L'*État* 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 3 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 réclamé par l'*État* 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

Droits réservés au Cnam et à ses partenaires

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 aurait droit à l'expiration de la concession, suivant le quatrième et le cinquième paragraphe de l'article 17, la reprise de la totalité des objets mobiliers étant ici obligatoire dans tous les cas pour l'*État*.

Le concessionnaire ne pourra élever aucune réclamation dans le cas où, par suite d'un changement dans le classement des routes et chemins empruntés par la voie ferrée, une nouvelle autorité serait substituée à celle de qui émane la concesssion.

La nouvelle autorité aura les mêmes droits que celle qui a fait la concession.

Art. 20. — *Déchéance.* — Si le concessionnaire n'a pas remis au préfet tous les projets définitifs, ou s'il n'a pas commencé les travaux dans les délais fixés par l'article 3, il encourra la déchéance, qui, après mise en demeure, sera prononcée par le Ministre des travaux publics, sauf recours au Conseil d'État par la voie contentieuse.

Dans ces deux cas, la somme qui aura été déposée, ainsi qu'il sera dit à l'article 38, à titre de cautionnement deviendra la propriété de l'*État* et lui restera acquise.

Art. 21. — *Achèvement des travaux en cas de déchéance.* — Faute par le concessionnaire d'avoir poursuivi et terminé les travaux dans les délais et conditions fixés par l'article 3, faute aussi par lui d'avoir rempli les diverses obligations qui lui sont imposées par le règlement d'administration publique du 6 août 1881 ainsi que 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 qui seraient prévues par l'acte de concession, soit la perte totale de ce cautionnement, soit la déchéance. Dans tous les cas, il sera statué par le Ministre des travaux publics, après mise en demeure, sauf recours au Conseil d'État par la voie contentieuse. Dans les deux premiers cas, le cautionnement devra être reconstitué dans le mois de la décision ministérielle.

En cas de déchéance, il sera pourvu tant à la continuation et à l'achèvement des travaux qu'à l'exécution des autres engagements contractés par le concessionnaire, conformément à l'article 41 du règlement d'administration publique du 6 août 1881.

Art. 22. — *Cas de force majeure.* — Les dispositions des deux 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.

Droits réservés au Cnam et à ses partenaires

TITRE IV. (1)— Taxes et conditions relatives au transport des voyageurs et des marchandises.

Art. 23. — *Tarif des droits à percevoir.* — 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.	PRIX de transport.	PRIX totaux.
1° PAR TÊTE ET PAR KILOMÈTRE.	fr. c.	fr. c.	fr. c.
	(2)	(2)	(2)
Grande vitesse			
Voyageurs — Voitures couvertes, garnies et fermées à glaces (1re classe)	0 067	0 033	0 10
Voyageurs — Voitures couvertes et fermées à glaces, et à banquettes rembourrées (2e classe)	0 050	0 025	0 075
Voyageurs — Voitures couvertes et fermées à vitres (3e classe)	0 037	0 018	0 055
Enfants — 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.			
Enfants — Au-dessus de sept ans, ils payent place entière.			
Chiens transportés dans les trains de voyageurs (sans que la perception puisse être inférieure à 0 fr. 30).	0 01	0 005	0 015
Petite vitesse.			
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.			
2° PAR TONNE ET PAR KILOMÈTRE.			
Marchandises transportées à grande vitesse.			
Huitres. — Poissons frais. — Denrées. — Excédants de bagages et marchandises de toutes classes transportées à la vitesse des trains de voyageurs	0 20	0 16	0 36
Marchandises transportées à petite vitesse.			
1re classe.— Spiritueux.— Huiles.— Bois de menuiserie, de teinturerie et autres bois exotiques. — Produits chimiques non dénommés. — Œufs. — Viande fraiche. — Gibier. — Sucre. — Café. — Drogues. — Epiceries. — Tissus. — Denrées coloniales. — Objets manufacturés. — Armes	0 09	0 07	0 16

(1) Les articles du titre IV sont susceptibles d'être les uns réduits à un petit nombre de dispositions, les autres laissés en blanc lorsque le tramway ne sera affecté qu'à un service de voyageurs seulement ou de voyageurs et de messageries ; mais il conviendra de ne pas modifier le numérotage des articles suivants.

(2) Chiffres à fixer pour chaque concession ; les chiffres inscrits ci-dessous sont présentés à titre de renseignement utile à consulter.

Droits réservés au Cnam et à ses partenaires

	PRIX de péage.	PRIX de transport.	PRIX totaux.
	fr. c.	fr. c.	fr. c.
2e classe. — Blés. — Grains. — Farines. — Légumes farineux. — Riz. — Maïs. —Châtaignes et autres denrées alimentaires non dénommées. — Chaux et plâtre. — Charbon de bois. — Bois à brûler dit *de corde*. — Perches. — Chevrons. — Planches. — Madriers. — Bois de charpente. — Marbre en bloc. — Albâtre. — Bitumes. — Cotons. — Laines. — Vins. — Vinaigres. — Boissons. — Bières. — Levûre sèche. — Coke. — Fers. — Cuivres. — Plomb et autres métaux ouvrés ou non. — Fontes moulées.....	*0 08*	*0 06*	*0 14*
3e classe. — Pierres de taille et produits de carrières. — Minerais autres que les minerais de fer. — Fonte brute. — Sel. — Moellons.— Meulières.— Argiles. — Briques. — Ardoises.....	*0 06*	*0 04*	*0 10*
4e 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 sable..	*0 05*	*0 03*	*0 08*
Tarif spécial par wagon complet.			
Marchandises des 1re, 2e, 3e et 4e classes..... Les foins, fourrages, pailles et toutes marchandises ne pesant pas six cents kilogrammes sous le volume d'un mètre cube, cinquante centimes (0 fr. 50) par wagon et par kilomètre.	*0 04*	*0 02*	*0 06*
3e VOITURES ET MATÉRIEL ROULANT TRANSPORTÉS A PETITE VITESSE.			
Par pièce et par kilomètre.			
Wagon ou chariot pouvant porter de trois à six tonnes.....	*0 09*	*0 06*	*0 15*
Wagon ou chariot pouvant porter plus de six tonnes.....	*0 12*	*0 08*	*0 20*
Locomotive pesant de douze à dix-huit tonnes (ne traînant pas de convoi).	*1 80*	*1 20*	*3 00*
Locomotive pesant plus de dix-huit tonnes (ne traînant pas de convoi)...	*2 25*	*1 50*	*3 75*
Tender de sept à dix tonnes.....	*0 90*	*0 60*	*1 50*
Tender de plus de dix tonnes..... 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.	*1 35*	*0 90*	*2 25*
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..... 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 deuxième classe.	*0 18*	*0 14*	*0 32*
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 des prix ci-dessus, par tonne de chargement et par kilomètre.....	*0 08*	*0 06*	*0 14*
4e SERVICE DES POMPES FUNÈBRES ET TRANSPORT DES CERCUEILS.			
Grande vitesse.			
Une voiture des pompes funèbres renfermant un ou plusieurs cercueils sera transportée aux mêmes prix et conditions qu'une voiture à quatre roues, à deux fonds et à deux banquettes.....	*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*

Droits réservés au Cnam et à ses partenaires

Les prix déterminés ci-dessus ne comprennent pas l'impôt dû à l'État.

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 *six* kilomètres, elle sera comptée pour *six* 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 le service 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 *Ministre des travaux publics* (1).

Dans aucun cas il ne pourra être perçu pour un voyageur pris ou laissé en route un prix supérieur à celui qui a été prévu pour la distance complète qui sépare les deux stations entre lesquelles le parcours a été effectué.

Le poids de la tonne est de 1 000 kilogrammes.

Les fractions de poids ne seront comptées, tant pour la grande que pour la petite vitesse, que par centième de tonne ou par 10 kilogrammes.

Ainsi, tout poids compris entre 0 et 10 kilogrammes payera comme 10 kilogrammes; entre 10 et 20 kilogrammes, comme 20 kilogrammes, etc.

Toutefois, pour les excédants de bagages et de marchandises à grande vitesse, les coupures seront établies: 1° de 0 à 5 kilogrammes; 2° au-dessus de 5 jusqu'à 10 kilogrammes; 3° au-dessus de 10 kilogrammes, par fraction indivisible de 10 kilogrammes.

Quelle que soit la distance parcourue, le prix d'une expédition quelconque, soit en grande, soit en petite vitesse, ne pourra être inférieur à 0 fr. 40.

Art. 24. — *Bagages.* — Tout voyageur dont le bagage ne pèsera pas plus de *trente* (30) kilogrammes 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 *vingt* (20) kilogrammes pour les enfants transportés à moitié prix.

Art. 25. — *Assimilation des classes de marchandises.* — 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 26 et 27 ci-après, aucune marchandise non dénommée puisse être soumise à une taxe supérieure à celle de la première classe du tarif ci-dessus.

Les assimilations de classes pourront être provisoirement réglées par le con-

(1) Ou du *Préfet*, si la concession émane d'un *département* ou d'une *commune*. (Art. 33 de la loi du 11 juin 1880.)

Droits réservés au Cnam et à ses partenaires

cessionnaire; elles seront immédiatement affichées et soumises à l'administration, qui prononcera définitivement.

Art. 26. — *Transport de masses indivisibles.* — Les droits de péage et les prix de transport déterminés au tarif ne sont point applicables à toute masse indivisible pesant plus de *trois mille kilogrammes* (3 000 kilog.)

Néanmoins le concessionnaire ne pourra se refuser à transporter les masses indivisibles pesant de *trois mille* à *cinq mille kilogrammes*; 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 *cinq mille kilogrammes* (5 000 kilog.).

Si, nonobstant la disposition qui précède, le concessionnaire transporte des masses indivisibles pesant plus de *cinq mille kilogrammes*, 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.

Art 27. — *Exceptions : envois par groupes.* — Les prix de transport déterminés au tarif ne sont point applicables :

1° Aux denrées et objets qui ne sont pas nommément énoncés dans le tarif et qui ne pèseraient pas deux cents kilogrammes sous le volume d'un mètre cube;

2° Aux matières inflammables ou explosibles, aux animaux et objets dangereux pour lesquels des règlements de police prescriraient des précautions spéciales;

3° Aux animaux dont la valeur déclarée excéderait 5 000 fr;

4° 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° Et, en général, à tous paquets, colis ou excédants de bagages pesant isolément *quarante kilogrammes* et au-dessous.

Toutefois, les prix de transport déterminés au tarif sont applicables à tous paquets ou colis pesant ensemble plus de quarante kilogrammes d'objets envoyés par une même personne à une même personne. Il en sera de même pour les excédants de bagages qui pèseraient ensemble ou isolément plus de quarante kilogrammes.

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 *quarante* kilogrammes.

Droits réservés au Cnam et à ses partenaires

Art. 28. — *Abaissement des tarifs.* — Dans le cas où le concessionnaire jugerait convenable, soit pour le parcours total, soit pour le parcours partiel de la voie de fer, d'abaisser, avec ou sans conditions, au-desssous 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 *Ministre des travaux publics* (1), conformément aux dispositions de la loi du 11 juin 1880.

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 sur le transport.

Art. 29. — *Délais d'expédition.* — 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 leur 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.

Art. 30. — *Délai de livraison.* — Les animaux, denrées, marchandises et objets quelconques seront 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 contenant 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.

(1) Ou du *Préfet*, si la concession n'est pas donnée par l'*État*.

Droits réservés au Cnam et à ses partenaires

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 *Ministre des travaux publics*, 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.

Art. 31. — *Frais accessoires.* — 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 tramway, 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.

Art. 32. — *Camionnage.* — 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 destinaires 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 3 000 habitants, soit un centre de population de 3 000 habitants situé à plus de 5 kilomètres de la gare du tramway.

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.

Art. 33. — *Traités particuliers.* — 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

Droits réservés au Cnam et à ses partenaires

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 42 du règlement d'administration publique du 6 août 1881, prescrira les mesures à prendre pour assurer la plus complète égalité entre les diverses entreprises de transport dans leurs rapports avec le tramway.

Art. 34. — *Embranchements industriels. Tarif à percevoir pour le matériel prêté.* — Le concessionnaire sera indemnisé de la fourniture et de l'envoi de son matériel sur les embranchements industriels desservant des carrières, des mines ou des usines, par la perception d'une redevance qui est fixée à *douze centimes* (0 fr. 12) par tonne pour le premier kilomètre et à *quatre centimes* (0 fr. 04c) par tonne et par kilomètre en sus du premier, lorsque la longueur de l'embranchement excédera un kilomètre.

Titre V. — Stipulations relatives à divers services publics.

Art. 35. — *Fonctionnaires ou agents du contrôle.* — Les fonctionnaires ou agents chargés de l'inspection, du contrôle et de la surveillance de la voie ferrée seront transportés gratuitement dans les voitures de voyageurs.

Art. 36. — *Service des postes.* — Le concessionnaire sera tenu de recevoir dans ses voitures, aux heures des départs réguliers, les sacs de dépêches de la poste escortés ou non d'un convoyeur. Les sacs seront déposés dans un coffre fermant à clef. Le convoyeur aura droit à une place réservée aussi près que possible de ce coffre.

L'administration des postes aura, en outre, le droit de fixer aux voitures de l'entreprise une boîte aux lettres, dont elle fera opérer la pose et la levée par ses agents.

Les prix des transports ci-dessus seront payés par l'administration des postes conformément aux tarifs homologués, sauf dans le cas où l'État se serait engagé à fournir au concessionnaire une subvention par annuités. Dans ce cas, les sacs de dépêches et le convoyeur devront être transportés gratuitement.

Le concessionnaire pourra être tenu de fixer, d'après les convenances du service des postes, l'heure d'un de ses départs dans chaque sens.

Le montant des dépenses supplémentaires de toute nature que ce service spécial aura imposées au concessionnaire, déduction faite du produit qu'il aura pu en retirer, lui sera payé par l'administration des postes, que l'entreprise soit subventionnée ou non par le Trésor, suivant le règlement qui en sera fait de gré à gré ou par deux arbitres. En cas de désaccord de ces arbitres, un tiers arbitre sera désigné par le conseil de préfecture.

Titre VI. — Clauses diverses.

Art. 37. — *Frais de contrôle.* — La somme que le concessionnaire doit verser chaque année à la date du. . . . . ., afin de pourvoir aux frais du

Droits réservés au Cnam et à ses partenaires

contrôle, sera calculée d'après le chiffre de (1). . . . . par kilomètre de voie concédée.

Le premier versement aura lieu le. . . . . à la caisse du. . . . . .

Art. 38. — *Cautionnement.* — Avant la signature de l'acte de concession, le concessionnaire déposera à la caisse des dépôts et consignations une somme de. . . . . en numéraire ou en rente sur l'État calculée 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 *cinquième* et proportionnellement à l'avancement des travaux. Le dernier *cinquième* ne sera remboursé qu'après l'expiration de la concession.

Art. 39. — *Élection de domicile.* — Le concessionnaire devra faire élection de domicile à. . . . . .

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* (2). . . . . .

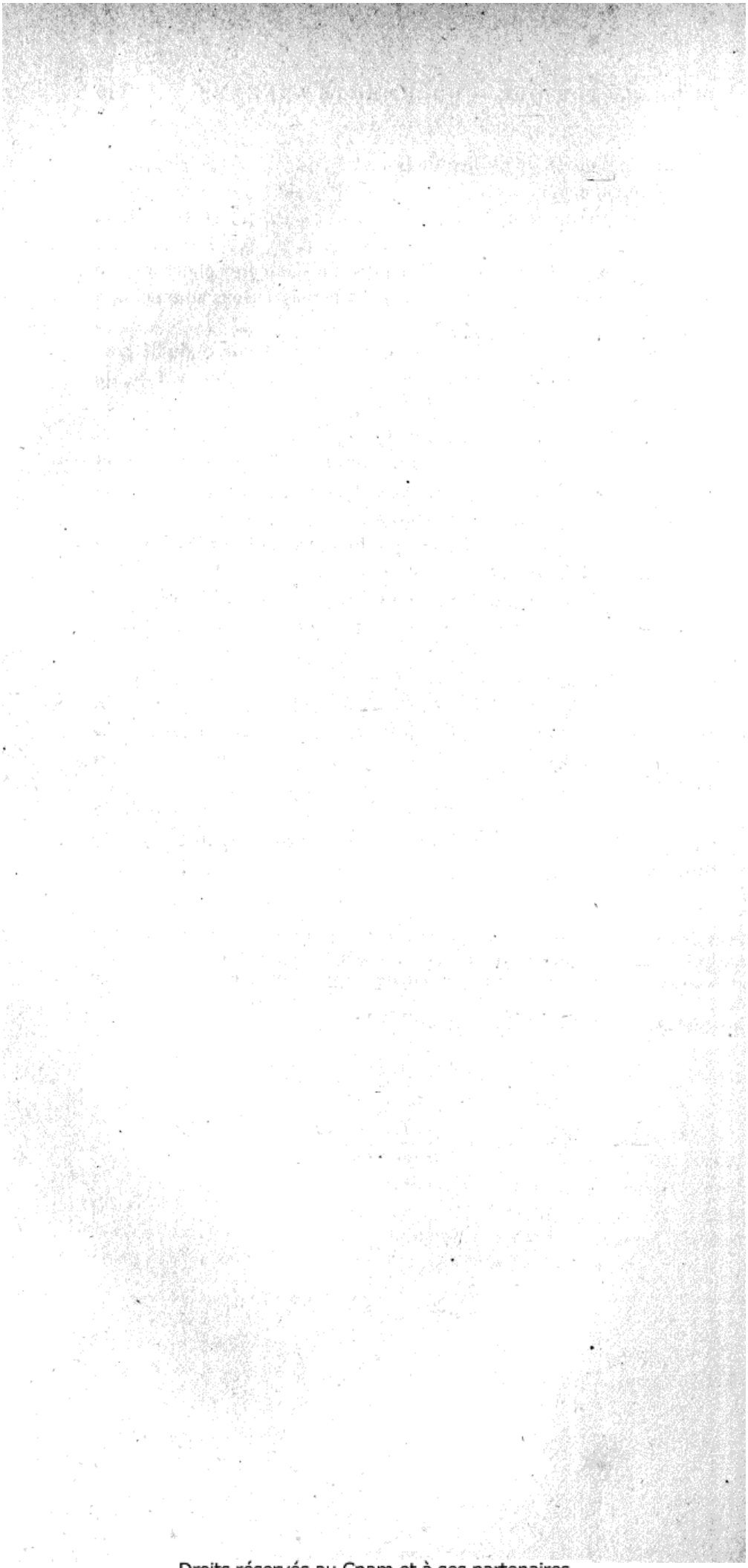
Art. 40. — Les contestations qui s'élèveraient entre le concessionnaire et l'administration au sujet de l'exécution et de l'interprétation des clauses du présent cahier des charges seront jugées administrativement par le conseil de préfecture du département d. . . . . sauf recours au Conseil d'État.

Art. 41. — *Frais d'enregistrement.* — Les frais d'enregistrement du présent cahier des charges et de la convention ci-annexée seront supportés par le concessionnaire.

(1) Les frais de contrôle ont été fixés, dans plusieurs concessions déjà données, à la somme annuelle de cinquante francs (50 fr.) par kilomètre, payable à compter de la date du décret de concession, tant pour la période de construction que pour la période d'exploitation.

(2) Ou au *secrétariat de la mairie de*.....

Droits réservés au Cnam et à ses partenaires



Droits réservés au Cnam et à ses partenaires

DOCUMENTS ANNEXES

DEUXIÈME PARTIE

TABLEAUX STATISTIQUES

Droits réservés au Cnam et à ses partenaires

Droits réservés au Cnam et à ses partenaires

PREMIÈRE SÉRIE

TABLEAUX STATISTIQUES

RELATIFS

A LA SITUATION ET AU DÉVELOPPEMENT DU RÉSEAU

NUMÉROS 1 à 13

Droits réservés au Cnam et à ses partenaires

Droits réservés au Cnam et à ses partenaires

TABLEAU 1

—

SITUATION DÉTAILLÉE

DES CHEMINS DE FER D'INTÉRÊT GÉNÉRAL

AU 31 DÉCEMBRE 1882.

FRANCE CONTINENTALE.

1re PARTIE. — CHEMINS CONCÉDÉS.

Droits réservés au Cnam et à ses partenaires

TABLEAU 1. — *Situation des Chemins de fer d'intérêt général au 31 décembre 1882.*
(France continentale.)

1re PARTIE. — CHEMINS CONCÉDÉS.

DÉSIGNATION DES LIGNES	DATE DE LA CONCESSION ou de la fusion		DATE de L'OUVERTURE à l'exploitation	LONGUEUR			
	éventuelle	définitive		en exploitation	en construction.	à construire	TOTALE
1	2	3	4	5	6	7	8
				km.	km.	km.	km.
I° GRANDES COMPAGNIES							
NORD							
Ancien réseau.							
Paris à la frontière de Belgique, par Lille et par Valenciennes (*a*)	—	1845	1842 à 1846	337	»	»	337
Docks de Saint-Ouen au chemin de fer de Ceinture intérieur (*b*)	—	1873	1862	2	»	»	2
Docks de Saint-Ouen à la gare de la Plaine de Saint-Denis . . .	—	1874	1877	4	»	»	4
Saint-Denis à Creil, par Chantilly	—	1853	1859	43	»	»	43
Luzarches à la ligne de St-Denis à Pontoise.	—	1869	1877 à 1880	26	»	»	26
Montsoult à Amiens	—	1872	1874 à 1877	106	»	»	106
Ermont à Argenteuil.	—	1857	1863	5	»	»	5
Pontoise à la ligne de Paris à Creil.	—	1857	1863	4	»	»	4
Embranchement de Beauvais (*c*)	—	1857	1857	37	»	»	37
Amiens à Boulogne (*d*).	—	1852	1847 à 1848	123	»	»	123
Embranchement de Noyelles à Saint-Valery-sur-Somme . . .	1852	1854	1858	6	»	»	6
Boulogne à Calais	—	1857	1867	40	»	»	40
Ligne des houillères du Pas-de-Calais (*e*).	—	1857	1860 à 1862	86	»	»	86
Douai à Orchies	—	1875	1880	16	»	»	16
Orchies à la frontière, vers Tournay.	—	1875	—	»	5	»	5
Lille à Calais et Dunkerque (*f*).	—	1845	1848 à 1849	146	»	»	146
Lille vers Tournay.	—	1862	1865	13	»	»	13
Valenciennes à Aulnoye	—	1862	1872	35	»	»	35
Creil à Saint-Quentin et à Erquelines (*g*).	—	1847 à 1852	1847 à 1855	189	»	»	189
Tergnier à Laon.	—	1852	1857	30	»	»	30
Busigny à Somain	—	1853	1858	49	»	»	49
Cambrai à la frontière belge, vers Dour	—	1872	1876 à 1882	51	»	»	51
Hautmont à la frontière de Belgique (*h*)	1859	1859	1858	10	»	»	10
TOTAUX DE L'ANCIEN RÉSEAU.		1845 à 1875	1845 à 1882	1.358	5	»	1.363

(*a*) Sections déclarées d'utilité publique avant d'être concédées : en 1840, Lille à la frontière belge (14 kilomètres) et Valenciennes à la frontière belge (12 kilomètres) ; en 1842, Paris à Lille et à Valenciennes (311 kilomètres). — La section de Lille à Valenciennes et à la frontière (26 kilomètres) a été exploitée par l'État, de 1842 à 1844.

(*b*) Ancien chemin industriel concédé en 1855.

(*c*) Le chemin de Creil à Beauvais, concédé à la Compagnie des Ardennes en 1853, a été cédé à la Compagnie du Nord en 1857, en échange de la section de Reims à Laon.

(*d*) Chemin concédé à la Compagnie d'Amiens à Boulogne, en 1844.

(*e*) Sections d'Arras à Hazebrouck, de Lens à Leforest et raccordements.

(*f*) Chemin déclaré d'utilité publique en 1844 et non concédé. — Pour la date d'ouverture, il n'a pas été tenu compte des modifications de tracé et du nouveau raccordement faits en 1876 et 1877 (2 kilomètres).

(*g*) Le chemin de Creil à Saint-Quentin, concédé à l'ancienne Compagnie de Creil à Saint-Quentin en 1845, est fusionné dans la Compagnie du Nord depuis 1847.

(*h*) Chemin concédé à l'ancienne Compagnie d'Hautmont à la frontière belge en 1854, fusionné éventuellement dans la Compagnie du Nord le 11 juin 1859, et définitivement le 26 septembre de la même année.

Droits réservés au Cnam et à ses partenaires

TABLEAU 1 (Suite).— *Situation des Chemins de fer d'intérêt général au 31 décembre 1882.*

(France continentale.)

1re PARTIE. — CHEMINS CONCÉDÉS.

DÉSIGNATION DES LIGNES	DATE DE LA CONCESSION ou de la fusion : éventuelle	DATE DE LA CONCESSION ou de la fusion : définitive	DATE de L'OUVERTURE à l'exploitation	LONGUEUR : en exploitation	LONGUEUR : en construction	LONGUEUR : à construire	LONGUEUR : TOTALE
1	2	3	4	5	6	7	8
				km.	km.	km.	km.
Nouveau réseau.							
Paris à Soissons	—	1857	1860 à 1862	101	»	»	101
Soissons à la frontière de Belgique	1857	1861	1866 à 1870	105	»	»	105
Chantilly à Senlis	—	1857	1862	11	»	»	11
Senlis à Crépy	1857	1861	1870	23	»	»	23
Aulnoye à Anor	1857	1862	1869	31	»	»	31
Beauvais à Gournay	1857	1861	1870	28	»	»	28
Rouen à Amiens (pour 2/3)	—	1857	1867	87	»	»	87
Amiens à la Vallée de l'Ourcq	—		(*a*)				
Villers-Cotterets au Port-aux-Perches (*b*)	—	1875	1880 à 1881	(*a*) 21	83	»	104
Amiens à Tergnier	—	1857	(*c*) 1857	9	»	»	9
Arras à Etaples (*d*)	—	1857	1867	71	»	»	71
Béthune à Abbeville	—	1869	1875 à 1878	99	»	»	99
Abbeville à Eu et au Tréport	—	1869	1875 à 1879	88	»	»	88
		1875	1882	37	»	»	37
TOTAUX DU NOUVEAU RÉSEAU.	—	1857 à 1875	1860 à 1882	711	83	»	794
RÉSUMÉ							
Ancien réseau	—	1845 à 1875	1845 à 1882	1.358	5	»	1.363
Nouveau réseau	—	1857 à 1875	1860 à 1882	711	83	»	794
TOTAUX GÉNÉRAUX.	—	1845 à 1875	1845 à 1882	2.069	88	»	2.157
EST							
Ancien réseau.							
Paris à la frontière allemande, vers Strasbourg (*e*)	—	1845	1849 à 1852	410	»	(*f*) 1	411
Embranchement sur Reims	—	1845	1854	30	»	»	30
Embranchement sur Mourmelon	—	1857	1857	25	»	»	25
Frouard à la frontière allemande, vers Metz	—	1845	1850	32	»	»	32
Vézelise à Mirecourt	—	(*g*) 1879	1879	24	»	»	24
Is-sur-Tille à Chalindrey (*h*)	—	1875	1874 à 1877	43	»	»	43
A reporter				564	»	1	565

(*a*) Estrées-Saint-Denis au Rû-de-Berne.
(*b*) Compté antérieurement et à partir de 1836, dans les chemins de fer industriels.
(*c*) Les résultats de l'exploitation n'ont été compris dans les comptes de la Compagnie du Nord qu'à partir de 1866.
(*d*) Ancienne Compagnie d'Arras à Etaples, dont la déchéance a été prononcée en 1868.
(*e*) Chemin déclaré d'utilité publique en 1842.
(*f*) Raccordement avec le chemin de ceinture de Paris (R. D.), concédé en 1875.
(*g*) Concédé à la Compagnie d'intérêt local de Vezelise à Mirecourt en 1874.
(*h*) Cédé par la Compagnie de Paris-Lyon-Méditerranée, qui en avait la concession depuis 1863. — Cette ligne a été déclarée d'utilité publique en 1861.

Droits réservés au Cnam et à ses partenaires

TABLEAU 1 (Suite).— *Situation des Chemins de fer d'intérêt général au 31 décembre 1882.*

(France continentale.)

1re PARTIE. — CHEMINS CONCÉDÉS.

DÉSIGNATION DES LIGNES	DATE DE LA CONCESSION ou de la fusion		DATE de L'OUVERTURE à l'exploitation	LONGUEUR			
	éventuelle	définitive		en exploitation	en construction	à construire	TOTALE
1	2	3	4	5	6	7	8
				km.	km.	km.	km.
Report	. . . .	. . . . .	. . . . .	564	»	1	565
Paris à Vincennes et à la Varenne-Saint-Maur.	—	(*a*) 1853	1859	18	»	»	18
La Varenne-Saint-Maur à Boissy-Saint-Léger	—	1868	1872 à 1874	5	»	»	5
Boissy-Saint-Léger à Brie-Comte-Robert.	1868	1869	1875	14	»	»	14
TOTAUX DE L'ANCIEN RÉSEAU.	—	1845 à 1879	1849 à 1879	601	»	1	602
Nouveau réseau.							
Paris à la frontière allemande, vers Mulhouse.	(*b*) 1853	1853 à 1855	1848 à 1858	446	»	»	446
Embranchement sur Coulommiers	—	1853	1861 à 1863	33	»	»	33
Coulommiers à la Ferté-Gaucher	—	1873	1881	19	»	»	19
La Ferté-Gaucher à Sézanne . .	1875	1879	—	»	»	40	40
Embranchement sur Provins . .	—	1853	1858	7	»	»	7
Chalmaison aux Ormes.	—	1853	—	»	»	3	3
Embranchement sur Montereau (*c*)	—	1853	1848	28	»	»	28
D'un point de la vallée de l'Ourcq à Esternay.	—	1875	—	»	92	»	92
Esternay à Romilly	—	1875	—	»	32	»	32
Embranchement sur Bar-s-Seine	—	1857	1862	29	»	»	29
Bar-sur-Seine à Châtillon-s-Seine	1863	1865	1868	32	»	»	32
Châtillon-sur-Seine à Is-sur-Tille	—	1875	1882	70	1	»	71
D'un point de la ligne précédente, à déterminer près de Recey-sur-Ource, à Langres	—	1875	—	»	39	»	39
Is-sur-Tille à Gray.	—	1875	—	»	»	45	45
Châtillon-sur-Seine à Chaumont (*d*)	—	1863	1866	43	»	»	43
Jessains à Eclaron	1875	1879	—	»	53	»	53
Chaumont à la ligne de Paris à Strasbourg (*d*)	—	1863	1867 à 1873	95	»	»	95
De la gare de Langres à la ville de Langres	—	1873	—	»	6	»	6
Blesme à Saint-Dizier et à Gray (*e*)	—	1853	1854 à 1858	131	»	»	131
Revigny à Vouziers	—	1875	1882	81	»	»	81
Bourbonne-les-Bains à la ligne de Paris à Mulhouse	—	1873	1880	13	»	»	13
Nancy à Gray	—	1853	1857 à 1863	176	»	»	176
Champigneulles à Jarville . . .	—	1873	1881	7	»	»	7
Aillevillers à Lure	—	1873	1878	31	»	»	31
Embranchement sur le Val-d'Ajol	—	1873	1881	17	»	»	17
Embranchement sur Plombières	—	1873	1878	11	»	»	11
A reporter.	. . . .	. . . . .	. . . . .	1.271	223	88	1.582

(*a*) Un raccordement avec le chemin de ceinture (R. D.), de 1 kilomètre, n'a été concédé qu'en 1875 et livré à l'exploitation qu'en 1878.

(*b*) Section de Chalindrey à Vesoul (73 kilomètres).

(*c*) Concédé en 1845 à l'ancienne Compagnie de Montereau à Troyes, qui a exploité cette ligne jusqu'en 1849.

(*d*) Chemins déclarés d'utilité publique en 1861.

(*e*) Concédé à l'ancienne compagnie de Blesme à Gray en 1852.

Droits réservés au Cnam et à ses partenaires

TABLEAU 1 (Suite). — *Situation des Chemins de fer d'intérêt général au 31 décembre 1882.*

(France continentale.)

1re PARTIE. — CHEMINS CONCÉDÉS.

DÉSIGNATION DES LIGNES	DATE DE LA CONCESSION ou de la fusion		DATE de L'OUVERTURE à l'exploitation	LONGUEUR			
	éventuelle	définitive		en exploitation	en construction	à construire	TOTALE
1	2	3	4	5	6	7	8
				km.	km.	km.	km.
Report	. . . . .	. . . . .	. . . . .	1.271	223	88	1.582
Epinal à Neufchâteau (*a*)	—	1873	1878	76	»	»	76
Epinal à Remiremont (*b*)	—	1863	1864	24	»	»	24
Remiremont au Tillot et à Saint-Maurice	—	1873	1879	20	»	»	20
Belfort à la frontière Suisse, vers Porrentruy	—	1873	1877	12	»	»	12
Lunéville à Saint-Dié (*b*)	—	1863	1864	50	»	»	50
Reims à la frontière allemande, vers Metz (*c*)	—	1863	1863 à 1873	172	»	»	172
Reims à la ligne de Paris à Soissons (*d*)	—	1859	1862	54	»	»	54
Reims à Laon (*d*)	—	1859	1857	51	»	»	51
Reims à la frontière belge, par Mézières, Charleville et Givet, avec embranch^{t} sur Sedan (*e*) .	—	1859	1858 à 1863	(*f*) 174	»	»	174
Mézières à la ligne de Soissons à la frontière	1859	1862	1869	55	»	»	55
Sedan à la ligne de Metz à Thionville (*e*)	—	1859	1861 à 1863	101	»	»	101
Sedan à la frontière belge, vers Bouillon	—	1873	—	»	»	20	20
D'un point situé entre Montmédy et Velosnes à la frontière belge vers Virton	—	1873	1881	3	»	»	3
Longuyon à la frontière belge (*e*) .	—	1859	1663	21	»	»	21
D'un point de la frontière belge à un point de la vallée de la Moselle et embranchements .	—	1873	1877 à 1882	117	»	»	117
Signy-le-Petit à la frontière belge, vers Chimay	1863	—	—	»	»	10	10
Givet à la frontière belge, vers Marche	1863	—	—	»	»	6	6
TOTAUX DU NOUVEAU RÉSEAU.	—	1853 à 1879	1848 à 1882	2.210	223	124	2.557

RÉSUMÉ

Ancien réseau	—	1845 à 1879	1840 à 1879	601	»	1	602
Nouveau réseau	—	1853 à 1879	1848 à 1882	2.210	223	124	2.557
TOTAUX GÉNÉRAUX.	—	1845 à 1879	1848 à 1882	(*g*) 2.811	223	125	3.159

(*a*) Chemin déclaré d'utilité publique en 1868.
(*b*) Chemins déclarés d'utilité publique en 1860.
(*c*) La section de Reims à Mourmelon a été déclarée d'utilité publique en 1862.
(*d*) Concédés en 1857 à la Compagnie des Ardennes, qui les a exploités jusqu'au 1er janvier 1864.
(*e*) Concédés à l'ancienne Compagnie des Ardennes en 1853 ; la concession de la section de Charleville à la frontière (67 kil.), éventuelle en 1853, n'est devenue définitive qu'en 1857. — La Compagnie des Ardennes a exploité ces lignes jusqu'au 1er janvier 1864.
(*f*) Y compris 1 kilomètre de Givet à la frontière belge, vers Morialmé, concédé en 1860.
(*g*) Non compris 28 kilomètres de chemins d'intérêt local livrés à l'exploitation.

Droits réservés au Cnam et à ses partenaires

TABLEAU 1 (Suite). — *Situation des Chemins de fer d'intérêt général au 31 décembre 1882.*

(France continentale.)

1re PARTIE. — CHEMINS CONCÉDÉS.

DÉSIGNATION DES LIGNES	DATE DE LA CONCESSION ou de la fusion		DATE de L'OUVERTURE à l'exploitation	LONGUEUR			
	éventuelle	définitive		en exploitation	en construction	à construire	TOTALE
1	2	3	4	5	6	7	8
				km.	km.	km.	km.
OUEST							
Ancien réseau.							
Paris à Saint-Germain (*a*) . . .	—	1835	1837 à 1847	21	»	»	21
Embranchement sur Auteuil (*b*).	—	1855	1854	7	»	»	7
Embranchemt sur Argenteuil (*c*).	—	1835	1851	4	»	»	4
Paris à Versailles (R. D.) (*d*) . .	—	1835	1839	18	»	»	18
Paris à Rouen (*e*)	—	1855	1843	127	»	»	127
Rouen au Havre (*f*)	—	1855	1847	94	»	»	94
Rouen à Dieppe et à Fécamp (*g*).	—	1855	1848 à 1858	70	»	»	70
Mantes à Caen (*h*)	—	1855	1855 à 1857	182	»	»	182
Paris à Versailles (R. G.) (*i*) . .	—	1855	1840	17	»	»	17
Raccordement de Viroflay (*j*). .	—	1855	1852	1	»	»	1
Versailles à Rennes (*k*).	—	1855	1849 à 1857	359	»	»	359
TOTAUX DE L'ANCIEN RÉSEAU.	—	1855	1837 à 1858	900	»	»	900
Nouveau réseau.							
Chemin de Ceinture (R. G.) (*l*) .	—	1865	1867	11	»	»	11
Raccordt du chemin de Ceinture (R. D.) avec le chem. d'Auteuil.	1865	1865	1860	2	»	»	2
Pont-de-l'Alma aux Moulineaux.	—	1875	1878	(*m*) 4	»	3	7
Les Moulineaux à Courbevoie.	—	1875	—	»	»	10	10
Raccordt de la ligne de Paris à Rouen à celle de Paris à Argenteuil, près Colombes, et à celle de Paris à Versailles (R. D.), vers Courbevoie. . . .	—	1875	1881	(*n*) 2	1	»	3
Gare d'Auteuil à la porte de Boulogne	—	1875	—	»	»	1	1
Du chemin de fer de Paris à Versailles (R. G.) à la rue de la Bibliothèque (*o*).	—	1875	—	»	»	1	1
A reporter.	. . . . .	. . . . .		19	1	15	35

(*a*) Concession à l'ancienne Compagnie de Paris à Saint-Germain, en 1835, de la section de Paris à Saint-Germain, en 1844, du Vésinet à Saint-Germain.
(*b*) Chemin concédé à l'ancienne Compagnie de Paris à Saint-Germain, en 1852.
(*c*) Chemin concédé à l'ancienne Compagnie de Paris à Saint-Germain, en 1846.
(*d*) Concédé à l'ancienne Compagnie de Paris à Versailles, en 1837.
(*e*) Concédé à l'ancienne Compagnie de Paris (Colombes) à Rouen (R. G.), en 1840.
(*f*) Concédé à l'ancienne Compagnie de Rouen (Sotteville) au Havre, en 1842.
(*g*) Concédé à l'ancienne Compagnie de Rouen (Malaunay) à Dieppe et à Fécamp.
(*h*) Concédé à l'ancienne Compagnie de Paris à Caen et Cherbourg en 1852.
(*i*) Concédé à l'ancienne Compagnie de Paris à Versailles (R. G.) en 1837.
(*j*) Concédé à l'ancienne Compagnie de l'Ouest en 1851.
(*k*) Chemin déclaré d'utilité publique en 1844 et concédé à l'ancienne Compagnie de l'Ouest, en 1851. — Exploitation par l'Etat, jusqu'au 31 décembre 1850, de la section de Versailles à Chartres (73 kilomètres).
(*l*) Chemin déclaré d'utilité publique en 1861.
(*m*) Section du Champ-de-Mars au chemin de Ceinture (R. G.)
(*n*) Raccordement vers Courbevoie.
(*o*) Cet embranchement était destiné à desservir les Assemblées législatives.

Droits réservés au Cnam et à ses partenaires

TABLEAU 1 (Suite).—*Situation des Chemins de fer d'intérêt général au 31 décembre 1882.*

(France continentale.)

1re PARTIE. — CHEMINS CONCÉDÉS.

DÉSIGNATION DES LIGNES	DATE DE LA CONCESSION ou de la fusion : éventuelle	DATE DE LA CONCESSION ou de la fusion : définitive	DATE de l'OUVERTURE à l'exploitation	LONGUEUR : en exploitation	LONGUEUR : en construction	LONGUEUR : à construire	LONGUEUR : TOTALE
1	2	3	4	5	6	7	8
				km.	km.	km.	km.
Report.				19	1	15	35
Paris à Dieppe, par Pontoise et Gisors	—	1859	1868 à 1873	(a) 139	»	»	139
Conflans à Pontoise	—	1875	1877	12	»	»	12
Rouen à Amiens et embranchement (pour 1/3) (b)	—	1839	1867	44	»	»	44
Raccordements à Rouen des lignes de Paris à Rouen et de Rouen à Amiens	—	1875	1878	2	»	»	2
Couviers à la ligne de Paris à Rouen (c)	—	1863	1867	7	»	»	7
Berquigny à Rouen	—	1855	1865	57	»	»	57
Barentin à Duclair et à Caudebec.	—	1875	1881 à 1882	28	»	»	28
Motteville à Clères.	—	1873	1876	20	»	»	20
Motteville à St-Valery-en-Caux et embranchement.	—	1875	1880	38	»	»	38
Heuzeville à Lillebonne et Port-Jérôme, par Bolbec	—	1875	1881 à 1882	14	»	(d) 5	19
Harfleur à Montivilliers.	—	1875	1878	5	»	»	5
Lisieux à Honfleur.	—	1855	1858 à 1862	43	»	»	43
Pont-l'Evêque à Trouville-Deauville.	—	1859	1863	11	»	»	11
Caen à Cherbourg (e)	—	1855	1858	131	»	»	131
Embranchement sur St-Lô (e) .	—	1855	1860	18	»	»	18
Saint-Lô à la ligne de Rennes à Brest, à ou près Lamballe. .	—	1868	1878 à 1879	184	»	»	184
Cottevast à Coutances (f) . . .	—	1875	—	»	67	»	67
Caen à Laval (g).	1863	1863 à 1864	1866 à 1874	144	»	»	144
Saint-Cyr à Surdon	—	1855	1864 à 1867	160	»	»	160
Argentan à Granville.	—	1855	1866 à 1870	129	»	»	129
Aigle à Conches.	—	1850	1866	40	»	»	40
Mézidon au Mans (h).	—	1855	1856 à 1859	138	»	»	138
Embranchement sur Falaise (h).	—	1855	1859	7	»	»	7
Sillé-le-Guillaume à la Hutte. .	—	1875	1881	26	»	»	26
La Hutte à Mamers.	—	1875	1880	24	»	»	24
Le Mans à Angers	—	1855	1863	95	»	»	95
Sablé à Châteaubriant	—	1868	1876 à 1877	95	»	»	95
Chemazé à Craon	—	1875	1878	15	»	»	15
Châteaubriant à Redon	—	1875	1881	45	»	»	45
Laval à Angers	—	1868	1877 à 1878	69	»	»	69
Rennes à Brest	—	1855	1863 à 1865	249	»	»	249
Rennes à Saint-Malo	—	1855	1864	81	»	»	81
Rennes à Redon.	—	1855	1862	70	»	»	70
A reporter.	. . . .	. . . . .	. . . . .	2.159	68	20	2.247

(a) Le raccordement à Argenteuil (1 kil.) est exploité depuis 1863.
(b) Les 2/3 restants sont concédés à la Compagnie du Nord.
(c) Chemin déclaré d'utilité publique en 1861.
(d) Lillebonne à Port-Jérôme.
(e) Concédé à l'ancienne Compagnie de Paris à Caen et Cherbourg et embranchement, en 1852.
(f) Chemin déclaré d'utilité publique en 1868.
(g) Les sections de Caen à Flers et de Mayenne à Laval ont été déclarées d'utilité publique en 1860.
(h) Concédés à l'ancienne Compagnie de l'Ouest en 1852.

Droits réservés au Cnam et à ses partenaires

TABLEAU 1 (Suite).—*Situation des Chemins de fer d'intérêt général au 31 décembre 1882.*

(France continentale.)

1re PARTIE. — CHEMINS CONCÉDÉS.

DÉSIGNATION DES LIGNES	DATE DE LA CONCESSION ou de la fusion : éventuelle	DATE DE LA CONCESSION ou de la fusion : définitive	DATE de L'OUVERTURE à l'exploitation	LONGUEUR : en exploitation	LONGUEUR : en construction	LONGUEUR : à construire	LONGUEUR : TOTALE
1	2	3	4	5	6	7	8
				km.	km.	km.	km.
Report	. . . .	. . . . .	. . . . .	2.159	68	20	2.247
Raccordement de la gare de Redon avec le bassin à flot de cette ville.	—	1878	—	»	1	»	1
Pontivy à Saint-Brieuc (*a*) . . .	—	1863	1871 à 1872	72	»	»	72
Plouaret à Lannion.	—	1875	1881	16	»	»	16
TOTAUX DU NOUVEAU RÉSEAU.	—	1855 à 1878	1856 à 1882	2.247	69	20	2.336
RÉSUMÉ							
Ancien réseau	—	1855	1837 à 1858	900	»	»	900
Nouveau réseau	—	1855 à 1878	1856 à 1882	2.247	69	20	2.336
TOTAUX GÉNÉRAUX. . . .	—	1855 à 1878	1837 à 1882	3.147	69	20	3.236
PARIS A ORLÉANS							
Ancien réseau.							
Paris à Orléans	—	1840	1840 à 1843	121	»	»	121
Orléans à Tours (*b*)	—	1852	1846	115	»	»	115
Tours à Bordeaux (*b*)	—	(*c*) 1852	1851 à 1853	347	»	»	347
Raccordement des lignes d'Orléans et du Midi à Bordeaux (pour moitié)	—	1857	1860 a 1861	3	»	»	3
Orléans à Vierzon et au Bec-d'Allier (*d*).	—	1852	1847 à 1850	172	»	»	172
Vierzon-Forges à Limoges (*e*). .	—	1852	1847 à 1856	197	»	»	197
Paris à Tours, par Vendôme . .	—	1857	1865 à 1867	202	»	»	202
Tours au Mans.	—	1853	1858	94	»	»	94
Tours à Nantes (*f*).	—	1852	1848 à 1851	195	»	»	195
Prolongement sur Saint-Nazaire	1853	1855	1857	64	»	»	64
Nantes à Châteaulin	—	1855	1862 à 1864	245	»	»	245
Châteaulin à Landerneau (*g*) . .	—	1863	1867	53	»	»	53
Embranchement sur Pontivy . .	—	1855	1864	51	»	»	51
Embranchements sur La Rochelle et Rochefort.	—	1852	1856 à 1857	158	»	»	158
TOTAUX DE L'ANCIEN RÉSEAU.	—	1840 à 1852	1840 à 1867	2.017	»	»	2.017

(*a*) Chemin déclaré d'utilité publique en 1861.

(*b*) Déclaré d'utilité publique en 1842, et concédé à l'ancienne Compagnie d'Orléans à Bordeaux, en 1844.

(*c*) Concession des raccordements à Tours (2 kilomètres), en 1855. — 1 kilomètre, à Tours, n'a été ouvert qu'en 1857.

(*d*) Concession à l'ancienne Compagnie du Centre, en 1844.

(*e*) Concession à l'ancienne Compagnie du Centre, en 1844, de la section de Vierzon à Châteauroux (60 kilomètres).

(*f*) Concession à l'ancienne Compagnie de Tours à Nantes, en 1845. — 1 kilomètre, à Tours, n'a été ouvert qu'en 1857.

(*g*) Déclaré d'utilité publique en 1861.

Droits réservés au Cnam et à ses partenaires

TABLEAU 1 (Suite).—*Situation des Chemins de fer d'intérêt général au 31 décembre 1882.*

(France continentale.)

1re PARTIE. — CHEMINS CONCÉDÉS.

DÉSIGNATION DES LIGNES	DATE DE LA CONCESSION ou de la fusion		DATE de L'OUVERTURE à l'exploitation	LONGUEUR			
	éventuelle	définitive		en exploitation	en construction	à construire	TOTALE
1	2	3	4	5	6	7	8
				km.	km.	km.	km.
Nouveau réseau.							
Paris à Sceaux, à Orsay et Limours (*a*)	—	1857 à 1862	1846 à 1867	43	»	»	43
Pithiviers à la ligne de Paris à Orléans	1863	1865	1872	42	»	»	42
Pithiviers à la ligne de Corbeil à Montargis	1863	1865	1868	16	»	»	16
Orléans à la ligne du Bourbonnais	1857	1864	1873	61	»	»	61
La Flèche à la ligne de Tours au Mans	1863	1867	1871	35	»	»	35
Vierzon-Ville à Tours	1857	1861	1869	104	»	»	104
Romorantin à la ligne de Tours à Vierzon	—	1868	1872	7	»		7
Bourges à Montluçon	—	1857	1861	100	»		100
Montluçon à Moulins et embranchement sur Bézenet (*b*)	—	1857	1859	88	»	»	88
Commentry à Gannat (*c*)	—	1863	1871	53	»	»	53
Saint-Eloi à la ligne de Commentry à Gannat	1868	1869	(*d*) 1871	9	»	»	9
Montluçon à Limoges	1857	1861	1864	122	»	»	122
Aubusson à la ligne de Montluçon à Limoges	(*e*) 1857	1861 à 1863	1864 à 1871	24	»	»	24
Poitiers à Limoges	1857	1861	1867	111	»	»	111
Angers à Cholet et Niort	1857	1861	1866 à 1868	167	»	»	167
Nantes à la Roche-sur-Yon	—	1857	1866	75	»	»	75
Châteaubriant à Nantes	—	1868	1877	62	»	»	62
Limoges à Agen (*f*)	—	1857	1861 à 1863	238	»	»	238
Limoges à Brive	1857	1865	1875	81	»	»	81
Cahors à la ligne de Périgueux à Agen (*f*)	—	1857	1869	51	»	»	51
Villeneuve-sur-Lot à la ligne de Périgueux à Agen (*f*)	—	1857	1869	9	»	»	9
Coutras à Périgueux (*f*)	—	1857	1857	75	»	»	75
Périgueux à la ligne de Clermont-Ferrand à Montauban, près la Capelle	—	1857	1860 à 1862	162	»	»	162
Libourne à Bergerac (*g*)	—	1869	1869 à 1875	61	»	»	61
Bergerac à la ligne de Périgueux à Agen	1868	1874	1879	36	»	»	36
A reporter				1.832	»	»	1.832

(*a*) Concession à l'ancienne Compagnie de Paris à Sceaux, de la section de Paris à Sceaux (11 kilomètres), en 1844, et de celle de Bourg-la-Reine à Orsay (14 kilomètres), en 1853. — La section de Bourg-la-Reine à Orsay avait été déclarée d'utilité publique en 1848.

(*b*) Concession à l'ancienne Compagnie de Montluçon à Moulins, en 1854.

(*c*) Déclaré d'utilité publique en 1861.

(*d*) Compté antérieurement aux chemins industriels.

(*e*) Section de Busseau-d'Ahun à Ahun (8 kilomètres), concédée définitivement en 1861.

(*f*) Chemins faisant partie du réseau de l'ancienne Compagnie du Grand-Central, concédés en 1853-1855, et fusionnés dans Paris à Orléans, en 1857.

(*g*) Chemin déclaré d'utilité publique en 1861, et concédé à l'ancienne Compagnie de Libourne à Bergerac en 1862; racheté par l'État en 1868; rétrocédé à la Compagnie de Paris à Orléans, éventuellement, en 1868, et définitivement, en 1869.

Droits réservés au Cnam et à ses partenaires

TABLEAU 1 (Suite).—*Situation des Chemins de fer d'intérêt général au 31 décembre 1882.*

(France continentale.)

1re PARTIE. — CHEMINS CONCÉDÉS.

DÉSIGNATION DES LIGNES	DATE DE LA CONCESSION ou de la fusion : éventuelle	DATE DE LA CONCESSION ou de la fusion : définitive	DATE de L'OUVERTURE à l'exploitation	LONGUEUR : en exploitation	LONGUEUR : en construction	LONGUEUR : à construire	LONGUEUR : TOTALE
1	2	3	4	5	6	7	8
				km.	km.	km.	km.
Report.	. . . .	. . . . .	. . . . .	1.832	»	»	1.832
Tulle à Brive (*a*).	—	1857	1871	26	»	»	26
Arvant, près Lempdes, à la rivière du Lot (Capdenac) (*a*).	—	1857	1861 à 1868	176	»	»	176
Montauban à la rivière du Lot (Capdenac) (*a*)	—	1857	1858	131	»	»	131
Embranchement sur Marcillac et Rodez (*a*)	—	1857	1858 à 1862	72	»	»	72
Toulouse à la ligne du Lot à Montauban.	—	—	1864	105	»	»	105
TOTAUX DU NOUVEAU RÉSEAU.	—	1857 à 1869	1857 à 1879	2.342	»	»	2.342

RÉSUMÉ

Ancien réseau	—	1840 à 1852	1840 à 1867	2.017	»	»	2.017
Nouveau réseau	—	1857 à 1869	1857 à 1879	2.342	»	»	2.342
TOTAUX GÉNÉRAUX . . .	—	1840 à 1869	1840 à 1879	4.359	»	»	4.359
PARIS-LYON-MÉDITERRANÉE							
Ancien réseau.							
Paris à Lyon, par la Bourgogne (*b*)	—	1857	1849 à 1856	512	»	»	512
Lyon à Marseille (*c*)	—	1857	1847 à 1857	360	»	»	360
Marseille à Toulon (*d*)	—	1857	1858 à 1859	66	»	»	66
Toulon au Var et à Nice et à la frontière d'Italie	—	1857 à 1863	1862 à 1872	185	»	»	185
A reporter.	. . . .	. . . . .	. . . . .	1.123	»	»	1.123

(*a*) Chemins faisant partie du réseau de l'ancienne Compagnie du Grand-Central, concédés en 1853-1855 et fusionnés dans Paris à Orléans, en 1857.

(*b*) Chemin déclaré d'utilité publique en 1842; concédé à la 1re Compagnie de Paris à Lyon en 1845; racheté par l'Etat en 1848; concédé à la 2me Compagnie de Paris à Lyon en 1852. — La Compagnie de Montereau a exploité, du 3 janvier au 12 août 1849, la section de Melun à Montereau; depuis cette dernière date jusqu'au 31 décembre 1851, l'Etat a exploité les sections de Melun à Montereau (35 kil.), de Dijon à Chalon (69 kil.) et de Tonnerre à Dijon (48 kil.).

(*c*) Le chemin de Lyon à Avignon (230 kil.), déclaré d'utilité publique en 1851, a été concédé en 1852 à l'ancienne Compagnie de Lyon à la Méditerranée; celui d'Avignon à Marseille (130 kil.), déclaré d'utilité publique en 1843, a été concédé la même année à l'ancienne Compagnie d'Avignon à Marseille.

(*d*) Concédé en 1852 à l'ancienne Compagnie de Lyon à la Méditerranée.

Droits réservés au Cnam et à ses partenaires

TABLEAU 1 (Suite). — *Situation des Chemins de fer d'intérêt général au 31 décembre 1882.*

(France continentale.)

1re PARTIE. — CHEMINS CONCÉDÉS.

DÉSIGNATION DES LIGNES	DATE DE LA CONCESSION ou de la fusion : éventuelle	DATE DE LA CONCESSION ou de la fusion : définitive	DATE de L'OUVERTURE à l'exploitation	LONGUEUR : en exploitation	LONGUEUR : en construction	LONGUEUR : à construire	LONGUEUR : TOTALE
1	2	3	4	5	6	7	8
				km.	km.	km.	km.
Report	. . . .	. . . . .	. . . . .	1.123	»	»	1.123
Paris (Moret et Villeneuve-Saint-Georges) à Lyon, avec embranch. sur Vichy : Villeneuve-St-Georges à Montargis (*a*)	—	1857	1840 à 1867	110	»	»	110
Paris à Nevers. (*b*). . .	—	1857	1860 à 1861	187	»	»	187
Nevers à Saint-Germain-des-Fossés (*b*)	—	1857	1850 à 1854	103	»	»	103
St-Germain-des-Fossés à Roanne (*b*).	—	1857	1857 à 1858	66	»	»	66
Roanne à Lyon, par Tarare (*b*).	—	1857	1858 à 1868	76	»	»	76
Roanne à Lyon, par Saint-Étienne (*c*) . . .	—	1857	1828 à 1834	147	»	»	147
St-Germain-des-Fossés à Vichy (*b*)	—	1857	1862	9	»	»	9
Belleville à Beaujeu (*d*)	—	1878	1869	13	»	»	13
Filay à Bourron	—	1875	1881	25	»	»	25
Seconde ligne de Lyon à Saint-Etienne, par ou près Givors, et desservant aussi directement que possible les usines de la vallée du Gier.	—	1875	—	»	»	52	52
Roanne à Paray-le-Monial . .	—	1875	1882	57	»	»	57
Embranchement sur Auxerre (*e*)	—	1857	1855	19	»	»	19
Dijon à Belfort (*f*)	—	1857	1855 à 1858	186	1	»	187
Embranchement sur Gray (*g*). .	—	1857	1857	38	»	»	38
Embranchement sur Salins (*h*) .	—	1857	1856	35	»	»	35
Mouchard à la frontière Suisse, par les Verrières et par Jougne.	—	1857	1860 à 1875	92	»	»	92
Montbéliard à Audincourt et à Delle	—	1857	1868	26	»	»	26
Champagnole à la ligne de Dôle, en Suisse	1863	1864	1867	13	»	»	13
Dijon à la ligne de Bourg, près Saint-Amour, par Saint-Jean-de-Losne, et raccordement à la voie d'eau.	—	1875	1882	(*i*) 42	65	»	107
Nevers et Moulins à la ligne de Paris à Lyon, près Chagny. .	—	1857	1861 à 1869	280	»	»	280
Santenay à Etang, par Autun. .	1863	1864	1867 à 1870	59	»	»	59
A reporter.	. . . .	. . . . .	. . . . .	2.706	66	52	2.824

(*a*) La section de Juvisy à Montargis (103 kil.) faisait partie du Bourbonnais depuis 1855.

(*b*) Concédé au syndicat du Bourbonnais en 1855. — L'embranchement de Gimouille (2 kil.) a été concédé en 1866 et a été ouvert en 1868. — La section de Nevers à Saint-Germain-des-Fossés a été déclarée d'utilité publique en 1846 .

(*c*) Chemin formé par la reunion des trois Compagnies de Saint-Etienne à la Loire, de Saint-Etienne à Lyon et d'Andrézieux à Roanne (23 kil.).

(*d*) Compté antérieurement aux lignes d'intérêt local.

(*e*) Concédé à l'ancienne Compagnie de Paris à Lyon, en 1853.

(*f*) Concédé à l'ancienne Compagnie de Dijon à Besançon en 1852, à l'exception du raccordement de Besançon (1 kil.), concédé à la Compagnie actuelle en 1866.

(*g*) Concédé à l'ancienne Compagnie de Dijon à Besançon, en 1852.

(*h*) Concédé à l'ancienne Compagnie de Paris à Lyon, en 1856.

(*i*) Dijon à Seurre.

Droits réservés au Cnam et à ses partenaires

TABLEAU 1 (Suite).—*Situation des Chemins de fer d'intérêt général au 31 décembre 1882.*

(France continentale.)

1re PARTIE — CHEMINS CONCÉDÉS.

DÉSIGNATION DES LIGNES	DATE DE LA CONCESSION ou de la fusion		DATE de L'OUVERTURE à l'exploitation	LONGUEUR			
	éventuelle	définitive		en exploitation	en construction	à construire	TOTALE
1	2	3	4	5	6	7	8
				km.	km.	km.	km.
Report	. . . .	. . . . .	. . . . .	2.706	66	52	2.824
Avallon à Dracy-St-Loup, près Autun, par ou près Salieu . .	—	1875	1882	70	»	»	70
Gilly-sur-Loire à Cercy-la-Tour(*a*)	—	1875	—	»	41	»	41
Chalon-sur-Saône à Dôle (*b*) . .	—	1857	1871	75	»	»	75
Bourg à la ligne de Dijon à Belfort (*b*)	—	1857	1862 à 1864	140	»	»	140
Lyon à Genève	—	1857	1856 à 1859	150	»	»	150
Embt sur Bourg et sur Mâcon et jusqu'au Rhône	—	1857	1856 à 1858	70	»	»	70
Virieu-le-Grand à St-André-le-Gaz	—	1875	1880	14	32	»	46
St-André-le-Gaz à Chambéry . .	—	1875	—	»	41	»	41
Annecy à Aix (*c*)	—	1863	1866	39	»	»	39
Annemasse à Annecy	1869	1874	—	»	53	»	53
Thonon à Annemasse (*c*). . . .	—	1863	1880	30	»	»	30
Annemasse à Collonges (*e*) . . .	—	1874	1880	33	»	»	33
Thonon à St-Gingolph	—	1869	1882	9	»	18	27
Albertville à la ligne de Chambéry à Modane	—	1869	1879	24	»	»	24
Sérezin à Montluel.	—	1875	—	»	»	36	36
St-Rambert d'Albon à Grenoble(*d*)	—	1859	1856 à 1858	92	»	»	92
De la ligne de St-Rambert d'Albon à Grenoble à Lyon (*e*). .	—	1859	1858 à 1862	87	»	»	87
De la ligne de St-Rambert d'Albon à Grenoble à Valence (*e*)	—	1859	1864	78	»	»	78
Grenoble à Montmélian (*f*) . . .	—	1863	1864	50	»	»	50
Annonay à St-Rambert d'Albon(*g*)	—	1863	1869	19	»	»	19
De la ligne de Privas à Livron, près la Voulte-sur-Rhône, à celle de St-Etienne à Givors, près Givors	1863	1868	1879	108	»	»	108
De Privas à la ligne de Lyon à Avignon, avec prolongement jusqu'à Crest.	1857	1859	1862 à 1871	49	»	»	49
De la ligne de Bessèges à Alais, près Robiac, à la ligne de Privas à Livron, près du Pouzin.	1863	1867	1871 à 1879	105	»	»	105
Aubenas à Prades	—	1875	1882	10	»	»	10
Carpentras à la ligne de Lyon à Avignon, près Sorgues	1857	1860	1863	17	»	»	17
Avignon à Salon.	1857	1861	1868 à 1873	56	»	»	56
Salon à Miramas.	—	1869	1873	12	»	»	12
Tarascon à Cette (*h*).	—	1857	1839-1840	107	»	»	107
A reporter.				4.150	233	106	4.489

(*a*) Déclaré d'utilité publique en 1868.
(*b*) Concédé à l'ancienne Compagnie de Paris à Lyon, en 1854.
(*c*) Déclaré d'utilité publique en 1860.
(*d*) Concédé à l'ancienne Compagnie du Dauphiné, en 1853.
(*e*) Concédé à l'ancienne Compagnie du Dauphiné, en 1857.
(*f*) Déclaré d'utilité publique en 1860.
(*g*) Déclaré d'utilité publique en 1861.
(*h*) Concédé de 1833 à 1844 aux anciennes Compagnies d'Alais à Beaucaire, de Nîmes à Montpellier et de Montpellier à Cette. — La section de Nîmes à Montpellier a été déclarée d'utilité publique en 1840.

Droits réservés au Cnam et à ses partenaires

TABLEAU 1 (Suite). — *Situation des Chemins de fer d'intérêt général au 31 décembre 1882.*
(France continentale.)

1re PARTIE. — CHEMINS CONCÉDÉS.

DÉSIGNATION DES LIGNES	DATE DE LA CONCESSION ou de la fusion		DATE de L'OUVERTURE à l'exploitation	LONGUEUR			
	éventuelle	définitive		en exploitation	en construction	à construire	TOTALE
1	2	3	4	5	6	7	8
				km.	km.	km.	km.
Report				4.150	233	106	4.489
Embranct sur Alais, et la Grand' Combe (*a*)	—	1857	1840-1841	64	»	»	64
Bessèges à Alais et embrt (*b*)	—	1866	1857-1858	33	»	»	33
Nimes au Teil, par Remoulins	—	1875	1880	119	»	»	119
Remoulins à Uzès	—	1875	1880	19	»	»	19
Remoulins à Beaucaire	—	1875	—	»	17	»	17
Uzès à St Julien et prolongt dans la vallée de l'Auzonnet	—	1875	1880	10	34	»	44
Uzès à Nozières	—	1875	—	»	17	»	17
Vezenobres à Quissac et Embrt sur Anduze	—	1875	1881	27	»	»	27
Nimes à Sommières	—	1875	1882	23	»	»	23
Sommières aux Mazes	—	1875	1882	21	»	»	21
Lunel à Arles	—	1863	1868 à 1878	46	»	»	46
Lunel à Aigues-Mortes	—	1863	1873	12	1	»	13
Le Cailar à St-Cézaire	—	1869	1873	19	»	»	19
Embrt sur Aix (*c*)	—	1857	1856	26	»	»	26
Aix à la ligne de Toulon à Nice près Carnoules	—	1869	1877 à 1880	78	»	»	78
Marseille (gare maritime) à Lestaque	—	1863	—	»	»	8	8
Marseille à Aix	—	1863	1877	34	»	»	34
Nouvelle gare à Marseille	—	1863	1872	3	»	»	3
Aubagne aux mines de Fuveau	—	1863	1868	17	»	»	17
Hyères à la ligne de Toulon à Nice	—	1863	1875-1876	19	»	»	19
Embrt sur Draguignan	1857	1859	1864	13	»	»	13
Grasse à la ligne de Toulon à Nice	—	1863	1871	17	»	»	17
TOTAUX DE L'ANCIEN RÉSEAU.	—	1857 à 1878	1857 à 1882	4.750	302	114	5.166
Nouveau Réseau							
Auxerre à Nevers et à Cercy-la-Tour	—	1863	1870 à 1878	208	»	»	208
Avallon aux lignes d'Auxerre à Nevers et de Paris à Dijon	1863	1863	1873 à 1876	91	»	»	91
Châtillon-sur-Seine à la ligne de Paris à Lyon	—	1857	1864	35	»	»	35
Dijon à Is-sur-Tille	—	1893	1872	29	»	»	29
Gray à Besançon avec embt sur Ougney et prolongt sur Rans et sur Fraisans (*d*)	—	1862	1860 à 1878	72	»	»	72
Vezoul à Besançon	—	1862	1872	63	»	»	63
A reporter				498	»	»	498

(*a*) Concédé de 1833 à 1844 aux anciennes compagnies d'Alais à Beaucaire, de Nimes à Montpellier et de Montpellier à Cette. — La section de Nimes à Montpellier a été déclarée d'utilité publique en 1840.
(*b*) Concédés à l'ancienne Compagnie de Bessèges à Alais, de 1854 à 1857.
(*c*) Concédé en 1852 à l'ancienne Compagnie de Lyon à la Méditerranée.
(*d*) La section d'Ougney à Rans (14 kil.) a été concédée à l'ancienne Compagnie d'Ougney à Rans, en 1853.

Droits réservés au Cnam et à ses partenaires

TABLEAU 1 (Suite). — *Situation des Chemins de fer d'intérêt général au 31 décembre 1882.*

(France continentale.)

1re PARTIE. — CHEMINS CONCÉDÉS.

DÉSIGNATION DES LIGNES	DATE DE LA CONCESSION ou de la fusion		DATE de L'OUVERTURE à l'exploitation	LONGUEUR			
	éventuelle	définitive		en exploitation	en construction	à construire	TOTALE
1	2	3	4	5	6	7	8
				km.	km.	km.	km.
Report	. . . .	. . . . .	. . . . .	498	»	»	498
St-Germain-des-Fossés à Arvant (*a*)	—	1857	1855-1856	124	»	»	124
Clermont-Ferrand à Montbrison.	—	1863	1869 à 1877	110	»	»	110
Vichy à Thiers.	1869	1874	1881	33	»	»	33
Thiers à Ambert.	1869	1874	—	»	48	»	48
Montbrison à Andrézieux et St-Just-sur-Loire	1857	1861	1864 à 1866	22	»	»	22
Arvant à St-Etienne (*a*).	—	1857	1857 à 1874	172	»	»	172
Embt sur la Béraudière (*b*), . .	—	1857	1846 à 1851	3	»	»	3
Brioude (St-Georges-d'Aurac) à Alais	1857	1862	1856 à 1870	145	»	»	145
Lunel au Vigan	—	1863	1872 à 1874	73	»	»	73
Apt à la ligne d'Avignon à Salon	1863	1867	1877	32	»	»	32
Cavaillon à Gap	—	1857	1872 à 1875	201	»	»	201
Grenoble à Gap	1863	1869	1876 à 1878	109	»	»	109
Gap à Briançon	1857	1875	—	»	83	»	83
De la ligne de Briançon à Gap à la ligne de la rive gauche du Rhône, soit vers Crest, soit vers un point à déterminer entre Valence et Avignon . .	—	1875	—	»	43	49	92
Embt sur Aix	1857	1861	1870 à 1872	32	»	»	32
Digne à la ligne de Cavaillon à Gap.	1863	1868	1876	22	»	»	22
Briançon à la frontière, ...	1857	—	—	»	»	20	20
TOTAUX DU NOUVEAU RÉSEAU.	—	1857 à 1875	1857 à 1881	1.576	174	69	1.819
Réseau spécial							
Le Rhône au Mont-Cenis (*c*) . .	—	1867	1856 à 1876	(*d*) 144	»	»	144

RÉSUMÉ

Ancien réseau.	—	1857 à 1878	1857 à 1882	4.750	302	114	5.166
Nouveau réseau	—	1857 à 1875	1857 à 1881	1.576	174	69	1.819
Réseau special.	—	1867	1867 à 1876	144	»	»	144
TOTAUX GÉNÉRAUX.	—	1857 à 1878	1857 à 1882	6.470	476	183	7.129

(*a*) Sections cédées au Grand Central, en 1853.
(*b*) Concédé à l'ancienne Compagnie de Lyon à St-Etienne, en 1843.
(*c*) Incorporée dans le réseau français, depuis 1860 (Compagnie de Victor-Emmanuel).
(*d*) Y compris 10 kilomètres déclarés d'utilité publique en 1860 et concédés à la Compagnie Paris-Lyon-Méditerranée en 1863.

Droits réservés au Cnam et à ses partenaires

TABLEAU 1 (Suite).— *Situation des Chemins de fer d'intérêt général au 31 décembre 1882*
(France continentale.)

1re PARTIE. — CHEMINS CONCÉDÉS.

DÉSIGNATION DES LIGNES	DATE DE LA CONCESSION ou de la fusion		DATE de L'OUVERTURE à l'exploitation	LONGUEUR			
	éventuelle	définitive		en exploitation	en construction	à construire	TOTALE
1	2	3	4	5	6	7	8
				km.	km.	km.	km.
MIDI							
Ancien réseau.							
Bordeaux à Cette	—	1852	1855 à 1858	480	»	»	480
Raccordement des lignes d'Orléans et du Midi à Bordeaux (pour moitié)	—	1857	1860-1861	3	»	»	3
Cette à Montbazin	—	1875	—	»	13	»	13
Moux à Caunes	—	1875	—	»	27	»	27
Narbonne à Perpignan	1852	1853	1858	62	»	»	62
Narbonne à Bize	—	1875	—	»	20	»	20
Bordeaux à la Teste et Arcachon (a)	—	1854-1859	1841 à 1857	58	»	»	58
Lamothe à Bayonne	1852	1853	1854-1855	155	»	»	155
Embranchement de Mont-de-Marsan	1852	1853	1857	38	»	»	38
Mont-de-Marsan à Roquefort	—	1875	1882	24	»	»	24
TOTAUX DE L'ANCIEN RÉSEAU.	—	1852 à 1875	1855 à 1882	820	60	»	880
Nouveau réseau.							
Langon à Bazas	1863	1864	1866	20	»	»	20
Marmande à Casteljaloux	—	1875	—	»	25	»	25
Condom à la ligne de Bordeaux à Cette	1868	1869	1880	39	»	»	39
Condom à Riscle	—	1875	—	»	34	42	76
Agen à Tarbes	—	1857	1859 à 1869	148	»	»	148
Montauban à St-Sulpice	—	1875	—	»	41	»	41
St-Sulpice à Castres	—	1875	—	»	47	»	47
Toulouse à Bayonne	—	1857	1861 à 1867	319	»	»	319
Bayonne à Irun	—	1859	1864	36	»	»	36
Toulouse à Auch	1863	1865	1877	82	»	»	82
Embranchement sur Foix	—	1857	1861-1862	70	»	»	70
Foix à Tarascon (Ariège)	—	1868	1877	16	»	»	16
Tarascon (Ariège) à Ax	—	1875	—	»	25	»	25
Saint-Girons à Boussens	—	1863	1866	33	»	»	33
Montréjeau à Bagnères-de-Luchon	1863	1865	1873	36	»	»	36
Embranchement sur Bagnères-de-Bigorre	—	1857	1862	22	»	»	22
Mont-de-Marsan à la ligne d'Agen à Tarbes	—	1857	1859	81	»	»	81
Lourdes à Pierrefitte-Nestalas	1863	1865	1871	21	»	»	21
Oloron à la ligne de Pau à Bayonne	1868	1874	—	»	35	»	35
Embranchement de Dax	—	1857	1863	30	»	»	30
Puyoo à Saint-Palais	—	1875	—	»	29	»	29
Castelnaudary à Castres	1857	1861	1865	55	»	»	55
Castres à Albi	1863	1864	1869	47	»	»	47
A reporter	. . . . .	. . . . .		1.055	236	42	1.333

(a) Le chemin de Bordeaux à la Teste (48 kilomètres), concédé en 1837 à l'ancienne Compagnie de Bordeaux à la Teste, a été fusionné dans la Compagnie du Midi en 1850.

Droits réservés au Cnam et à ses partenaires

TABLEAU 1 (Suite).— *Situation des Chemins de fer d'intérêt général au 31 décembre 1882*

(France continentale.)

1re PARTIE. — CHEMINS CONCÉDÉS.

DÉSIGNATION DES LIGNES	DATE DE LA CONCESSION ou de la fusion éventuelle	DATE DE LA CONCESSION ou de la fusion définitive	DATE de L'OUVERTURE à l'exploitation	LONGUEUR en exploitation	LONGUEUR en construction	LONGUEUR à construire	LONGUEUR TOTALE
1	2	3	4	5	6	7	8
				km.	km.	km.	km.
Report	. . . .	. . . . .		1.055	236	24	1.333
Carmaux à Albi (*a*).	—	1865	1858	15	»	»	15
Castres à Mazamet.	1863	1864	1866	19	»	»	19
Mazamet à la ligne de Graissessac à Béziers, près Bédarieux.	1868	1874	—	»	71	»	71
Carcassonne à Quillan	1863	1864	1876 à 1878	55	»	»	55
Perpignan à Port-Vendres . . .	1859	1861	1866-1867	30	»	»	30
Port-Vendres à la frontière d'Espagne	—	1863	1875 à 1878	12	»	»	12
Estréchoux (Graissessac) à Béziers (*b*)	—	1865	1858	52	»	»	52
Agde à Lodève (*c*).	1854	1854 à 1870	1863	58	»	»	58
Montpellier à la ligne d'Agde à Lodève.	—	1863	1869	40	»	«	40
De la ligne d'Agde à Lodève à Millau	—	1863	1872 à 1877	96	»	»	96
Millau à Rodez	—	1863	1880	74	»	»	74
Embranchement de Saint-Affrique	—	1868	1874	12	»	»	12
Mende à la ligne de Millau à Rodez, près Séverac et embranchement sur Marvejols . .	—	1868	—	»	70	»	70
Marvejols à la ligne d'Aurillac à Arvent, près Neussargues. .	1868	1874	—	88	»	»	88
Roquefort à Casteljaloux. . . .	1873	—	—	»	»	47	47
Pont-de-Montgon à ou près Arvant	1874	—	—	»	»	48	48
TOTAUX DU NOUVEAU RÉSEAU.	—	1857 à 1875	1858 à 1880	1.518	465	137	2.120

RÉSUMÉ

Ancien réseau.	—	1852 à 1875	1855 à 1882	820	60	»	88
Nouveau réseau.	—	1857 à 1875	1858 à 1880	1 518	465	137	2 120
TOTAUX GÉNÉRAUX.	—	1852 à 1875	1855 à 1882	2 338	525	137	3 000

CEINTURE DE PARIS (RIVE DROITE) (*d*).							
Ceinture (rive droite)	—	1851	1852 à 1854	17	»	»	17

(*a*) Concédé à la Compagnie de Carmaux à Albi en 1854.

(*b*) Concédé à la Compagnie de Graissessac à Béziers en 1852.

(*c*) Agde à Pezénas et prolongement sur 10 kil., concédés définitivement en 1854. 23 k.
Prolongement sur Clermont-l'Herault (éventuel en 1854, définitif en 1857) . . . 16
Clermont-l'Hérault à Lodève (éventuel en 1854, définitif en 1859) 18
Raccordement de Vias (définitif en 1870) 1
} 58 k.

(*d*) Ce Chemin appartient en commun aux Compagnies du Nord, de l'Est, de l'Ouest, de Paris à Orléans et de Paris-Lyon-Méditerranée. — Non compris 3 kilomètres pour l'embranchement du marché aux bestiaux de la Villette, exploité depuis 1867.

Droits réservés au Cnam et à ses partenaires

TABLEAU 1 (Suite).— *Situation des Chemins de fer d'intérêt général au 31 décembre 1882.*

(France continentale.)

1re PARTIE. — CHEMINS CONCÉDÉS.

DÉSIGNATION DES LIGNES	DATE DE LA CONCESSION ou de la fusion		DATE de L'OUVERTURE à l'exploitation	LONGUEUR			
	éventuelle	définitive		en exploitation	en construction	à construire	TOTALE
1	2	3	4	5	6	7	8
				km.	km.	km.	km.
GRANDE CEINTURE DE PARIS (*a*)							
Versailles (Matelots) à Versailles (Chantiers)	—	1875	1877 à 1882	65	(*b*) 25	»	90
Ligne complémentaire d'Épinay à Noisy-le-Sec	—	1875	1880	3	»	»	3
TOTAUX DU CHEMIN DE Gde CEINTURE.	—	1875	1877 à 1882	68	25	»	93
2° COMPAGNIES SECONDAIRES							
PICARDIE ET FLANDRES							
Cambrai à Douai	—	1875	1877 à 1881	29	»	»	29
Aubigny-au-Bac à Somain	—	1875	1882	14	»	»	14
Embranchement sur Abscon	—	1875	—	»	»	3	3
TOTAUX.	—	1875	1877 à 1882	43	»	3	46
LILLE A BÉTHUNE ET A BULLY-GRENAY							
Lille à Béthune	—	1863 à 1865	1865 à 1874	40	»	»	40
Violaines à Bully-Grenay	—	1865	1868	10	»	»	10
TOTAUX.	—	1863 à 1865	1865 à 1874	50	»	»	50
LILLE A VALENCIENNES ET EXTENSIONS							
Valenciennes à Lille	—	1864 à 1872	1870 à 1874	44	»	»	44
Haubourdin à Lille (St-André)	—	1875	—	»	»	7	7
St-Amand à la frontière vers Tournay	—	1871	1880	9	»	»	9
St-Amand à Blanc-Misseron	—	1871	1875	20	»	»	20
TOTAUX.	—	1864 à 1875	1870 à 1875	73	»	7	80

(*a*) Ce chemin appartient en commun aux Compagnies du Nord, de l'Est, de Paris à Orléans et de Paris-Lyon-Méditerranée. Une convention a été passée le 29 décembre 1880, entre la Compagnie de l'Ouest et les Compagnies concessionnaires, pour l'exploitation en commun des deux chemins de Ceinture de Paris.

(*b*) Juvisy à Versailles (Chantiers).

Droits réservés au Cnam et à ses partenaires

TABLEAU 1 (Suite).—*Situation des Chemins de fer d'intérêt général au 31 décembre 1882.*

(France continentale.)

1re PARTIE. — CHEMINS CONCÉDÉS.

DÉSIGNATION DES LIGNES	DATE DE LA CONCESSION ou de la fusion		DATE de L'OUVERTURE à l'exploitation	LONGUEUR			
	éventuelle	définitive		en exploitation	en construction	à construire	TOTALE
1	2	3	4	5	6	7	8
				km.	km.	km.	km.
NORD-EST							
Lille à Comines	—	1869	1876	15	»	»	15
Somain à Roubaix et Tourcoing	1869	1871	1874 à 1878	45	»	»	45
Tourcoing à Menin	—	1869	1879	12	»	»	12
Dunkerque à Calais	1869	1871	1876	38	»	»	38
Gravelines à Watten (*a*)	—	1869	1873	20	»	»	20
Boulogne à St-Omer	—	1869	1874	53	»	»	53
St-Omer à Berguette	1869	1871	1878	(*b*) 21	»	»	21
Berguette à Armentières	1869	1871	1874	34	»	»	34
Maubeuge à Fourmies et embt	1869	1871	—	»	38	11	49
Chauny à la ligne de Soissons à Laon, près Anizy	1869	1872	1882	18	»	»	18
TOTAUX	—	1869 à 1872	1873 à 1882	256	38	11	305
SOMAIN À ANZIN et à la FRONTIÈRE BELGE							
Somain à Anzin	—	1835 à 1846	1838 à 1848	19	»	»	19
Anzin à la frontière belge	—	1868	1874-1875	18	»	»	18
TOTAUX	—	1835 à 1868	1838 à 1875	37	»	»	37
Chauny à St-Gobain	—	1856	1861	15	»	»	15
Hazebrouck à la frontière belge	—	1866	1870	15	»	»	15
Enghien-les-bains à Montmorency	—	1864	1866	3	»	»	3
Epernay à Romilly (*c*)	—	1879	1870 à 1872	84	»	»	84
Nancy à Vézelise et embt (*c*)	—	1879	1872 à 1881	35	»	»	35
Nancy vers Château-Salins et vers Vic (*c*)	—	1879	1873	24	»	»	24

(*a*) Déclaré d'utilité publique en 1868.
(*b*) Y compris 3 kil. à Aire, comptés antérieurement aux chemins industriels et divers.
(*c*) Lignes comptées antérieurement aux chemins de fer d'intérêt local.

Droits réservés au Cnam et à ses partenaires

TABLEAU 1 (Suite).—*Situation des Chemins de fer d'intérêt général au 31 décembre 1882.*
(France continentale.)

1re PARTIE. — CHEMINS CONCÉDÉS.

DÉSIGNATION DES LIGNES	DATE DE LA CONCESSION ou de la fusion		DATE de L'OUVERTURE à l'exploitation	LONGUEUR			
	éventuelle	définitive		en exploitation	en construction	à construire	TOTALE
1	2	3	4	5	6	7	8
				km.	km.	km.	km.
Vassy à St-Dizier, ...	—	1865	1868	22	»	»	22
Vassy à Doulevant-le-Château .	—	1878	1881	16	»	»	16
Vireux à la frontière belge. . .	—	1845	1854	2	»	»	2
DOMBES ET SUD-EST							
Sathonay à Bourg	—	1864	1866	51	»	»	51
Bourg au Rhône.	—	(*a*) 1877	1876 à 1882	66	»	»	66
Racct avec la ligne de Lyon à Genève	1864	1875	—	»	»	6	6
Lyon à Montbrison (*b*), ...	—	1872	1873 à 1876	80	»	»	80
TOTAUX. . .	—	1864 à 1877	1866 à 1882	197	»	6	203
Compagnie du Rhône (La Croix-Rousse à Sathonay)	—	1861	1863	7	»	»	7
ALAIS AU RHÔNE							
Alais au Port-l'Ardoise et racct au Port-l'Ardoise.	—	1875	1882	59	»	»	59
Embt de Salindres et racct avec la ligne de Bessèges à Alais .	—	1877 à 1882	—	»	4	1	5
Port-l'Ardoise à Orange et raccort	1875	—	—	»	»	12	12
TOTAUX. . .	—	1875 à 1882	1882	59	4	13	76
St-Louis-du-Rhône (Arles à la Tour St-Louis)	—	1873	—	»	39	»	39

(*a*) La section de Bourg à la Cluse (37 kil.) était comptée antérieurement dans les chemins d'intérêt local.
(*b*) Déclaré d'utilité publique en 1868 et concédé en 1869 à l'ancienne Compagnie de Lyon à Montbrison.

Droits réservés au Cnam et à ses partenaires

TABLEAU 1. (Suite).— *Situation des Chemins de fer d'intérêt général au 31 décembre 1882*

(France continentale.)

1re PARTIE. — CHEMINS CONCÉDÉS.

DÉSIGNATION DES LIGNES	DATE DE LA CONCESSION ou de la fusion : éventuelle	DATE DE LA CONCESSION ou de la fusion : définitive	DATE de L'OUVERTURE à l'exploitation	LONGUEUR : en exploitation	LONGUEUR : en construction	LONGUEUR : à construire	LONGUEUR : TOTALE
1	2	3	4	5	6	7	8
				km.	km.	km.	km.
BANLIEUE-SUD et VIEUX PORT DE MARSEILLE							
Marseille à la Madrague de Podestat.	—	1865	—	»	»	14	14
Embt sur Mazargue	1865	1868	—	»	»	2	2
Raccordt avec le quai de Rive-Neuve du vieux port	1865	1868	1878	3	»	»	3
TOTAUX. . .	—	1865 à 1868	1878	3	»	16	19
Port-de-Bouc à Martigues-Ferrières	—	1879	—	»	»	5	5
Médoc (Bordeaux au Verdon) .	—	1863	1868 à 1875	100	»	»	100

RÉCAPITULATION GÉNÉRALE

DES CHEMINS DE FER CONCÉDÉS

NORD	—	1845 à 1875	1845 à 1882	2 069	88	»	2 157
EST	—	1845 à 1879	1848 à 1882	2 811	223	125	3 159
OUEST	—	1855 à 1878	1857 à 1882	3 147	69	20	3 236
PARIS A ORLÉANS.	—	1840 à 1869	1840 à 1879	4 359	»	»	4 359
PARIS-LYON-MÉDITERRANÉE. . . .	—	1857 à 1878	1857 à 1882	6 470	476	183	7 129
MIDI.	—	1852 à 1875	1855 à 1882	2 338	525	137	3 000
CEINTURE DE PARIS (Rive droite).	—	1851	1852 à 1854	17	»	»	17
Gde CEINTURE DE PARIS	—	1875	1877 à 1882	68	25	»	93
COMPAGNIES SECONDAIRES.	—	1835 à 1879	1838 à 1882	1 041	81	61	1 183
TOTAUX GÉNÉRAUX.	—	1835 à 1879	1837 à 1882	22 320	1 487	526	24 333

Droits réservés au Cnam et à ses partenaires

TABLEAU 1 (Suite)

SITUATION DÉTAILLÉE

DES CHEMINS DE FER D'INTÉRÊT GÉNÉRAL

AU 31 DÉCEMBRE 1882.

FRANCE CONTINENTALE

2e PARTIE. — RÉSEAU DE L'ÉTAT.

Droits réservés au Cnam et à ses partenaires

Droits réservés au Cnam et à ses partenaires

TABLEAU 1 (Suite). — *Situation des Chemins de fer d'intérêt général au 31 décembre 1882.*
(France continentale.)

2e PARTIE. — RÉSEAU DE L'ÉTAT.

DÉSIGNATION DES LIGNES	DÉSIGNATION DES ANCIENNES COMPAGNIES	DATE de l'ouverture à l'exploitation	LONGUEURS en exploitation	LONGUEURS en construction	LONGUEURS à construire	LONGUEURS TOTALES
1	2	3	4	5	6	7
			km.	km.	km.	km.
La Roche-sur-Yon à la Rochelle et embranchement	Charentes	1871	(a) 105	»	»	105
La Rochelle à Rochefort	Charentes	1873	29	»	»	29
Rochefort à Saintes	Charentes	1867	44	»	»	44
Saintes à Coutras	Charentes	1869 à 1874	99	»	»	99
Saintes à Angoulême	Charentes	1867	78	»	»	78
Angoulême à Limoges	Charentes	1875	122	»	»	122
Nontron à la ligne d'Angoulême à Limoges	Charentes	1881	28	(b) 7	»	35
Tonnay-Charente à Marennes et au Chapus	Charentes	—	»	31	»	31
Taillebourg à St-Jean-d'Angély	Charentes	1878	18	»	»	18
St-Jean-d'Angély à Niort	Charentes	1881	48	(c) 1	»	49
Niort à Ruffec	Charentes	—	»	76	»	76
Blaye à St-Mariens	Charentes	1873	25	»	»	25
Libourne à Marcenais	Charentes	—	»	19	»	19
Bordeaux à la Sauve	Charentes	1873	27	»	»	27
Confolens à Exideuil	Charentes	—	»	17	»	17
Clermont-Ferrand à Tulle et embranchement de Vendes	Clermont à Tulle et em.	1880 à 1882	220	»	(d) 5	225
La Roche-sur-Yon aux Sables-d'Olonne	Vendée	1866	36	»	»	36
Raccordement du port de Marans avec la gare de cette ville (e)		—	»	2	»	2
La Roche-sur-Yon à Bressuire	Vendée	1871	84	»	»	84
	A Reporter		963	153	5	1.121

NOTA. — Le réseau de l'Etat a été formé en 1878 de lignes rachetées ou reprises par l'Etat et concédées aux anciennes Compagnies à partir des dates suivantes :

1° Lignes d'intérêt général : Charentes, depuis 1862 ; Vendée, depuis 1863 ; Orléans à Châlons, Saint-Nazaire au Croisic, Bressuire à Poitiers, depuis 1870, et Clermont à Tulle et embranchements depuis 1872.

2° Lignes d'intérêt local : Charentes (Bordeaux à la Sauve, et Confolens à Exideuil), Orléans à Rouen, depuis 1869 ; Poitiers à Saumur et Nantais, depuis 1872 ; et Maine-et-Loire et Nantes depuis 1873.

(a) Y compris 2 kilomètres pour l'embranchement du port de Luçon déclaré d'utilité publique en 1878 et livré à l'exploitation en 1881.

(b) Saint-Martin-le-Pin à Nontron.

(c) Raccordement avec la ligne de Niort à Montreuil-Bellay.

(d) Largnac à Vendes.

(e) Déclaré d'utilité publique en 1880.

Droits réservés au Cnam et à ses partenaires

TABLEAU 1 (Suite). — *Situation des Chemins de fer d'intérêt général au 31 décembre 1882.*

(France Continentale.)

2e PARTIE. — RÉSEAU DE L'ÉTAT.

DÉSIGNATION DES LIGNES	DÉSIGNATION DES ANCIENNES COMPAGNIES	DATE de l'ouverture à l'exploitation	LONGUEURS			
			en exploitation	en construction	à construire	TOTALES
1	2	3	4	5	6	7
			km.	km.	km.	km.
	Report.		963	153	5	1.121
Bressuire à Tours	Vendée	1873 à 1875	120	»	»	120
Tours à Montluçon et embranchement	Tours à Montluçon et emb.	1878 à 1882	152	(*a*) 102	»	254
Raccordement de Châteaumeillant	Tours à Montluçon et emb.	—	»	»	(*b*) 3	3
Poitiers à Bressuire	Bressuire à Poitiers.	1874	12	71	»	83
Poitiers à Saumur	Poitiers à Saumur.	1874 à 1876	86	»	»	86
Montreuil-Bellay à Angers . . .	Maine-et-Loire et Nantes.	1877	63	»	»	63
Faye à Chalonnes	Maine-et-Loire et Nantes.	—	»	26	»	26
Nantes à Machecoul et raccordement à Nantes	Nantais	1875-1876	40	(*c*) 4	»	44
Ste-Pazanne à Paimbœuf. . . .	Nantais	1876	31	»	»	31
St-Hilaire à Pornic	Nantais	1875	25	»	»	25
Machecoul à la Roche-sur-Yon .	Nantais	1878 à 1880	70	»	»	70
Embranchement sur St-Gilles-sur-Vie	Nantais	1881	13	»	»	13
St-Nazaire au Croisic	St-Nazaire au Croisic	1879	27	»	»	27
Embranchement sur Guérande.	St-Nazaire au Croisic	1879	6	»	»	6
Orléans à Chartres	Orléans à Rouen. .	1872-1873	72	»	»	72
Chartres à St-Georges (limite du département de l'Eure) . . .	Orléans à Rouen. .	1873	50	»	»	50
De la limite du département de l'Eure à Rouen	Orléans à Rouen. .	1875-1876	3	(*d*) 23	»	26
Chartres à Auneau.	Orléans à Rouen. .	1876-1877	22	»	»	22
Chartres à Brou	Orléans à Rouen. .	1876	36	»	»	36
Brou à Bessé	Orléans à Rouen. .	—	»	59	»	(*e*) 59
Patay à Nogent-le-Rotrou . . .	Orléans à Rouen. .	—	»	87	»	(*f*) 87
Evreux-Ville aux usines de Navarre	Orléans à Rouen. .	—	»	5	»	5
Orléans à Châlons-sur-Marne. .	Orléans à Châlons-s.-M.	1873 à 1875	293	»	»	293
TOTAUX.	. . . . .	1866 à 1882	2.084	530	8	2.622

(*a*) La Châtre à Montluçon et embranchement.

(*b*) Raccordement éventuel.

(*c*) Raccordement à Nantes.

(*d*) Elbeuf à Rouen.

(*e*) Y compris 3 kilomètres pour la section de la limite de la Sarthe à Bessé, déclarée d'utilité publique en 1881.

(*f*) Y compris 6 kilomètres pour la section de Patay à la limite du département d'Eure-et-Loir, déclarée d'utilité publique en 1879.

Droits réservés au Cnam et à ses partenaires

TABLEAU 1 (Suite)

SITUATION DÉTAILLÉE

DES CHEMINS DE FER D'INTÉRÊT GÉNÉRAL

AU 31 DÉCEMBRE 1882.

FRANCE CONTINENTALE.

3e PARTIE. — CHEMINS NON CONCÉDÉS ET NON COMPRIS DANS LE RÉSEAU DE L'ÉTAT.

Droits réservés au Cnam et à ses partenaires

Droits réservés au Cnam et à ses partenaires

TABLEAU 1. (Suite). — *Situation détaillée des Chemins de fer d'intérêt général au 31 décembre 1882.* — (France continentale).

3e PARTIE. — CHEMINS NON CONCÉDÉS ET NON COMPRIS DANS LE RÉSEAU DE L'ÉTAT.

DÉSIGNATION DES LIGNES (avec leurs numéros d'ordre d'après les lois).	DATE de la déclaration d'utilité publique totale ou partielle.	DATE de l'ouverture totale ou partielle à l'exploitation.	LONGUEUR en exploitation.	LONGUEUR en construction.	LONGUEUR déclarée d'utilité publique et non entreprise.	LONGUEUR non déclarée d'utilité publique.	LONGUEUR Totale.	Désignation de l'administration chargée provisoirement de l'exploitation.	Date du décret organisant l'exploitation provisoire.
1	2	3	4	5	6	7	8	9	10
			Km.	Km.	Km.	Km.	Km.		
1° LIGNES COMPRISES DANS LA LOI DU 16 DÉCEMBRE 1875.									
1 Alençon à ou près Domfront. . .	1875	1880-1881	68	»	»	»	68	Ouest	1880-1881
2 De la ligne d'Alençon à Domfront à ou près La Ferté-Macé. . . .	d°	1881	15	»	»	»	15	Ouest	1881
3 De ou près Pré-en-Pail à ou près Mayenne.	d°	1881	39	»	»	»	39	Ouest	1881
4 Mayenne à la ligne de Vitré au Mont-Saint-Michel à ou près Fougères.	d°	1881	47	»	»	»	47	Ouest	1881
5 De la ligne de Mamers à Saint-Calais, à ou près Mamers, à la ligne d'Alençon à Condé, à ou près Mortagne.	d°	1881	38	»	»	»	38	Régie	1880
6 Mortagne à Mézidon — Mortagne à Ste-Gauburge. . . .	d°	1881	35	»	»	»	35	Régie	1881
6 Mortagne à Mézidon — Sainte-Gauburge à Mesnil-Mauger .	d°	1880-1881	62	»	»	»	62	Ouest	1880-1881
7 Mortagne à ou près Laigle. . . .	d°	1881	34	»	»	»	34	Régie	1881
8 Caen à Dozulé.	d°	1881	23	»	»	»	23	Ouest	1881
9 Dives à Deauville.	d°	1882	11	(a) 9	»	»	20	Ouest	1882
10 De la ligne de Mortagne à Mézidon, entre Ste-Gauburge et Gacé, à ou près Bernay.	d°	1881	46	»	»	»	46	Ouest	1881
11 De la ligne d'Echauffour à Bernay à la ligne de Lisieux à Orbec.	d°	1882	13	»	»	»	13	Ouest	1882
TOTAUX.			431	9	»	»	440		
2° LIGNES COMPRISES DANS LA LOI DU 31 DÉCEMBRE 1875.									
Article premier.									
1 Compiègne à Soissons.	1875	1881	32	»	»	»	32	Nord	1881
2 Gondrecourt à Neufchâteau. . . .	d°	1880	32	»	»	»	32	Est	1881
3 Vendôme à Romorantin.	d°	1881	33	(b) 47	»	»	80	Etat	1881
4 Vendôme à Pont-de-Braye. . . .	d°	1881	26	»	»	»	26	Etat	1881
5 Cholet à Glisson.	d°	1882	38	»	»	»	38	Etat	1882
6 Questembert à Ploërmel.	d°	1881	33	»	»	»	33	Orléans	1881-1882
7 Fontenay-le-Comte à la ligne d'Angers à Niort à ou près Benet. .	d°	1881	19	»	»	»	19	Etat	1881
8 Vieilleville à Bourganeuf. . . .	d°	»	»	20	»	»	20	»	»
9 Limoges à Eymoutiers.	d°	1880	41	»	»	»	41	Etat	1881
10 Eymoutiers à un point entre Meymac et Eygurande.	d°	»	»	40	»	»	49	»	»
A reporter.			254	116	»	»	370		

(a) Beuzeval à Villers.
(b) Blois à Romorantin.

Droits réservés au Cnam et à ses partenaires

TABLEAU 1. (Suite). — *Situation détaillée des Chemins de fer d'intérêt général au 31 décembre 1882.* — (France continentale).

3e PARTIE. — CHEMINS NON CONCÉDÉS ET NON COMPRIS DANS LE RÉSEAU DE L'ÉTAT.

DÉSIGNATION DES LIGNES (avec leurs numéros d'ordre d'après les lois).	DATE de la déclaration d'utilité publique totale ou partielle.	DATE de l'ouverture totale ou partielle à l'exploitation.	LONGUEUR en exploitation.	LONGUEUR en construction.	LONGUEUR déclarée d'utilité publique et non entreprise.	LONGUEUR non déclarée d'utilité publique.	LONGUEUR Totale.	Désignation de l'administration chargée provisoirement de l'exploitation.	Date du décret organisant l'exploitation provisoire.
1	2	3	4	5	6	7	8	9	10
Report	. . . . .	. . . . .	Km. 254	Km. 116	Km. »	Km. »	Km. 370		
11 Saillat à un point entre Nexon et Bussière-Galant	1875	1880	44	»	»	»	44	Etat	1881
12 Limoges au Dorat.	dº	1880-1881	56	»	»	»	56	Etat	1881
13 St Denis-lez-Martel au Buisson avec embranchement sur Gourdon. .	dº	1882	(a) 25	41	14	»	80	Orléans	1882
14 Montmoreau à Périgueux.	dº	1881	(b) 29	6	18	»	53	Etat	1881
15 Avallon à Nuits-sous-Ravières. .	dº	»	»	41	»	»	41	»	»
16 Châtel-Censoir à Sermizelles. . .	dº	»	»	»	21	»	21	»	»
17 Triguères à un point entre Coulanges et Clamecy	dº	»	»	70	»	»	70	»	»
18 Firminy à Annonay avec embranchement du Pertuiset à Saint-Just.	dº	»	»	79	»	»	79	»	»
19 Aubusson à Felletin	dº	1882	10	»	»	»	10	Orléans	1882
Art. 2.									
1 Hirson à Amagne	1879	»	»	60	»	»	60	»	»
2 Mirecourt à Chalindrey avec embranchements de Merrey à Neufchâteau et d'Andilly à Langres.	1878	1881	105	(c) 38	»	»	143	Est	1881
3 Châteaubriant à Rennes	1878	1881	58	»	»	»	58	Ouest	1881
4 Embranchement de la ligne de Châteaubriant à Rennes à Vitré	1878	1881	40	»	»	»	40	Ouest	1881
5 Ploërmel à Caulnes	1878	»	»	40	»	»	40	»	»
6 Saint-Nazaire à Châteaubriant . .	1879	»	»	74	»	»	74	»	»
7 Port-de-Piles à Port-Boulet avec embranchement de Crouzilles à Azay-le-Rideau	1878	1882	(d) 28	20	18	»	66	État	1882
8 Port-de-Piles à Preuilly	1878	»	»	34	»	»	34	»	»
9 Angers à la limite de la Sarthe, vers La Flèche	1879	»	»	35	»	»	35	»	»
10 Nouaillé au Blanc	1879	»	»	57	»	»	57	»	»
11 Civray à Lussac et Montmorillon au Blanc.	1879	»	»	98	»	»	98	»	»
12 Confolens à la ligne de Civray au Blanc	1879	»	»	»	24	»	24	»	»
13 Cahors à la ligne de Brive au Lot, près Capdenac.	1879 à 1881	»	»	69	(e) 3	»	72	»	»
14 Nontron à Périgueux	»	»	»	»	»	»	(f) »	»	»
15 Mende au Puy.	1879	»	»	»	90	»	90	»	»
16 Albi au Vigan	1879 à 1881	»	»	»	140	»	140	»	»
17 Carmaux à Rodez	1879	»	»	»	65	»	65	»	»
18 Buzy à Laruns.	1878	»	»	19	»	»	19	»	»
A reporter.	. . . . .	. . . . .	649	897	393	»	1939		

(a) Sarlat au Buisson.
(b) Ribérac à Périgueux.
(c) Merrey à Neufchâteau.
(d) L'Ile-Bouchard à Port-Boulet.
(e) Raccordemect de la Madelaine vers Figeac.
(f) Pour mémoire 36 kil. Ligne remplacée en 1881 par la ligne de Nontron à Sarlat. (Voir le nº 97 de la loi du 17 juillet 1879).

Droits réservés au Cnam et à ses partenaires

TABLEAU 1. (Suite). — *Situation détaillée des Chemins de fer d'intérêt général au 31 décembre 1882.* — (France continentale).

3e PARTIE. — CHEMINS NON CONCÉDÉS ET NON COMPRIS DANS LE RÉSEAU DE L'ÉTAT.

DÉSIGNATION DES LIGNES (avec leurs numéros d'ordre d'après les lois).	DATE de la déclaration d'utilité publique totale ou partielle.	DATE de l'ouverture totale ou partielle à l'exploitation.	LONGUEUR en exploitation.	LONGUEUR en construction.	LONGUEUR déclarée d'utilité publique et non entreprise.	LONGUEUR non déclarée d'utilité publique.	LONGUEUR Totale	Désignation de l'administration chargée provisoirement de l'exploitation.	Date du décret organisant l'exploitation provisoire.
1	2	3	4	5	6	7	8	9	10
Report			Km. 649	Km. 897	Km. 393	Km. »	Km. 1939		
19 Elne à Arles-sur-Tech	1880	»	»	34	»	»	34	»	»
20 Montauban à Brive	1879	»	»	163	»	»	163	»	»
21 Vendes à Mauriac	»	»	»	»	»	17	17	»	»
21 Mauriac à la ligne d'Aurillac à Saint-Denis-lez-Martel	1880	»	»	46	»	»	46	»	»
22 Port-d'Isigny à la ligne de Caen à Cherbourg	1878	1881	5	»	»	»	5	Ouest	1881
Art. 3.									
Auxerre à Gien	(a)	»	»	91	»	»	91	»	»
Aurillac à Saint-Denis-lez-Martel	(a)	»	»	60	»	»	60	»	»
TOTAUX			654	1291	393	17	2355		

3o LIGNES COMPRISES DANS LA LOI DE CLASSEMENT DU 17 JUILLET 1879

1 Lens à Don et à Armentières	1879	1882	(b) 12	12	»	»	24	Nord	1882
2 Armentières à Tourcoing et à Roubaix	»	»	»	»	»	19	19	»	»
3 Roubaix à la frontière belge, vers Audenarde	»	»	»	»	»	2	2	»	»
4 Thiant à Lourches	1881	»	»	»	11	»	11	»	»
5 Denain à Saint-Amand	»	»	»	»	»	14	14	»	»
6 Don à Templeuve	»	»	»	»	»	20	20	»	»
7 Lille-la-Madeleine à Lannoy, par le Beuch, l'Empempont et Ham	»	»	»	»	»	12	12	»	»
8 Ormoy à ou près Mareuil-sur-Ourcq	1881	»	»	»	20	»	20	»	»
9 Trilport à la Ferté-Milon, par Livry, Crouy et Mareuil	»	»	»	»	»	28	28	»	»
10 Hirson à Busigny	1879	»	»	54	»	»	54	»	»
10 Guise à ou près Wimy	»	»	»	»	»	30	30	»	»
11 Solre-le-Château à Avesnes	»	»	»	»	»	12	12	»	»
12 Valenciennes à Laon	1879 à 1881	»	»	(c) 35	72	»	107	»	»
13 Laon à Mézières — Laon à la ligne d'Hirson à Amagne, près Liart	1881	»	»	»	58	»	58	»	»
13 Laon à Mézières — De la ligne d'Hirson à Amagne, près Liart, à Mézières	»	»	»	»	»	22	22	»	»
14 D'un point à déterminer sur la ligne de Mézières à Hirson, par Rocroy, à la frontière belge, vers Chimay	»	»	»	»	»	16	16	»	»
15 Soissons à Rethel, par la vallée de l'Aisne	»	»	»	»	»	77	77	»	»
16 Montmédy à Stenay ou à Dun	»	»	»	»	»	24	24	»	»
A reporter			12	101	161	276	550		

(a) Lignes dont l'exécution a été autorisée par la loi du 18 juillet 1868.
(b) Lons à Bauvin-Provin.
(c) Valenciennes au Cateau.

Droits réservés au Cnam et à ses partenaires

TABLEAU 1. (Suite). — *Situation détaillée des Chemins de fer d'intérêt général au 31 décembre 1882.* — (France continentale).

3e PARTIE. — CHEMINS NON CONCÉDÉS ET NON COMPRIS DANS LE RÉSEAU DE L'ÉTAT.

DÉSIGNATION DES LIGNES (avec leurs numéros d'ordre d'après les lois).	DATE de la déclaration d'utilité publique totale ou partielle.	DATE de l'ouverture totale ou partielle à l'exploitation.	LONGUEUR en exploitation.	LONGUEUR en construction.	LONGUEUR déclarée d'utilité publique et non entreprise.	LONGUEUR non déclarée d'utilité publique.	LONGUEUR Totale.	Désignation de l'administration chargée provisoirement de l'exploitation.	Date du décret organisant l'exploitation provisoire.
1	2	3	4	5	6	7	8	9	10
Report.			Km. 12	Km. 104	Km. 161	Km. 276	Km. 550		
17 Baroncourt à Etain.	1879	»	»	»	11	»	11	»	»
18 Revigny à St-Dizier avec raccordements directs sur les lignes de Revigny à St-Dizier et de Revigny à Vouziers	1881	»	»	28	»	»	28	»	»
19 Melun à la Ferté-sous-Jouarre, par ou près Rozoy et Coulommiers.	»	»	»	»	»	68	68	»	»
20 Esbly à un point à déterminer sur la ligne de Gretz à Coulommiers entre Farremoutiers et Coulommiers	»	»	»	»	»	22	22	»	»
21 Château-Thierry à Laon { Armentières à Bazoches et raccordements . . .	1882	»	»	»	26	»	26	»	»
21 Château-Thierry à Laon { De la ligne de Soissons à Reims, à Laon. . . .	»	»	»	»	»	40	40	»	»
22 Provins à Esternay	1881	»	»	»	29	»	29	»	»
23 Fère-Champenoise à Vitry-le François.	1880	»	»	30	»	»	30	»	»
24 Bourges à Avallon.	1881-1882	»	»	»	103	(a) 38	141	»	»
25 Cosne à St-Sauveur	»	»	»	»	»	34	34	»	»
26 { Monéteau, près Auxerre, à Saint-Florentin.	1881	»	»	»	23	»	23	»	»
26 { St-Florentin à Vitry-le-François, avec raccordements spéciaux à St-Julien	1880-1881	»	»	69	53	»	122	»	»
27 Gerbéviller à Bruyères	1882	»	»	»	46	»	46	»	»
28 Jussey à ou près Darnieulles avec raccordement sur le canal de l'Est.	1881	»	»	»	72	»	72	»	»
29 St-Maurice-s-Moselle à Bussang. .	1882	»	»	»	4	»	4	»	»
30 Bas-Evette (Belfort) à Giromagny.	1880	»	»	7	»	»	7	»	»
31 Lure à Loulans-les-Forges, près Villersexel	»	»	»	»	»	38	38	»	»
32 Raccordement entre la ligne de Ceinture de Paris (R. G.) et la ligne de Paris à ou près Auneau.	»	»	»	»	»	1	1	»	»
33 Raccordement entre la ligne de Ceinture de Paris (R. G.) et celle du pont de l'Alma à Courbevoie	»	»	»	»	»	1	1	»	»
34 Raccordement entre la ligne de Grande Ceinture et la gare actuelle de St-Germain.	1880	1882	3	»	»	»	3	Ouest	1882
35 L'Etang-la-Ville à St-Cloud. . . .	1880	»	»	15	»	»	15	»	»
36 Rambouillet à un point à déterminer sur la ligne de Pontoise à Gisors entre Ws-Marines et Chars en passant par un point à déterminer entre Mantes et Meulan.	»	»	»	»	»	62	62	»	»
A reporter.			15	270	528	580	1393		

(a) Clamecy à Avallon.

Droits réservés au Cnam et à ses partenaires

TABLEAU 1. (Suite). — *Situation détaillée des Chemins de fer d'intérêt général au 31 décembre 1882.* — (France continentale).

3e PARTIE. — CHEMINS NON CONCÉDÉS ET NON COMPRIS DANS LE RÉSEAU DE L'ÉTAT.

DÉSIGNATION DES LIGNES (avec leurs numéros d'ordre d'après les lois).	DATE de la déclaration d'utilité publique totale ou partielle.	DATE de l'ouverture totale ou partielle à l'exploitation.	LONGUEUR en exploitation.	LONGUEUR en construction.	LONGUEUR déclarée d'utilité publique et non entreprise.	LONGUEUR non déclarée d'utilité publique.	LONGUEUR Totale.	Désignation de l'administration chargée provisoirement de l'exploitation.	Date du décret organisant l'exploitation provisoire.
1	2	3	4	5	6	7	8	9	10
Report			Km. 15	Km. 270	Km. 528	Km. 580	Km. 1393		
37 Palaiseau à Villeneuve-St-Georges.	1880	»	»	17	»	»	17	»	»
38 Paris (gare spéciale) à ou près Auneau	»	»	»	»	»	65	65	»	»
39 De la limite des départements de Seine-et-Oise et d'Eure-et-Loir, près Auneau, à Melun, par ou près Etampes	»	»	»	»	»	58	58	»	»
40 Eu à Dieppe	1880	»	»	33	»	»	33	»	»
41 Dieppe au Havre	»	»	»	»	»	92	92	»	»
42 Pont-Audemer à Quetteville	1880	»	»	»	16	»	16	»	»
43 Pont-Audemer à Port-Jérôme avec bac à vapeur sur la Seine	»	»	»	»	»	19	19	»	»
44 Raccordement entre Quevilly et Sotteville, des chemins de fer d'Orléans à Rouen et de Paris à Rouen	»	»	»	»	»	5	5	»	»
45 Raccordement près Elbeuf des lignes d'Orléans à Rouen et de Serquigny à Rouen	1880	»	»	2	»	»	2	»	»
46 et 47 Vire à St-Lô avec embranchement sur Caen	1881	»	»	52	(a) 43	»	95	»	»
47 Fougères à Vire	1881	»	»	21	(b) 54	»	75	»	»
48 Cherbourg à Beaumont-Hague (Manche)	»	»	»	»	»	16	16	»	»
49 Carentan à la ligne de Sottevast à Coutances	»	»	»	»	»	19	19	»	»
50 Coutances à Regnéville	»	»	»	»	»	8	8	»	»
51 De la limite de la Manche, vers Avranches, à Domfront	1881	»	»	»	9	»	9	»	»
52 Sablé à Sillé-le-Guillaume	1879	»	»	44	»	»	44	»	»
53 Thorigné à Courtalain	1881	»	»	»	49	»	49	»	»
54 Niort à Montreuil-Bellay avec embranchement sur Moncontour	1879	1882	(c) 104	15	»	»	119	Etat	1882
55 Benet à la ligne de Niort à Ruffec. Champdeniers à la station de Phlé	1882	»	»	»	5	»	5	»	»
56 De la limite de la Sarthe, vers La Flèche, à Saumur, et raccordement des gares de Saumur	»	»	»	»	»	9	9	»	»
57 Saumur à Château-du-Loir	1879	»	»	20	(d) 31	»	51	»	»
58 Tours à Sargé	1881	»	»	60	»	»	60	»	»
59 St-Aignan, par Contres, vers Blois	1882	»	»	»	75	»	75	»	»
60 Nantes à Segré	»	»	»	»	»	30	30	»	»
61 Guéméné à la Chapelle-sur-Erdre	1879	»	»	76	(e) 3	»	79	»	»
62 Pouancé à Laval	1881	»	»	»	41	»	41	»	»
	1880	»	»	(f) 23	35	»	58	»	»
A reporter			119	638	880	901	2547		

(a) Vire à Saint-Lô.
(b) Fougères à Sourdeval.
(c) Niort à Montreuil-Bellay.
(d) Baugé à Saumur.
(e) Raccordement à Nantes.
(f) Pouancé à Craon.

Droits réservés au Cnam et à ses partenaires

TABLEAU 1. (Suite) — *Situation détaillée des Chemins de fer d'intérêt général au 31 décembre 1882.* — (France continentale).

3e PARTIE. — CHEMINS NON CONCÉDÉS ET NON COMPRIS DANS LE RÉSEAU DE L'ÉTAT.

DÉSIGNATION DES LIGNES (avec leurs numéros d'ordre d'après les lois).	DATE de la déclaration d'utilité publique totale ou partielle.	DATE de l'ouverture totale ou partielle à l'exploitation.	LONGUEUR en exploitation.	LONGUEUR en construction.	LONGUEUR déclarée d'utilité publique et non entreprise.	LONGUEUR non déclarée d'utilité publique.	LONGUEUR Totale	Désignation de l'administration chargée provisoirement de l'exploitation.	Date du décret organisant l'exploitation provisoire.
1	2	3	4	5	6	7	8	9	10
Report			Km. 119	Km. 638	Km. 889	Km. 901	Km. 2547		
63 Raccordement à Pontorson des lignes de St-Lô à Lamballe et de Fougères à la baie du Mont-St-Michel	1880	»	»	1	»	»	1	»	»
64 Miniac à la Gouesnière avec embranchement sur Châteauneuf	1880	»	»	11	»	»	11	»	»
65 La Brohinière à Dinan et à Dinard	1881	»	»	»	55	»	55	»	»
66 Châteaubriant à Ploërmel	1882	»	»	»	89	»	89	»	»
67 Auray à Quiberon	1879	1882	26	»	»	»	26	Orléans	1882
68 St-Brieuc au Légué	1880	»	»	»	7	»	7	»	»
69 Guingamp à Paimpol	1881	»	»	»	36	»	36	»	»
70 Carhaix à Guingamp	1882	»	»	»	46	»	46	»	»
71 Carhaix à Loudéac avec raccordement à St-Méen, sur le canal de Nantes à Brest	1881	»	»	»	74	»	74	»	»
71 Loudéac à la ligne de Châteaulin à Landerneau	1881	»	»	»	47	(a) 42	89	»	»
72 Concarneau à Rosporden	1879	»	»	14	»	»	14	»	»
73 Carhaix à Morlaix avec raccordement sur la ligne de Paris à Brest et embranchement du port de Morlaix	1881	»	»	»	49	(b) 63	112	»	»
74 Morlaix à Roscoff	1879	»	»	25	»	»	25	»	»
75 Brest au Conquet	»	»	»	»	»	24	24	»	»
76 Châteaulin à Camaret	»	»	»	»	»	46	46	»	»
77 Quimper à Douarnenez et Quimper à Pont-l'Abbé	1879-1880	»	»	38	»	»	38	»	»
78 D'un point entre Machecoul et La Roche-s.-Yon (à ou près Challans) au goulet de Fromentine (Vendée)	»	»	»	»	»	24	24	»	»
79 Velluire à Fontenay-le-Comte	1879	1881	11	»	»	»	11	Etat	1881
79 Fontenay-le-Comte à Breuil-Barret et Parthenay	1882	»	»	»	15	(c) 33	48	»	»
79 Fontenay-le-Comte à Cholet avec embranchement sur Evrunes	1882	»	»	»	80	»	80	»	»
80 Marans à Surgères	»	»	»	»	»	29	29	»	»
81 Saint-Laurent de la Prée au fort d'Enet	1880	»	»	7	»	(d) 2	9	»	»
82 Saint-Jean d'Angely à Civray	»	»	»	»	»	63	63	»	»
82 Embranchement sur Cognac par Matha	»	»	»	»	»	47	47	»	»
83 Saujon à un point de la ligne de Tonnay-Charente à Marennes	»	»	»	»	»	31	31	»	»
84 Barbezieux à un point à déterminer entre Montendre et Cavignac	»	»	»	»	»	48	48	»	»
A reporter			156	734	1387	1353	3630		

(a) Loudéac à la ligne de Châteaulin à Landerneau.
(b) Carhaix à ou près Quimperlé.
(c) Breuil-Barret à Parthenay.
(d) De la pointe de la Fumée au fort d'Enet.

Droits réservés au Cnam et à ses partenaires

TABLEAU 1. (Suite.) — *Situation détaillée des Chemins de fer d'intérêt général au 31 décembre 1882.* — (France continentale).

3e PARTIE. — CHEMINS NON CONCÉDÉS ET NON COMPRIS DANS LE RÉSEAU DE L'ÉTAT.

DÉSIGNATION DES LIGNES (avec leurs numéros d'ordre d'après les lois).	DATE de la déclaration d'utilité publique totale ou partielle.	DATE de l'ouverture totale ou partielle à l'exploitation.	LONGUEUR en exploitation.	LONGUEUR en construction.	LONGUEUR déclarée d'utilité publique et non entreprise.	LONGUEUR non déclarée d'utilité publique.	LONGUEUR Totale	Désignation de l'administration chargée provisoirement de l'exploitation.	Date du décret organisant l'exploitation provisoire.
1	2	3	4	5	6	7	8	9	10
			Km.	Km.	Km.	Km.	Km.		
Report			156	734	1387	1353	3630		
85 Cavignac à Bordeaux	1881	»	»	36	»	»	36	»	»
86 La Sauve à Eymet par ou près Targon, Sauveterre, Montségur et Duras	»	»	»	»	»	62	62	»	»
87 Libourne à ou près Langon	»	»	»	»	»	43	43	»	»
88 Moulis au port de Lamarque	1880	»	»	»	6	»	6	»	»
89 Châtellerault à Tournon Saint-Martin	1880	»	»	(a) 21	20	»	41	»	»
90 Loudun à Châtellerault	1880	»	»	(b) 37	10	»	47	»	»
91 Preuilly à Tournon-Saint-Martin	1879	»	»	»	15	»	15	»	»
92 Le Blanc à Argent avec raccordement à Romorantin et à Salbris	1882	»	»	»	162	»	162	»	»
93 Issoudun à St-Florent	1882	»	»	»	23	»	23	»	»
94 Le Dorat à Magnac-Laval	»	»	»	»	»	7	7	»	»
95 Confolens à Bellac	»	»	»	»	»	39	39	»	»
96 Ruffec à Exideuil	»	»	»	»	»	40	40	»	»
97 Nontron à Sarlat avec embranchement d'Hautefort au Burg-Allassac	1881	»	»	»	137	»	137	»	»
98 Bussière-Galant à ou près Saint-Yrieix	»	»	»	»	»	16	16	»	»
99 Limoges à Brive et raccordement avec la ligne de Limoges à Meymac	1881	»	»	»	96	(c) 35	131	»	»
100 Uzerche à Aurillac par ou près Tulle et Argentat	»	»	»	»	»	83	83	»	»
101 Saint-Sébastien à Guéret	1881	»	»	44	»	»	44	»	»
102 Felletin à Bort par Ussel	»	»	»	»	»	70	70	»	»
103 Felletin à Bourganeuf	»	»	»	»	»	45	45	»	»
104 Montluçon à Eygurande	1880	»	»	92	»	»	92	»	»
105 Lavaud-Franche à la ligne de Montluçon à Eygurande, par ou près Chambon	»	»	»	»	»	20	20	»	»
106 Saint-Eloi à Pauniat avec embranchement des Gouttières à l'Etrade	1881	»	»	»	80	»	80	»	»
107 Sancoins à ou près Lapeyrouse, par ou près Montmarault	»	»	»	»	»	75	75	»	»
108 Bort à Neussargues	»	»	»	»	»	60	60	»	»
109 Laqueuille au Mont-Dore par la Bourboule	»	»	»	»	»	15	15	»	»
110 Tonneins à Villeneuve-s.-Lot et Falgueyrat	1879	»	»	34	»	(d) 38	72	»	»
111 Cahors à ou près Moissac	»	»	»	»	»	58	58	»	»
112 Nevers à Tamnay	»	»	»	»	»	50	50	»	»
A reporter			156	998	1936	2109	5199		

(a) Châtellerault à Pleumartin.
(b) Loudun à Scorbé-Clairvaux.
(c) Raccordement par la vallée de la Vézère et Treignac.
(d) Villeneuve-sur-Lot à Falgueyrat.

Droits réservés au Cnam et à ses partenaires

TABLEAU 1. (Suite.) — *Situation détaillée des Chemins de fer d'intérêt général au 31 décembre 1882.* — (France continentale).

3e PARTIE. — CHEMINS NON CONCÉDÉS ET NON COMPRIS DANS LE RÉSEAU DE L'ÉTAT.

DÉSIGNATION DES LIGNES (avec leurs numéros d'ordre d'après les lois).	DATE de la déclaration d'utilité publique totale ou partielle.	DATE de l'ouverture totale ou partielle à l'exploitation.	LONGUEUR en exploitation.	LONGUEUR en construction.	LONGUEUR déclarée d'utilité publique et non entreprise.	LONGUEUR non déclarée d'utilité publique.	LONGUEUR Totale	Désignation de l'administration chargée provisoirement de l'exploitation.	Date du décret organisant l'exploitation provisoire.
1	2	3	4	5	6	7	8	9	10
Report	. . . . .	. . . . .	Km. 156	Km. 998	Km. 1.936	Km. 2.109	Km. 5.199		
113 Tamnay à Château-Chinon. . . .	1880	»	»	»	23	»	23	»	»
114 Châtillon-s.-Seine à Montchanin.	1881	»	»	»	68	(a) 88	156	»	»
115 Chagny à Auxonne et embranchement de Saint-Loup-de-la-Salle à Beaune	1880	»	»	54	(b) 10	»	64	»	»
116 Vichy à Cusset.	»	»	»	»	»	4	4	»	»
117 Givors à Paray-le-Monial par ou près l'Arbresle	1882	»	»	»	89	(c) 33	122	»	»
118 Paray-le-Monial à un point à déterminer entre Saint-Martin d'Estréaux et La Palisse. . . .	»	»	»	»	»	44	44	»	»
119 Champagnole à Ambérieu par la Cluse.	1880	»	»	77	(d) 6	(e) 61	144	»	»
119 Embranchement de Verges à Jeurre.	»	»	»	»	»	40	40	»	»
120 Lons-le-Saunier à Champagnole.	1880	»	»	42	»	»	42	»	»
121 Longeray à Divonne.	1881	»	»	»	39	»	39	»	»
122 Gilley à Pontarlier	1879	»	»	23	»	»	23	»	»
123 Voujeaucourt à Saint-Hippolyte .	1879	»	»	27	»	»	27	»	»
124 Saint-Hippolyte à la ligne de Besançon à Morteau.	»	»	»	»	»	47	47	»	»
125 La Roche à Chamonix.	1881	»	»	»	24	46	70	»	»
126 Annecy à Albertville	1882	»	»	»	44	»	44	»	»
127 Saint-Georges-de-Commiers à La Mure avec embranchement de la Motte d'Aveillant à Notre-Dame-de-Vaux.	1881	»	»	30	(f) 2	»	32	»	»
128 Savines à Barcelonnette. . . .	»	»	»	»	»	37	37	»	»
129 Nyons à Pierrelatte.	1882	»	»	»	41	»	41	»	»
130 Vaison à Orange	»	»	»	»	»	27	27	»	»
131 Traversée du Rhône à Avignon .	»	»	»	»	»	4	4	»	»
132 Forcalquier à Volx	1881	»	»	15	»	»	15	»	»
132 Apt à la ligne de Forcalquier à Volx.	1881	»	»	38	»	»	38	»	»
133 Sorgues à Saint-Saturnin	»	»	»	»	»	8	8	»	»
134 Orange à l'Isle	1881	»	»	»	38	»	38	»	»
135 Valdonne à la ligne de Carnoules à Aix.	1881	»	»	»	»	9	9	»	»
136 Salon à la Calade, par Lambesc.	1881	»	»	»	»	32	32	»	»
137 Digne à Draguignan par ou près Castellane	1881	»	»	»	63	(g) 54	117	»	»
A reporter.	. . . . .	. . . . .	156	1.304	2.383	2.643	6.486		

(a) Châtillon aux Laumes . . . . . 58 } 88 kil.
Epinac à Montchanin . . . . . 30 }
(b) Saint-Loup-de-la-Salle à Beaune.
(c) Givors à Lozanne.
(d) Tancua à Morez.
(e) Tancua à Saint-Claude . . . . . 25 } 61 kil.
La Cluse à Ambérieu . . . . . 36 }
(f) Embranchement.
(g) Castellane à Draguignan.

Droits réservés au Cnam et à ses partenaires

TABLEAU 1. (Suite.) — *Situation détaillée des Chemins de fer d'intérêt général au 31 décembre 1882.* — (France continentale).

3e PARTIE. — CHEMINS NON CONCÉDÉS ET NON COMPRIS DANS LE RÉSEAU DE L'ÉTAT.

DÉSIGNATION DES LIGNES (avec leurs numéros d'ordre d'après les lois).	DATE de la déclaration d'utilité publique totale ou partielle.	DATE de l'ouverture totale ou partielle à l'exploitation.	LONGUEUR en exploitation.	LONGUEUR en construction.	LONGUEUR déclarée d'utilité publique et non entreprise.	LONGUEUR non déclarée d'utilité publique.	LONGUEUR Totale	Désignation de l'administration chargée provisoirement de l'exploitation.	Date du décret organisant l'exploitation provisoire.
1	2	3	4	5	6	7	8	9	10
			Km.	Km.	Km.	Km.	Km.		
Report			156	1.304	2.383	2.643	6.486		
138 Digne à la ligne de Savines à Barcelonnette	»	»	»	»	»	80	80	»	»
139 Draguignan à Cagnes, par Grasse.	1882	»	»	»	(a) 50	25	75	»	»
140 Draguignan à Mirabeau, par Barjols.	»	»	»	»	»	96	96	»	»
141 Nice à Puget-Théniers	»	»	»	»	»	56	56	»	»
142 Nice à Coni, par la vallée du Paillon, le contrefort de Braous, Sospel, le contrefort de Broïs et Fontan.	»	»	»	»	»	52	52	»	»
143 Ajaccio à Propriano.	»	»	»	»	»	55	55	»	»
144 Ponte-Leccia à Calvi	1882	»	»	»	79	»	79	»	»
145 Casamozza à Bonifacio	1882	»	»	»	72	(b) 78	150	»	»
146 Ambert à Darsac	1881	»	»	»	62	»	62	»	»
147 D'un point à déterminer sur la ligne d'Issoire à Neussargues à un point à déterminer dans la direction de Saint-Étienne, sur la ligne de Montbrison à Monistrol	1882	»	»	»	(c) 42	59	101	»	»
148 Saint-Etienne, par ou près Pelussin et Annonay, à la rive droite du Rhône à un point à déterminer entre Serrières et Sarras.	»	»	»	»	»	60	60	»	»
149 Largentière à Saint-Sernin . . .	1882	»	»	»	13	»	13	»	»
150 La Voulte-sur-Rhône à Yssingeaux, par ou près le Cheylard	»	»	»	»	»	101	101	»	»
151 Tournon à la ligne de la Voulte à Yssingeaux.	»	»	»	»	»	40	40	»	»
152 Yssingeaux à la ligne du Puy à Saint-Étienne.	»	»	»	»	»	20	20	»	»
153 Anduze à un point de la ligne de Rodez à Millau, entre Séverac-le-Château et Millau, et embranchement sur Florac. . . .	»	»	»	»	»	101	101	»	»
154 Montpellier à Ganges	»	»	»	»	»	48	48	»	»
155 Espalion à la ligne de Rodez à Séverac-le-Château	»	»	»	»	»	21	21	»	»
156 Estrechoux à Castanet-le-Haut. .	»	»	»	»	»	12	12	»	»
157 Lunas à Lodève.	»	»	»	»	»	14	14	»	»
158 Saint-Chinian à ou près St-Pons.	»	»	»	»	»	26	26	»	»
159 Carmaux à un point à déterminer entre Vindrac et La Guépie. .	»	»	»	»	»	23	23	»	»
160 La Bastide-Rouairoux à Bize . .	»	»	»	»	»	34	34	»	»
161 Agde à la mer	»	»	»	»	»	4	4	»	»
162 Saint-Girons à Foix	»	»	»	»	»	44	44	»	»
163 Pamiers à Limoux	1881	»	»	»	41	»	41	»	»
A reporter.			156	1.304	2.742	3.694	7.896		

(a) Grasse à Cagnes.
(b) Fium'Orbo à Bonifacio.
(c) Sembadel à Saint-Bonnet-le-Château.

Droits réservés au Cnam et à ses partenaires

TABLEAU I. (Suite). — *Situation détaillée des Chemins de fer d'intérêt général au 31 décembre 1882.* — (France continentale.)

3e PARTIE. — CHEMINS NON CONCÉDÉS ET NON COMPRIS DANS LE RÉSEAU DE L'ÉTAT.

DÉSIGNATION DES LIGNES (avec leurs numéros d'ordre d'après les lois)	DATE de la déclaration d'utilité publique totale ou partielle.	DATE de l'ouverture totale ou partielle à l'exploitation.	LONGUEUR en exploitation.	LONGUEUR en construction.	LONGUEUR déclarée d'utilité publique et non entreprise.	LONGUEUR non déclarée d'utilité publique.	LONGUEUR Totale.	Désignation de l'administration chargée provisoirement de l'exploitation.	Date du décret organisant l'exploitation provisoire.
1	2	3	4	5	6	7	8	9	10
Report			Km. 156	Km. 1.304	Km. 2.742	Km. 3.694	Km. 7 896		
164 Lavelanet à Bram.	1881	»	»	»	62	»	62	»	»
165 Quillan à Rivesaltes	1881	»	»	»	70	»	70	»	»
166 Prades à Olette.	1880	»	»	»	15	»	15	»	»
167 Vic-Dessos à Tarascon	»	»	»	»	»	14	14	»	»
168 Saint-Girons à Oust, près Seix	1881	»	»	»	17	»	17	»	»
169 Ligne de Ceinture de Toulouse.	»	»	»	»	»	10	10	»	»
170 Castelsarrazin à Lombez	1881	»	»	»	(a) 25	48	73	»	»
171 Auch à Lannemezan.	»	»	»	»	»	66	66	»	»
172 Lannemezan à Arreau.	1882	»	»	»	25	»	25	»	»
173 Chaum à la frontière espagnole, au pont du Roi.	»	»	»	»	»	14	14	»	»
174 Bazas à Auch.	1882	»	»	»	80	61	141	»	»
175 Dax à Saint-Sever.	1881	»	»	»	43	»	43	»	»
175 Saint-Sever à Pau.	»	»	»	»	»	74	74	»	»
175 Mont-de-Marsan à ou près Saint-Sever.	1880	»	»	19	»	»	19	»	»
176 Vic-en-Bigorre à la ligne de Saint-Sever à Pau.	»	»	»	»	»	35	35	»	»
177 Nérac à Mont-de-Marsan.	1881	»	»	»	93	»	93	»	»
178 Oloron à Bedons.	»	»	»	»	»	27	27	»	»
179 Oloron à la ligne de Puyoo à Saint-Palais, par la vallée du gave d'Oloron.	»	»	»	»	»	45	45	»	»
180 Saint-Martin-Autevielle à Mauléon.	1881	»	»	26	»	»	26	»	»
181 Bayonne à Saint-Jean-Pied-de-Port avec embranchement d'Ossès à Saint-Etienne de Baigorry.	1881	»		(b) 39	19	»	58	»	»
TOTAUX.			156	1388	3191	4088	8823		

(a) Castelsarrazin à Beaumont-de-Lomagne.
(b) Bayonne à Ossès.

Droits réservés au Cnam et à ses partenaires

TABLEAU 1. (Suite). — *Situation détaillée des Chemins de fer d'intérêt général au 31 décembre 1882.* — (France continentale).

3e PARTIE. — CHEMINS NON CONCÉDÉS ET NON COMPRIS DANS LE RÉSEAU DE L'ÉTAT.

DÉSIGNATION DES LIGNES (avec leurs numéros d'ordre d'après les lois).	DATE de la déclaration d'utilité publique totale ou partielle.	DATE de l'ouverture totale ou partielle à l'exploitation	LONGUEUR en exploitation.	LONGUEUR en construction.	LONGUEUR déclarée d'utilité publique et non entreprise.	LONGUEUR Totale.	Désignation de l'administration chargée provisoirement de l'exploitation.	Date du décret organisant l'exploitation provisoire.
1	2	3	4	5	6	7	8	9
			Km.	Km.	Km.	Km.		
4° LIGNES DÉCLARÉES D'UTILITÉ PUBLIQUE PAR DES LOIS SPÉCIALES.								
1 Quissac à Montpellier.	1875	»	»	»	40	40	»	»
2 Ajaccio à Mezzana (a).	1878	»	»	13	»	13	»	»
2 Bastia à Corte (a).	1878	»	»	73	»	73	»	»
3 Baccarat à Badonviller.	1879	1881	14	»	»	14	Est	1881
3 Colombey à Frenelle-la-Grande, vers Mirecourt.	1879	1881	(b)11	19	»	30	Est	1881
3 Nomeny vers Frouard et raccordement.	1879	1882	23	»	»	23	Est	1882
4 Mezzana à Corte (a).	1879	»	»	66	»	66	»	»
5 Dôle à Poligny.	1881	»	»	38	»	38	»	»
TOTAUX.	1875-1881		48	209	40	297		
5° LIGNES D'INTÉRÊT GÉNÉRAL RACHETÉES OU REPRISES PAR L'ÉTAT.								
1 Besançon à la frontière Suisse et embranchement (c).	1879	»	»	98	»	98	»	»
2 Marmande à Angoulême (d). . . .	1879	»	»	128	52	180.	»	»
3 Lérouville à Sedan (e).	1879	1873-1876	143	»	»	143	Est	1879-81
4 Dunkerque à Furnes (f).	1880	1870-1874	15	»	»	15	Nord	1881
5 Bondy à Aulnay-les-Bondy (g). . .	1880	1875	8	»	»	8	Est	1880
6 Perpignan à Prades (h).	1881	1868-1877	40	»	»	40	Régie	1881
7 Epinac à Velars (i).	1881	»	»	»	58	58	»	»
8 Bourges à Gien (j).	1881	»	»	84	»	84	»	»
8 Argent à Beaume-la-Rolande (j).	1881	»	»	72	»	72	»	»
9 Armentières à la frontière belge (k).	1881	1870	3	»	»	3	Nord	1882
10 Vitré à Fougères et prolongements (l)	1882	1867-1872	81	»	»	81	Ouest	1882
TOTAUX.	1879 à 1882	1867-1877	290	382	110	782		

(a) Chemins à voie étroite.
(b) Colombey à Favières.
(c) Ligne concédée à l'ancienne Compagnie de Besançon à la frontière suisse et embranchement, en 1874.
(d) Ligne concédée à l'ancienne Compagnie de Marmande à Angoulême, en 1875.
(e) Ligne concédée à l'ancienne Compagnie de Lérouville à Sedan, en 1869.
(f) Ligne concédée à l'ancienne Compagnie belge de Dunkerque à Furnes, en 1863.
(g) Ligne concédée à l'ancienne Compagnie de Bondy à Aulnay-les-Bondy, en 1872.
(h) Ligne concédée à l'ancienne Compagnie de Perpignan à Prades, en 1863.
(i) Ligne industrielle concédée à l'ancienne Compagnie d'Epinac à Velars, en 1830 et 1864.
(j) Lignes concédées à l'ancienne Compagnie de Bourges à Gien et d'Argent à Beaune-la-Rolande, en 1874.
(k) Ligne concédée à l'ancienne Compagnie d'Armentières à la frontière belge, en 1866.
(l) Ligne concédée à l'ancienne Compagnie de Vitré à Fougères et prolongements, en 1865.

Droits réservés au Cnam et à ses partenaires

TABLEAU 1. (Suite). — *Situation détaillée des Chemins de fer d'intérêt général au 31 décembre 1882.* — (France continentale).

3e PARTIE. — CHEMINS NON CONCÉDÉS ET NON COMPRIS DANS LE RÉSEAU DE L'ÉTAT.

DÉSIGNATION DES LIGNES avec leurs numéros d'ordre d'après les lois).	DATE de la déclaration d'utilité publique totale ou partielle.	DATE de l'ouverture totale ou partielle à l'exploitation	LONGUEUR en exploitation.	LONGUEUR en construction.	LONGUEUR déclarée d'utilité publique et non entreprise.	LONGUEUR Totale.	Désignation de l'administration chargée provisoirement de l'exploitation	Date du décret organisant l'exploitation provisoire.
1	2	3	4	5	6	7	8	9
			Km.	Km.	Km.	Km.		
6. ANCIENNES LIGNES D'INTÉRÊT LOCAL INCORPORÉES DANS LE RÉSEAU D'INTÉRÊT GÉNÉRAL.								
1 Tournon à la Châtre (*a*)	1879	»	»	53	(*b*) 47	100	»	»
2 St-Georges à Evreux (*c*)	1879	»	»	35	(*d*) 2	37	»	»
Evreux au Neubourg (*c*)	1879	»	»	22	»	22	»	»
Le Neubourg à Caudebec-lez-Elbeuf (*c*)	1879	»	»	»	21	21	»	»
Evreux à Verneuil (*c*)	1879	»	»	43	»	43	»	»
Verneuil à Senonches (*e*)	1879	»	»	»	30	30	»	»
Senonches à la Loupe (*e*)	1879	»	»	10	»	10	»	»
La Loupe à Brou (*e*)	1879	»	»	»	39	39	»	»
Dreux à Maintenon (*e*)	1879	»	»	25	»	25	»	»
Maintenon à Auneau (*e*)	1879	»	»	»	21	21	»	»
Auneau à la limite du département de Seine-et-Oise, vers Etampes (*e*)	1879	»	»	»	14	14	»	»
Voves à Toury (*e*)	1879	»	»	»	29	29	»	»
Le Neubourg à Glos-Montfort (*c*)	1879	»	»	24	»	24	»	»
3 Moutiers à Albertville (*f*)	1880	»	»	»	28	28	»	»
4 Roanne à Chalon (*g*)	1880	»	»	105	»	105	»	»
St-Gingoux à Montchanin (*g*)	1880	»	»	24	»	24	»	»
5 Pons à la Tremblade et embranchement de Saujon sur Royan (*h*)	1880	1875-1876	69	»	»	69	Etat	1880
6 La Flèche à la limite du département de Maine-et-Loire: vers Angers (*i*)	1880	»	»	9	»	9	»	»
La Flèche à la limite du département de Maine-et-Loire vers Baugé (*i*)	1880	»	»	4	»	4	»	»
Pont-de-Braye à la limite de Loir-et-Cher, vers Vendôme (*i*)	1880	1881	1	»	»	1	Etat	1881
7 Toul à Colombey (*j*)	1881	1881	22	»	»	22	Est	1881
Lunéville à Gerbéviller (*j*)	1881	1882	10	»	»	10	Est	1882
8 Nantes à Cholet (*k*)	1881	»	»	»	78	78	»	»
Beaupréau à Chalonnes (*k*)	1881	»	»	»	25	25	»	
A reporter			102	354	334	790		

(*a*) Département de l'Indre.
(*b*) Argenton à la Châtre.
(*c*) Département de l'Eure.
(*d*) Raccordement à Évreux.
(*e*) Département d'Eure-et-Loir.
(*f*) Département de la Savoie.
(*g*) Départements de la Loire et de Saône-et-Loire.
(*h*) Département de la Charente-Inférieure.
(*i*) Département de la Sarthe.
(*j*) Département de Meurthe-et-Moselle.
(*k*) Départements de la Loire-Inférieure et de Maine-et-Loire.

Droits réservés au Cnam et à ses partenaires

TABLEAU 1. (Suite). — *Situation détaillée des Chemins de fer d'intérêt général au 31 décembre 1882.* — (France continentale).

3e PARTIE. — CHEMINS NON CONCÉDÉS ET NON COMPRIS DANS LE RÉSEAU DE L'ÉTAT.

DÉSIGNATION DES LIGNES (avec leurs numéros d'ordre d'après les lois)	DATE de la déclaration d'utilité publique totale ou partielle.	DATE de l'ouverture totale ou partielle à l'exploitation	LONGUEUR en exploitation.	LONGUEUR en construction.	LONGUEUR déclarée d'utilité publique et non entreprise.	LONGUEUR Totale.	Désignation de l'administration chargée provisoirement de l'exploitation.	Date du décret organisant l'exploitation provisoire.
1	2	3	4	5	6	7	8	9
Report	. . . . .	. . . . .	Km. 102	Km. 354	Km. 334	Km. 790		
9 Avranches à la limite du département de l'Orne (*a*).	1881	»	»	»	52	52	»	»
10 Lisieux à Orbec (*b*)	1881	1873	18	»	»	18	Ouest	1881
11 Arches à Laveline (*c*)	1881	1869-1870	21	»	»	21	Est	1881
11 Laveline à St-Dié et embranc. (*c*)	1881	1874 à 1876	38	»	»	38	Est	1881
12 Granges à Gérardmer (*c*).	1881	1878	13	»	»	13	Est	1881
12 Amagne à Vouziers (*d*).	1881	1873	27	»	»	27	Est	1881
12 Vouziers à Apremont (*d*).	1881	1878	38	»	»	38	Est	1881
13 Nançois-le-Petit à Gondrecourt (*e*).	1881	1875	35	»	»	35	Est	1882
Carentan à Carteret	1881	»	»	»	43	43	»	»
Mézidon à Dives.	1881	1879	28	»	»	28	Ouest	1881
St-Bonnet-le-Château à Bonson . .	1882	1873	27	»	»	27	P.L.M.	1883
TOTAUX.			347	354	429	1.130		

RÉCAPITULATION :

DÉSIGNATION DES LIGNES	DATE de la déclaration d'utilité publique totale ou partielle	DATE de l'ouverture totale ou partielle à l'exploitation	LONGUEUR en exploitation	LONGUEUR en construction	LONGUEUR déclarée d'utilité publique et non entreprise	LONGUEUR non déclarée d'utilité publique	LONGUEUR Total	Désignation de l'administration chargée provisoirement de l'exploitation	Date du décret organisant l'exploitation provisoire
1	2	2	4	5	6	7	8	9	10
			Km.	Km.	Km.	Km.	Km.		
1° Lignes comprises dans la loi du 16 décembre 1875			431	9	»	»	440		
2° Lignes comprises dans la loi du 31 décembre 1875			654	1.291	393	17	2.355		
3° Lignes comprises dans la loi de classement du 17 juillet 1879..			156	1.388	3.191	4.088	8.823		
4° Lignes déclarées d'utilité publique par des lois spéciales. . .			48	209	40	»	297		
5° Lignes d'intérêt général rachetées ou reprises par l'Etat			200	382	110	»	782		
6° Anciennes lignes d'intérêt local incorporées dans le réseau d'intérêt général.			347	354	429	»	1.130		
TOTAUX GÉNÉRAUX			1.926	3.633	4.163	4.105	13.827		

(*a*) Département de la Manche.
(*b*) Département du Calvados.
(*c*) Département des Vosges.
(*d*) Département des Ardennes.
(*e*) Département de la Meuse.

Droits réservés au Cnam et à ses partenaires

TABLEAU 1. (Suite). — *Situation détaillée des Chemins de fer d'intérêt général au 31 décembre 1882.* — (France continentale).

DÉSIGNATION DES LIGNES.	DATE de l'ouverture totale ou partielle à l'exploitation.	LONGUEUR en exploitation	en construction	déclarée d'utilité publique et non entreprise.	non déclarée d'utilité publique.	Totale
1	2	3	4	5	6	7
		Km.	Km.	Km.	Km.	Km.

RÉCAPITULATION GÉNÉRALE DES CHEMINS DE FER D'INTÉRÊT GÉNÉRAL.

Chemins de fer concédés	1837 à 1882	22.320	1.487	383	143	24.333
Réseau de l'État.	1866 à 1882	2.084	530	5	3	2.622
Chemins de fer non concédés . . .	1867 à 1882	1.926	3.633	4.163	4.105	13.827
ENSEMBLE. . . .	. . . . .	26.330	5.650	4.551	4.251	40.782

Droits réservés au Cnam et à ses partenaires

TABLEAU 2

SITUATION DÉTAILLÉE

DES

CHEMINS DE FER INDUSTRIELS ET DIVERS

AU 31 DÉCEMBRE 1882.

FRANCE CONTINENTALE.

Droits réservés au Cnam et à ses partenaires

TABLEAU 2. — *Situation des Chemins de fer industriels et divers au 31 décembre 1882.*

(France continentale).

DÉSIGNATION DES LIGNES	DATE de la CONCESSION	DATE de L'OUVERTURE à l'exploitation	LONGUEUR en exploitation	LONGUEUR en construction	LONGUEUR à construire	LONGUEUR TOTALES
1	2	3	4	5	6	7
			km	km	km	km
Lyon à la Croix-Rousse (*a*)	1859	1862	1	»	»	1
Mines de Reyran et de Vaux à la ligne de Marseille à Nice, à Fréjus	1877	—	»	(*b*) 17	»	17
Chemin de Seine-et-Marne (Lagny à Villeneuve-le-Comte et prolongement) (*c*)	1871 à 1873	1872	14	(*d*) 7	1	22
Chemin sous-marin entre la France et l'Angleterre	1875	—	»	»	25	(*e*) 25
Mines de l'Escarpelle à la ligne de Paris à Lille, près Douai	1866	1870	1	»	»	1
Mines de Carvin à la ligne de Paris à Lille	1863	1865	7	»	»	7
Chemin de fer de Ceinture à Lille (*f*)	1874	1877	6	»	»	6
Mines d'Aniches à la ligne de Douai à la frontière	1850 à 1869	1855 à 1871	5	»	»	5
Mines de Rety, Fergues et Hardinghen à la station de Caffiers, sur la ligne de Boulogne à Calais	1876	1879	5	»	»	5
Mines de Lens à la ligne des houillères du Pas-de-Calais et au Canal de la Haute-Deûle	1860 à 1875	1863 à 1878	17	»	»	17
Mines de Liévin à la ligne des houillères du Pas-de-Calais, près Lens	1864	1866	5	»	»	5
Mines de Nœux et d'Hersin à la ligne des houillères du Pas-de-Calais et au canal de Beuvry à Gorre	1860 à 1862	1863	9	»	»	9
Mines de Bruay à la ligne des houillères du Pas-de-Calais	1860 à 1872	1863 à 1875	13	»	»	13
Mines de Vendin-lez-Béthune à la ligne des houillères du Pas-de-Calais (*g*)	1860	1863	1	»	»	1
Mines de Marles à la ligne des houillères du Pas-de-Calais	1860 à 1874	1862 à 1876	13	»	»	13
Mines de Ferfay à la ligne des houillères du Pas-de-Calais	1860	1862	6	»	»	6
Mines d'Auchy-aux-Bois à la ligne des houillères du Pas-de-Calais, près Lillers	1860	1862	(*h*) 6	»	1	7
A Reporter			109	24	27	160

La nomenclature du présent tableau est conforme à celle de la situation dressée au Ministère des travaux publics.

(*a*) Chemin exploité au moyen de machines fixes.

(*b*) Chemin à voie étroite de 1m,00 de largeur.

(*c*) Chemin à voie étroite de 1m,00 de largeur. — La Compagnie a été déclarée déchue de sa concession, par un arrêté ministériel du 21 avril 1879.

(*d*) Villeneuve-le-Comte à Mortcerf (6 kilomètres) et raccordement avec la gare de Lagny-Thorigny (1 kilomètre).

(*e*) Pour moitié.

(*f*) Concédé à la Compagnie du Nord.

(*g*) A traction de chevaux.

(*h*) Le raccordement de 1 kilomètre à la station d'Aire appartient en indivis aux Compagnies de Ferfay et d'Auchy-aux-Bois; ce raccordement, concédé en 1875, est compté dans la ligne des mines d'Auchy-aux-Bois.

Droits réservés au Cnam et à ses partenaires

TABLEAU 2. (Suite).—*Situation des Chemins de fer industriels et divers au 31 décembre 1882.*
(France continentale.)

DÉSIGNATION DES LIGNES	DATE de la CONCESSION	DATE de L'OUVERTURE à l'exploitation	LONGUEUR en exploitation.	LONGUEUR en construction	LONGUEUR à construire	LONGUEUR TOTALES
1	2	3	4	5	6	7
			km	km	km	km
Report.	. . . . .	. . . . .	109	24	27	160
Mines de Fléchinelle au canal d'Aire à la Bassée et à la ligne des houillères du Pas-de-Calais	1862	1868	11	»	»	11
Mines de Dourges à la ligne des houillères du Pas-de-Calais.	1860 à 1870	1861 à 1875	7	»	»	7
Hauts-fourneaux et forges de Denain à la ligne de Busigny à Somain, près Lourches.	1863	1865	4	»	»	4
Du puits Saint-Pierre de la houillère de Thivencelles, au puits Soult, de la concession de l'Escautpont.	1882	—	»	»	4	4
Embranchement des fosses Saint-Léonard et Général-Chabaud-Latour à la ligne d'Anzin à la frontière belge. . . .	1875	1876	3	»	»	3
Canal de Saint-Denis à la ligne de Paris à Strasbourg, près Pantin.	1868	—	»	1	»	1
Gorcy à la frontière belge, près Signeulx	1875	1877	3	»	»	3
Nancy à Jarville et embranchements des Mines de Vandœuvre et Tantonville (*a*).	1868	1872	2	»	(*b*) 2	4
Embranchement des mines du Val-de-Fer au canal de l'Est et à l'usine de Neuves-Maisons (*c*).	1876	—	»	»	6	6
Voies des quais de la Fosse des constructions et d'Aiguillon (port de Nantes)	1880	—	»	»	1	1
Raccordement du canal de la Sauldre avec la gare du chemin de fer du Centre à la Motte-Beuvron.	1873	»	»	»	1	1
Mines de Commentry au canal de Berry et à Montluçon jusqu'à la mine des Bourdignats (*d*)	1844 à 1876	1846 à 1880	28	»	»	28
Mines de Chamblet à la ligne de Montluçon à Moulins, près les Ferrières. . .	1860	1862	1	»	»	1
Mines de la Roche et de la Vernade (Saint-Eloi) à la ligne de Commentry à Gannat, près la Peyrouse.	1862	1867	2	»	»	2
Mines de Castellane à la ligne d'Aubagne à Fuveau, près Valdonne.	1865	1870	1	»	»	1
A reporter.	. . . . .	. . . . .	171	25	41	237

(*a*) Concédés à la Compagnie de Nancy à Vezelise et embranchements.

(*b*) Nancy aux Hauts-Fourneaux de Jarville (1 kil.) et Vandœuvre (*bifurcation*) aux mines de Vandœuvre (1 kil.).

(*c*) Chemin à voie étroite de 1m,00 de largeur.

(*d*) Chemin à voie étroite de 0m,90 au minimum.

Droits réservés au Cnam et à ses partenaires

TABLEAU 2. (Suite.)—*Situation des Chemins de fer industriels et divers au 31 décembre 1882.*

(France continentale.)

DÉSIGNATION DES LIGNES	DATE de la CONCESSION	DATE de L'OUVERTURE à l'exploitation	LONGUEUR en exploitation	LONGUEUR en construction	LONGUEUR à construire	LONGUEUR TOTALES
1	2	3	4	5	6	7
			km	km	km	km
Report.	. . . . .	. . . . .	171	25	41	237
Canal de Digoin à la ligne de Roanne à Lyon, par St-Etienne, près Roanne (*a*).	1861	1866	1	»	»	1
Mines de Roche-la-Molière à la ligne de Roanne à Lyon, par Saint-Etienne, près La Fouillouse.	1853	1857	7	»	»	7
Mines de Montieux à la ligne de Roanne à Lyon, par Saint-Etienne, près Pont-de-l'Ane.	1854	1855	1	»	»	1
Mines de Sorbier à la ligne de Roanne à Lyon, par Saint-Etienne, près Pont-de-l'Ane	1853	1856	5	»	»	5
Usine du Creusot au canal du Centre, embranchement et raccordement. . . .	1837 à 1875	1840 à 1879	(*b*) 1 9	(*c*) 1	»	20
Mines de Cromey, Mazenay et Change (Créot) à la ligne de Chagny à Moulins et au canal du Centre	1860	1861-1862	10	»	»	10
Forges d'Allevard au chemin des mines d'Allevard au Cheylas, sur la ligne de Grenoble à Montmelian, vers Champ-Sapey	1877	1880	3	»	»	3
Mines de Decize au canal du Nivernais.	1841	1844	7	»	»	7
Mines de Lalle et Rochoul à la ligne de Bessèges à Alais	1869	1870	1	»	1	2
Usine de Bourdon à la ligne de Saint-Germain-des-Fossés à Brioude, près Clermont.	1854	1855	3	»	»	3
Mines de Portes à la ligne de Brioude à Alais, près Chamborigaud.	1864	1869	4	»	»	4
Mines de Marsanges à la ligne de Brioude à Alais	1875	1877	(*d*) 7	»	»	7
Mines de Carmaux à la ligne d'Albi à Carmaux.	1854	1858	(*e*) 3	»	»	3
TOTAUX.	1830 à 1882	1835 à 1881	242	26	42	310

(*a*) Chemin non concédé, exécuté sur les fonds du service des canaux.

(*b*) Savoir :

Voie de 1m30.	10 kil.	19 kilomètres.
Voie normale	1 kil.	
Plan incliné à voie de 1m,90.	1 kil.	
Voie de 1m,10 (y compris 3 plans inclinés d'une longueur de 2 kil.)	7 kil.	

(*c*) Raccordement avec la ligne principale des puits Saint-Pierre et Saint-Paul (1 kilomètre).

(*d*) Voies de 0m60 sur 6 kil. et 1 kil. à voie normale.

(*e*) Y compris 120 mètres exploités à traction de chevaux.

Droits réservés au Cnam et à ses partenaires

TABLEAU 3

—

SITUATION DÉTAILLÉE

DES CHEMINS DE FER D'INTÉRÊT LOCAL

AU 31 DÉCEMBRE 1882.

FRANCE CONTINENTALE.

I — RELEVÉ PAR DÉPARTEMENT.

II. — RÉSUMÉ PAR COMPAGNIE.

Droits réservés au Cnam et à ses partenaires

TABLEAU 3. — *Situation des Chemins de fer d'intérêt local au 31 décembre 1882.*

(France continentale.)

I°. — RELEVÉ PAR DÉPARTEMENT.

DÉSIGNATION DES COMPAGNIES ET DES LIGNES	DÉSIGNATION DES SECTIONS PAR DÉPARTEMENT	DATE de la Loi ou du Décret déclaratifs d'utilité publique	DATE de l'ouverture totale ou partielle à l'exploitation	LONGUEUR livrée à l'exploitation	LONGUEUR en construction	LONGUEUR à construire	LONGUEUR Totale
1	2	3	4	km.	6 km.	7 km.	8 km.
DÉPARTEMENT DE L'AIN							
Cie des Dombes et du Sud-Est. — Ambérieu à Montalieu-Vercieu (*a*).	Ambérieu à Villebois et à la limite du département de l'Isère. . .	1867	1875	16	»	»	16
Cie des Dombes et du Sud-Est. — Bourg à Chalon-sur-Saône (*b*). .	Bourg à la limite du département de Saône-et-Loire.	1867	1878	33	»	»	33
Cie de Marlieux à Châtillon-sur-Chalaronne (*c*). . . .	. . . . .	1876	1879	11	»	»	11
Cie du Rhône : Sathonay à Trévoux (*d*).	De la limite du département du Rhône à Trévoux.	1874	1882	11	»	»	11
TOTAUX.	. . . . .	—	—	73	»	»	73
DÉPARTEMENT DE L'AISNE							
Société des chemins de fer du Cambrésis : Denain au Catelet (*e*).	De la limite du département du Nord au Catelet (*f*).	1882	—	»	»	4	4
Crécy-Mortiers à la Fère. .	. . . . .	1877	1878-1879	21	»	»	21
Saint-Quentin à Guise . . .	. . . . .	1870	1874-1875	40	»	»	40
Velu-Bertincourt à Saint-Quentin (*g*)	De la limite du département de la Somme à Saint-Quentin. . . .	1876	1879-1880	19	»	»	19
TOTAUX.	. . . . .	—	—	80	»	4	84
DÉPARTEMENT DES ARDENNES							
Chemins du département des Ardennes. — Carignan à Messempré. . . .	. . . . .	1867	1871	6	»	»	6
Chemins du département des Ardennes. — Monthermé (station) à Monthermé.	. . . . .	1867	1873	4	»	»	4
Chemins du département des Ardennes. — Vrigne-Meuse à Vrigne-aux-Bois. .	. . . . .	1867	1873	5	»	»	5
Cie de l'Est : Pont-Maugis à Raucourt (*h*).	. . . . .	1867	1873	(*i*) 7	»	»	7
TOTAUX.	. . . . .	—	—	22	»	»	22

(*a*) Voir le département de l'Isère.
(*b*) Voir le département de Saône-et-Loire.
(*c*) Chemin à voie étroite de 1 mètre de largeur.
(*d*) Voir le département du Rhône.
(*e*) Chemin à voie étroite de 1 mètre de largeur.
(*f*) Voir le département du Nord.
(*g*) Voir le département de la Somme.
(*h*) Exploités par la compagnie de l'Est.
(*i*) Non compris 2 kilomètres empruntés à la ligne de Lérouville a Sedan.

Droits réservés au Cnam et à ses partenaires

TABLEAU 3 (Suite). — *Situation des Chemins de fer d'intérêt local au 31 décembre 1882.*
(France continentale.)
1°. — RELEVÉ PAR DÉPARTEMENT.

DÉSIGNATION DES COMPAGNIES ET DES LIGNES	DÉSIGNATION DES SECTIONS PAR DÉPARTEMENT	DATE de la Loi ou du Décret déclaratifs d'utilité publique	DATE de l'ouverture totale ou partielle à l'exploitation	LONGUEUR livrée à l'exploitation	LONGUEUR en construction	LONGUEUR à construire	LONGUEUR Totale
1	2	3	4	5	6	7	8
				km.	km.	km.	km.
DÉPARTEMENT DE L'ARIÈGE							
Tarascon-sur-Ariège à Saurat (*a*)		1881	—	»	»	6	6
DÉPARTEMENT DES BOUCHES-DU-RHÔNE							
Cie des Chemins des B.-du-Rhône. Arles aux carrières de Fontvieille		1873	1875	(*b*) 10	»	»	10
Le Pas-des-Lanciers à Martigues		1870	1872	19	»	»	19
Tarascon à Saint-Remy		1870	1874	15	»	»	15
Miramas à Port-de-Bouc		1875	1879 à 1881	25	»	»	25
TOTAUX		—	—	69	»	»	69
DÉPARTEMENT DU CALVADOS							
Caen à la mer		1873	1875 à 1877	28	»	»	28
Falaise à Berjou - Pont-d'Ouilly (*c*)		1870	1874	(*d*) 28	»	»	28
TOTAUX		—	—	56	»	»	56
DÉPARTEMENT DE LA CHARENTE							
Barbezieux à Châteauneuf-sur-Charente		1869	1872	18	»	»	18
Cognac à Surgères (*e*)	Cognac à la limite du partement (*f*)	1873	—	»	»	14	14
TOTAUX		—	—	18	»	14	32
DÉPARTEMENT DE LA CHARENTE-INFÉRIEURE							
Cognac à Surgères	De la limite du département de la Charente à Surgères	1873	—	»	»	61	(*g*) 61

(*a*) Chemin à voie étroite de 1 mètre de largeur.
(*b*) Non compris l'embranchement sur les carrières de Castelet (1 kilomètre), considéré comme embranchement industriel (non exécuté).
(*c*) Exploité par la Compagnie de l'Ouest depuis le 1er janvier 1878.
Par arrêté préfectoral du 11 août 1877, la Compagnie est déchue de sa concession.
(*d*) Y compris 9 kilomètres dans le département de l'Orne.
(*e*) Concession restée sans effet par suite des difficultés que paraît éprouver la constitution du capital de la société. — Ligne comprise dans la loi de classement du 17 juillet 1879 (n° 82).
(*f*) Voir le département de la Charente-Inférieure.
(*g*) Longueur ci-dessus. . . . . 61 kilomètres.
Ajoutant la longueur dans le département de la Charente. . . . . 14 —
Longueur totale. 75

Droits réservés au Cnam et à ses partenaires

TABLEAU 3 (Suite). — *Situation des Chemins de fer d'intérêt local au 31 décembre 1882.*
(France continentale.)
Iº. — RELEVÉ PAR DÉPARTEMENT.

DÉSIGNATION DES COMPAGNIES ET DES LIGNES	DÉSIGNATION DES SECTIONS PAR DÉPARTEMENT	DATE de la Loi ou du Décret déclaratifs d'utilité publique	DATE de l'ouverture totale ou partielle à l'exploitation	LONGUEUR livrée à l'exploitation	LONGUEUR en construction	LONGUEUR à construire	LONGUEUR Totale
1		3	4	5	6	7	8
				km.	km.	km.	km.
DÉPARTEMENT DU CHER							
La Guerche à la ligne de Tours à Montluçon (*a*).		1878	—	»	»	87	87
Henrichemont à Sancerre (*a*)		1878	—	»	»	32	32
TOTAUX.		—	—	»	»	119	119
DÉPARTEMENT DE L'EURE							
Cie d'Orléans à Châl.-s/-Marne — Évreux à Elbeuf et Dreux à Acquigny et embranchements.	Évreux à la limite du dépt de la Seine Infre près Montaure	1869	1872 à 1875	42	»	»	42
	De la limite du dépt d'Eure et-Loir, près St-Georges à Acquigny	1869	1873	(*b*) 57	»	»	57
	Pacy-sur-Eure à Vernon.	1869	1873	(*c*) 19	»	»	19
Cie d'Orléans à Châl.-s/-Marne — Gisors à Vernon		1867-1868	1869-1870	(*d*) 38	»	»	38
Cie d'Orléans à Châl.-s/-Marne — Glos-Montfort à Pont-Audemer		1866	1867	17	»	»	17
Cie d'Orléans à Châl.-s/-Marne — Pont-de-l'Arche à Gisors		1866	1868	54	»	»	54
Les Andelys à Louviers		1873	—	»	»	15	15
Charleval à la limite du département de l'Eure (*e*)		1873	—	»	»	10	10
Damville à Nonancourt et prolongement		1873	—	»	»	14	14
Menesqueville à Lyons-la Forêt		1873	—	»	»	6	6
Pont-Authou à la ligne de Lisieux à Honfleur	Pont-Authou à la limite du dépt du Calvados	1873	—	»	»	28	28
Saussay-la-Vache aux Andelys (*f*)		1874	—	»	»	13	13
TOTAUX.		—	—	227	»	86	313
DÉPARTEMENT D'EURE-ET-LOIR							
Senonches à Châteauneuf et à Nonancourt	Senonches à Châteauneuf	1871	—	»	»	16	16
	Senonches à Nonancourt	1871	—	»	»	28	28
TOTAUX.		—	—	»	»	44	44

(*a*) Par arrêté du 18 décembre 1880, le conseil de préfecture a déclaré la déchéance de la concession de la ligne de la Guerche à la ligne de Tours à Montluçon et la résiliation de celle de la ligne d'Henrichemont à Sancerre.

(*b*) De la limite d'Eure-et-Loir à Bueil. . . 22 k.
De Bueil à Acquigny. . . . . 35 k. } 57 kilomètres.

(*c*) Y compris 3 kilomètres dans le département de Seine-et-Oise.

(*d*) Y compris 1 k. 5 dans le département de Seine-et-Oise et 4 k. 5 dans le département de l'Oise.

(*e*) Vers la ligne de Rouen à Amiens.

(*f*) La déclaration d'utilité publique de cette ligne peut être considérée comme périmée, par application des termes de l'article 1er du décret du 21 novembre 1874.

Droits réservés au Cnam et à ses partenaires

TABLEAU 3 *(Suite).* — *Situation des Chemins de fer d'intérêt local au 31 décembre 1882.*

(France continentale.)

Iº. — RELEVÉ PAR DÉPARTEMENT

DÉSIGNATION DES COMPAGNIES ET DES LIGNES	DÉSIGNATION DES SECTIONS PAR DÉPARTEMENT	DATE de la Loi ou du Décret déclaratifs d'utilité publique	DATE de l'ouverture totale ou partielle à l'exploitation	LONGUEUR livrée à l'exploitation	LONGUEUR en construction	LONGUEUR à construire	LONGUEUR Totale
1	2	3	4	5	6	7	8
				km.	km.	km.	km.
DÉPARTEMENT DE LA GIRONDE							
Soc. gén. des chemins de fer économ. (267 kil.) — St-André-de-Cubzac à Saint-Ciers-la-Lande (*a*)		1881	—	»	»	50	50
Soc. gén. des chemins de fer économ. (267 kil.) — Lesparre à Saint-Symphorien	Lesparre à Arès	1881	—	»	»	68	68
	Arès à St-Symphorien	1881	—	»	71	»	71
Soc. gén. des chemins de fer économ. (267 kil.) — Lacanau à Bordeaux		1881	—	»	»	44	44
Soc. gén. des chemins de fer économ. (267 kil.) — Hostens à Beautiran		1881	—	»	»	34	34
Compagnie du Médoc : Castelnau à Margaux		1880	—	»	8	».	8
Nizan à Sore	Nizan à la limite du dépt des Landes	1870 à 1876	1873 à 1876	25	»	»	(*b*) 25
La Teste à l'Étang-de-Cazaux		1874	1875	13	»	»	13
TOTAUX		—	—	38	79	196	313
DÉPARTEMENT DE L'HÉRAULT							
Cie des chem. de fer du dép. de l'Hérault — St-Chinian à Montbazin	St-Chinian à Cessenon	1867	—	»	»	10	10
	Cessenon à Montbazin	1867	1873 à 1877	84	»	»	84
Agde à Mèze		1867	—	»	»	19	19
Montpellier à Rabieux		1867	1877	(*c*) 5	(*c*) 4	38	47
Montpellier à Palavas		1867	1872	12	»	»	12
Roquessels à Pézénas (*d*)		1867	—	»	»	14	14
TOTAUX				101	4	81	
DÉPARTEMENT D'INDRE-ET-LOIRE							
Cie des chemins de fer départementaux : Port-Boulet à Châteaurenault (*e*)		1882		»	»	103	103
Ligré-Rivière à Richelieu		1882		»	»	16	16
TOTAUX				»	»	119	119

(*a*) Par Bourg et Blaye.
(*b*) Voir le département des Landes.
(*c*) Abords de Montpellier.
(*d*) Concédé à titre éventuel.
(*e*) Chemin à voie étroite de 1 mètre de largeur.

Droits réservés au Cnam et à ses partenaires

TABLEAU 3 *(Suite)*. — *Situation des Chemins de fer d'intérêt local au 31 décembre 1882.*

(France continentale.)

I°. — RELEVÉ PAR DÉPARTEMENT

DÉSIGNATION DES COMPAGNIES ET DES LIGNES	DÉSIGNATION DES SECTIONS PAR DÉPARTEMENT	DATE de la Loi ou du Décret déclaratifs d'utilité publique	DATE de l'ouverture totale ou partielle à l'exploitation	LONGUEUR livrée à l'exploitation	LONGUEUR en construction	LONGUEUR à construire	LONGUEUR Totale
1	2	3	4	5	6	7	8
				km.	km.	km.	km.
DÉPARTEMENT DE L'ISÈRE							
Est de Lyon (Cie des ch. de fer de l') : Lyon à Morestel et à St-Genix-d'Aoste (*a*)	De la limite du départ. du Rhône à St-Genix-d'Aoste	1877	1881	65	»	»	65
Est de Lyon (Cie des ch. de fer de l') : Sablonnières à Montalieu-Vercieu		1879	1882	18	(*b*) 1	»	19
Compagnie des Dombes et du Sud-Est : Ambérieu à Montalieu-Vercieu	De la limite du départ. de l'Ain à Montalieu-Vercieu	1869	1875	2	»	»	(*c*) 2
TOTAUX				85	1	»	86
DÉPARTEMENT DU JURA							
Compagnie des Dombes et du Sud-Est : Chalon à Lons-le-Saunier (*d*)	De la limite de Saône-et-Loire à Lons-le-Saunier	1866	1871	10	»	»	(*e*) 10
DÉPARTEMENT DES LANDES							
Nizan à Sore	De la limite du départ. de la Gironde à Sore	1876	1876	6	»	»	(*f*) 6
Pissos à Parentis (*g*)		1882		»	»	26	26
Sabres à Mimizan (*h*)		1882		»	»	48	48
Morcenx à Mézos avec embranchement (*i*)		1882		»	»	48	48
Tartas à Castets et prolongement		1882		»	»	40	40
St-Vincent-de-Tyrosse à Soustons		1882		»	»	14	14
TOTAUX				6	»	176	182

(*a*) Voir le département du Rhône.
(*b*) Raccordement à Montalieu avec la Compagnie des Dombes.
(*c*) Longueur ci-dessus . . . . . 2 kil.
Ajoutant la longueur dans le département de l'Ain 16
LONGUEUR TOTALE 18

(*d*) Voir le département de Saône-et-Loire.
(*e*) Non compris deux kilomètres empruntés à la ligne de Bourg à Besançon.
(*f*) Longueur ci-dessus . . . . . 6 kil.
Ajoutant la longueur dans le département de la Gironde 25
LONGUEUR TOTALE 31

(*g*) Par Ychoux.
(*h*) Par Labouheyre et Pontenx.
(*i*) Par Sindères et Onesse.

Droits réservés au Cnam et à ses partenaires

TABLEAU 3 *(Suite).— Situation des Chemins de fer d'intérêt local au 31 décembre 1882.*

(France continentale.)

I°. — RELEVÉ PAR DÉPARTEMENT

DÉSIGNATION DES COMPAGNIES ET DES LIGNES	DÉSIGNATION DES SECTIONS PAR DÉPARTEMENT	DATE de la Loi ou du Décret déclaratifs d'utilité publique	DATE de l'ouverture totale ou partielle à l'exploitation	LONGUEUR livrée à l'exploitation	LONGUEUR en construction	LONGUEUR à construire	LONGUEUR Totale
1	2	3	4	5	6	7	8
				km.	km.	km.	k m.
DÉPARTEMENT DE LA LOIRE							
Cours à Saint-Victor (*a*)	De la limite du départ. du Rhône à St-Victor.	1879	1881	3	»	»	3
DÉPARTEMENT DE MAINE-ET-LOIRE							
Beaufort à Angers (*b*)		1873		»	»	24	24
DÉPARTEMENT DE LA MANCHE							
Compagnie du chemin de fer de Montsecret à Chérencé-le-Roussel (*c*)	De la limite du départ. de l'Orne à Chérencé-le-Roussel	1876		»	»	12	(*b*) 12
Valognes vers Harfleur et embranchement (*e*)		1877		»	»	44 †	44
TOTAUX				»	»	56	56
DÉPARTEMENT DE LA MARNE							
Vallée de la Suippe (Chemin de la) : Bazancourt à Bétheniville (*f*)		1868	1872	17	»	»	17
DÉPARTEMENT DE LA HAUTE-MARNE							
Naix-Menaucourt à Guë-Ancerville et embranchements (*g*)	De la limite du département de la Meuse à Guë-Ancerville.	1879	1882	5	»	»	5
DÉPARTEMENT DE MEURTHE-ET-MOSELLE							
Avricourt à Cirey, par Blamont (*h*)		1868	1870	18	»	»	18

(*a*) Voir le département du Rhône.
(*b*) Ligne non concédée et dont le classement dans le réseau d'intérêt général est demandé par le Conseil général du département.
(*c*) Voir le département de l'Orne.
(*d*) Non compris 6 kilomètres empruntés à la ligne de Fougères à Vire.
(*e*) La déclaration d'utilité publique de cette ligne peut être considérée comme périmée, par application des termes de l'article 1er du décret du 14 août 1877.
(*f*) Un traité d'exploitation par la Compagnie de l'Est a été approuvé par décret du 22 janvier 1879.
(*g*) Voir le département de la Meuse.
(*h*) Ligne exploitée par la Compagnie de l'Est.

Droits réservés au Cnam et à ses partenaires

TABLEAU 3 *(Suite)*. — *Situation des Chemins de fer d'intérêt local au 31 décembre 1882.*

(France continentale.)

Iº. — RELEVÉ PAR DÉPARTEMENT

DÉSIGNATION DES COMPAGNIES ET DES LIGNES	DÉSIGNATION DES SECTIONS PAR DÉPARTEMENT	DATE de la Loi ou du Décret déclaratifs d'utilité publique	DATE de l'ouverture totale ou partielle à l'exploitation	LONGUEUR livrée à l'exploitation	LONGUEUR en construction	LONGUEUR à construire	LONGUEUR Totale
1	2	3	4	5	6	7	8
				km.	km.	km.	km
DÉPARTEMENT DE LA MEUSE							
Meuse (Cie des chemins de la) : Haironville à Triaucourt (*a*).	. . . . .	1877	1878 à 1881	61	»	»	(*b*) 61
Naix-Menaucourt à Guë-Ancerville et embranchements	Naix-Menaucourt à Dammarie-sur-Saulx. . . .	1879	—	»	(*c*) 14	»	14
	Dammarie-sur-Saulx à la limite du département de la Haute-Marne et embranchement . . .	1879	1882	(*c*) 17	»	»	17
TOTAUX				78	14	»	92
DÉPARTEMENT DU NORD							
Cie d'Achiet à Bapaume : Bapaume à Marcoing (*d*) .	De la limite du département du Pas-de-Calais à Marcoing . . .	1875	1878	6	»	»	6
Société des chemins de fer du Cambrésis : Denain au Catelet (*e*).	Denain à la limite du département de l'Aisne	1882	—	»	»	45	(*f*) 45
Cie de Lille à Valenciennes et extensions. Valenciennes à Douzies (*g*).	. . . . .	1873	1880	31	»	»	(*h*) 31
St-Waast-là-Haut à la ligne principale (*i*).	. . . . .	1875	—	»	»	5	5
Hazebrouck à Templeuve ou Orchies (*i*)	. . . . .	1874	—	»	»	48	(*j*) 48
A reporter. . . .	. . . . .			37	»	98	135

(*a*) Chemin à voie étroite de 1 mètre de largeur.

(*b*) Exploité provisoirement pour le service de la Compagnie.

(*c*) Longueur ci-dessus . . . . . 21 kil.
Ajoutant la longueur dans le département de la Haute-Marne. . . . . 5 »
LONGUEUR TOTALE. . . . . 36 kil.

(*d*) Voir le département du Pas-de-Calais.

(*e*) Chemin à voie étroite de 1 mètre de largeur.

(*f*) Longueur ci-dessus. . . . . 45 kil.
Ajoutant la longueur dans le département de l'Aisne . . . . . 4 »
LONGUEUR TOTALE . . . . . 49 kil.

(*g*) Exploité par la Compagnie du Nord en vertu du traité du 31 décembre 1875, conclu avec la Compagnie de Lille à Valenciennes, etc.

(*h*) Non compris 2 kilomètres empruntés à la ligne de Cambrai à la frontière vers Dour (Compagnie du Nord).

(*i*) Il n'a pas été donné suite aux projets d'établissement de ces lignes dont le tracé se confond avec ceux des chemins classés par la loi du 17 juillet 1879, de Don à Templeuve, de Valenciennes à Denain et Lourches et de Denain à Saint-Amand.

(*j*) Non compris 3 kilomètres dans le département du Pas-de-Calais (voir le département du Pas-de-Calais).

Droits réservés au Cnam et à ses partenaires

TABLEAU 3 (Suite). — *Situation des Chemins de fer d'intérêt local au 31 décembre 1882.*
(France continentale.)
Iº. — RELEVÉ PAR DÉPARTEMENT.

DÉSIGNATION DES COMPAGNIES ET DES LIGNES	DÉSIGNATION DES SECTIONS PAR DÉPARTEMENT	DATE de la Loi ou du Décret déclaratifs d'utilité publique	DATE de l'ouverture totale ou partielle à l'exploitation	LONGUEUR livrée à l'exploitation	en construction	à construire	Totale
1	2	3	4	5	6	7	8
	Report			km. 37	km. »	km. 98	km. 135
Cie de Lille à Valenciennes et extensions	Don à Henin-Liétard (*a*)	1874	1879	(*b*) 6	»	»	6
	Artres à Denain (*c*)	1874	—	»	»	11	11
	Denain à St-Amand (*c*)	1874	—	»	»	14	14
	Lourches à la ligne d'Artres à Denain (*c*)	1874	—	»	»	7	7
Picardie et Flandres.	Saint-Just à Cambrai (*d*) — De la limite du département de la Somme à Cambrai	1873	1876	20	»	»	20
	Marcoing à Masnières	1876	1880	2	»	»	2
	TOTAUX			65	»	130	195
DÉPARTEMENT DE L'OISE							
Cie de Beaumont-Persan à Hermes (*e*)	De la limite du département de Seine-et-Oise à Hermes (*f*)	1877	1879-1880	20	»	»	29
Cie du Nord.	St-Omer-en-Chaussée à Abancourt	1872	1875	31	»	»	31
	Beauvais à St-Just	1872	1876	28	»	»	28
	Compiègne à Roye — Compiègne à la limite du département de la Somme (*g*)	1877	1881	26	»	»	26
	Breteuil à la station de ce nom	1872	1875	7	»	»	7
	Estrées à Verberie	1877	1882	14	»	»	14
	Rivecourt à Ormoy-villers et raccordements	1877	1882	22	»	»	22
	Gisors à Beauvais	1872	1875	28	»	»	(*h*) 28
	Beauvais à Clermont	1872	1878	8	»	»	(*i*) 8
	Clermont à Compiègne	1872	1879-1880	21	»	»	21
Picardie-et-Flandres (Saint-Just à Cambrai) (*j*)	St-Just à la limite du département de la Somme (*k*)	1872	1875	18	»	»	18
	TOTAUX			232	»	»	232

(*a*) Exploité par la Compagnie du Nord en vertu du traité du 31 décembre 1875, conclu avec la Compagnie de Lille à Valenciennes, etc.
(*b*) Voir le département du Pas-de-Calais.
(*c*) Il n'a pas été donné suite aux projets d'établissement de ces lignes dont le tracé se confond avec ceux des chemins classés par la loi du 17 juillet 1879, de Don à Templeuve, de Valenciennes à Denain et Lourches et de Denain à Saint-Amand.
(*d*) Voir le département de la Somme.
(*e*) Chemin à voie étroite.
(*f*) Voir le département de Seine-et-Oise.
(*g*) Voir le département de la Somme.
(*h*) Y compris 1 kilomètre dans le département de l'Eure.
(*i*) Non compris 11 kilomètres comptés ci-dessus, à la ligne de Beauvais à Saint-Just.
(*j*) Ligne concédée à la Compagnie du Nord et rétrocédée à la Compagnie de Picardie et Flandres.
(*k*) Voir le département de la Somme.

Droits réservés au Cnam et à ses partenaires

TABLEAU 3 (Suite). — *Situation des Chemins de fer d'intérêt local au 31 décembre 1882.*

(France continentale.)

I° — RELEVÉ PAR DÉPARTEMENT.

DÉSIGNATION DES COMPAGNIES ET DES LIGNES	DÉSIGNATION DES SECTIONS PAR DÉPARTEMENT	DATE de la Loi ou du Décret déclaratifs d'utilité publique	DATE de l'ouverture totale ou partielle à l'exploitation	LONGUEUR livrée à l'exploitation	LONGUEUR en construction	LONGUEUR à construire	LONGUEUR Totale
1	2	3	4	5	6	7	8
				km.	km.	km.	km.
DÉPARTEMENT DE L'ORNE							
Compagnie du chemin de fer de Briouze à la Ferté-Macé (*a*).	. . . . .	1868	1869	14	»	»	(*b*) 14
Compagnie du chemin de fer de Montsecret à Chérencé-le-Roussel (*c*) . . .	Montsecret à la limite du département de la Manche (*c*).	1876	—	»	(*d*) 16	»	(*e*) 16
Compagnie des chemins de l'Orne : Alençon à Condé-sur-Huine	. . . . .	1870	1873	66	»	»	66
TOTAUX	. . . . .	. . . . .	. . . . .	80	16	»	96
DÉPARTEMENT DU PAS-DE-CALAIS							
Compagnie d'Achiet à Bapaume. — Achiet à Bapaume . . .	. . . . .	1868	1871	6	»	»	6
Compagnie d'Achiet à Bapaume. — Bapaume à Marcoing . .	Bapaume à la limite du département du Nord.	1874	1877-1878	19	»	»	(*f*) 19
Compᵉ d'Anvin à Calais (*g*).	. . . . .	1876	1881-1882	94	»	»	94
Boisleux à Marquion. . . .	. . . . .	1874	1878 à 1880	26	»	»	26
Compagnie de Lille à Valenciennes et extensions — Don à Hénin-Liétard. . .	De la limite du département du Nord à Hénin-Liétard	1874	1879	14	»	»	(*h*) 14
Compagnie de Lille à Valenciennes et extensions — Hazebrouck à Templeuve ou Orchies.	Partie comprise dans le département.	1874	—	»	»	3	(*i*) 3
A reporter. . . .	. . . . .	. . . . .	. . . . .	159	»	3	162

(*a*) Ligne mise sous séquestre par arrêté préfectoral du 30 août 1882.

(*b*) Non compris le raccordement du camp du Champ (1ᵏ5) avec l'embranchement de Couterne à la Ferté-Macé.

(*c*) Voir le département de la Manche.

(*d*) Y compris 1 kil dans le département du Calvados.

(*e*) Longueur ci-dessus. 16ᵏᵐ
Ajoutant la longueur dans le département de la Manche 12
Longueur totale 28ᵏᵐ

(*f*) Longueur ci-dessus 19ᵏᵐ
Ajoutant la longueur dans le département du Nord 6
Longueur totale. 25ᵏᵐ

(*g*) Chemins à voie étroite de 1 mètre de largeur entre les bords intérieurs des rails.

(*h*) Longueur ci-dessus. 14ᵏᵐ
Ajoutant la longueur dans le département du Nord 6
Longueur totale. 20ᵏᵐ

(*i*) Longueur ci-dessus. 3ᵏᵐ
Ajoutant la longueur dans le département du Nord 48
Longueur totale 51ᵏᵐ

Droits réservés au Cnam et à ses partenaires

TABLEAU 3 (Suite). — *Situation des Chemins de fer d'intérêt local au 31 décembre 1882.*
(France continentale.)

I° — RELEVÉ PAR DÉPARTEMENT

DÉSIGNATION DES COMPAGNIES ET DES LIGNES	DÉSIGNATION DES SECTIONS PAR DÉPARTEMENT	DATE de la Loi ou du Décret déclaratifs d'utilité publique	DATE de l'ouverture totale ou partielle à l'exploitation	LONGUEUR livrée à l'exploitation	LONGUEUR en construction	LONGUEUR à construire	LONGUEUR Totale
1	2	3	4	5	6	7	8
				km.	km.	km.	km.
Report				159	»	3	162
Compagnie du Nord — Doullens à Arras	De la limite du département de la Somme à Arras (*a*)	1873	1876	27	»	»	27
Compagnie du Nord — Doullens à Frévent	De la limite du département de la Somme à Frévent (*a*)	1873	1876	8	»	»	8
Compagnie du Nord — Bully-Grenay à Brias		1876	1878	30	»	»	30
Savy-Berlette à Avesnes-le-Comte (*b*)		1876	—	»	»	10	10
Velu-Bertincourt à Saint-Quentin	Velu-Bertincourt à la limite du département de la Somme (*a*)	1876	1880	5	»	»	5
TOTAUX				229	»	13	242

DÉPARTEMENT DU PUY-DE-DÔME

Chemin de Billom : Vertaizon à Billom		18 3	1875	9	»	»	9

DÉPARTEMENT DES BASSES-PYRÉNÉES

Bayonne à Anglet-Biarritz		1875	1877	8	»	»	8

DÉPARTEMENT DES PYRÉNÉES-ORIENTALES

Perpignan au Barcarès		1881	—	»	»	21	21

(*a*) Voir le département de la Somme.
(*b*) Chemins à voie étroite de 1 mètre de largeur entre les bords intérieurs des rails.

Droits réservés au Cnam et à ses partenaires

TABLEAU 3 (Suite). — *Situation des Chemins de fer d'intérêt local au 31 décembre 1882.*

(France continentale.)

I°. — RELEVÉ PAR DÉPARTEMENT.

DÉSIGNATION DES COMPAGNIES ET DES LIGNES	DÉSIGNATION DES SECTIONS PAR DÉPARTEMENT	DATE de la Loi ou du Décret déclaratifs d'utilité publique	DATE de l'ouverture totale ou partielle à l'exploitation	LONGUEUR livrée à l'exploitation	LONGUEUR en construction	LONGUEUR à construire	LONGUEUR Totale
1	2	3	4	5	6	7	8
				km.	km.	km.	km.
DÉPARTEMENT DU RHÔNE							
Cours à Saint-Victor	Cours à la limite du département de la Loire	1879	1881-1882	10	»	»	(a) 10
Est de Lyon (Compagie des chemins de l') : Lyon à Morestel et à Saint-Genix-d'Aoste	Lyon à la limite du département de l'Isère et raccordement à Lyon	1877	1881	7	»	»	(b) 7
Compagnie de Lyon à Fourvières et Saint-Just	Lyon à Fourvières et St-Just	1872	1878	1	»	»	1
	Lyon-St-Just à Vaugneray et à Mornant (c)	18 2	—	»	»	38	38
Cie du Rhône : Sathonay à Trévoux	Sathonay à la limite du département de l'Ain.	1874	1882	(d) 8	»	»	8
TOTAUX				26	»	38	64
DÉPARTEMENT DE LA HAUTE-SAÔNE							
Gray à Gy et à Bucey-les-Gy (e)		1874	1878	22	»	»	22
DÉPARTEMENT DE SAÔNE-ET-LOIRE							
Compagnie des Dombes et du Sud-Est	Bourg à Chalon-sur-Saône	De la limite du département de l'Ain à Chalon-sur-Saône	1872	1878	27	»	» (f) 27
	Chalon à Lons-le-Saulnier	Chalon à la limite du département du Jura.	1866	1871	55	»	» (g) 55
	Paray-le-Monial à Mâcon		1866	1870	77	»	» 77
TOTAUX					159	»	» 159

(a) Longueur ci-dessus. 10km
Ajoutant la longueur dans le département de la Loire. 3
Longueur totale. 13km

(b) Longueur ci-dessus. 7km
Ajoutant la longueur dans le département de l'Isère. 65
Longueur totale. 72km

(c) Chemin à voie étroite de 1 mètre de largeur.

(d) Longueur ci-dessus. 8km
Ajoutant la longueur dans le département de l'Ain. 11
Longueur totale. 19km

(e) Chemin à voie étroite.

(f) Longueur ci-dessus. 27km
Ajoutant la longueur dans le département de l'Ain. 35
Longueur totale. 62km

(g) Longueur ci-dessus. 55km
Ajoutant la longueur dans le département du Jura. 10
Longueur totale. 65km

Droits réservés au Cnam et à ses partenaires

TABLEAU 3 (Suite). — *Situation des Chemins de fer d'intérêt local au 31 décembre 1882.*

(France continentale.)

Iº. — RELEVÉ PAR DÉPARTEMENT.

DÉSIGNATION DES COMPAGNIES ET DES LIGNES	DÉSIGNATION DES SECTIONS PAR DÉPARTEMENT	DATE de la Loi ou du Décret déclaratifs d'utilité publique	DATE de l'ouverture totale ou partielle à l'exploitation	LONGUEUR livrée à l'exploitation	LONGUEUR en construction	LONGUEUR à construire	LONGUEUR Totale
1	2	3	4	5	6	7	8
				km.	km.	km.	km.
DÉPARTEMENT DE LA SARTHE							
Mamers à Saint-Calais		1867	1872-1873	77	»	»	77
Cie de Paris à Orléans (a) — La Flèche à la Suze		1874	1877	29	»	»	29
Cie de Paris à Orléans (a) — La Flèche à Sablé		1874	1877	23	»	»	23
Cie de Paris à Orléans (a) — Vendôme à Château-du-Loir		1874	1879	24	»	»	24
Cie de Paris à Orléans (a) — Pont-de-Bray à Saint-Calais		1874	1879	20	»	»	(b) 20
Le Mans au Grand-Lucé (c)		1880	1882	31	»	»	31
Ballon à la Forge d'Antoigné (c)	Ballon à Montbizot	1880	—	»	5	»	5
	Montbizot à Antoigné	1880	1882	3	»	»	3
TOTAUX				207	5	»	212
DÉPARTEMENT DE LA SEINE-INFÉRIEURE							
Rouen (d) au Petit-Quevilly		1868	1870	3	»	»	3
Cie du Tréport : Le Tréport à Abancourt		1869	1872-1873	57	»	»	(e) 57
TOTAUX				60	»	»	60
DÉPARTEMENT DE SEINE-ET-OISE							
Cie de Beaumont-Persan à Hermes (f)	Beaumont-Persan à la limite du dépt de l'Oise	1877	1879	2	»	»	(g) 2
Magny à Chars et prolongement		1868	1871	11	»	»	(h) 11
Cie du Nord — Ermont à Méry-sur-Oise et raccordement avec le chemin de fer du Nord à Valmandois		1873	1876	15	»	»	15
TOTAUX				28	»	»	28

(a) La Compagnie a renoncé à la promesse de préférence du chemin reliant la Ligne de Tours à Angers à celle d'Angers à Chartres.

(b) Y compris 2 kilomètres dans le département de Loir-et-Cher.

(c) Chemin à voie étroite.

(d) A 1,221 mètres de l'axe de la gare de Rouen (rive gauche), à l'extrémité d'une voie de service appartenant à la Compagnie de l'Ouest.

(e) Y compris 2 kilomètres dans le département de la Somme et 10 kilomètres dans le département de l'Oise.

(f) Chemin à voie étroite.

(g) Longueur ci-dessus 2km

Ajoutant la longueur dans le département de l'Oise 29

LONGUEUR TOTALE 31km

(h) Y compris 2 kilomètres dans le département de l'Oise.

Droits réservés au Cnam et à ses partenaires

TABLEAU 3 (Suite). — *Situation des Chemins de fer d'intérêt local au 31 décembre 1882.*
(France continentale.)
Iº. — RELEVÉ PAR DÉPARTEMENTS.

DÉSIGNATION DES COMPAGNIES ET DES LIGNES	DÉSIGNATION DES SECTIONS PAR DÉPARTEMENT	DATE de la Loi ou du Décret déclaratifs d'utilité publique	DATE de l'ouverture totale ou partielle à l'exploitation	LONGUEUR livrée à l'exploitation	LONGUEUR en construction	LONGUEUR à construire	LONGUEUR Totale
1	2	3	4	5	6	7	8
				km.	km.	km.	km.
DÉPARTEMENT DE LA SOMME							
Frévent à Gamaches		1869	1872 à 1874	74	»	»	(a) 74
Compagnie du Nord. Doullens à Frévent	Doullens à la limite du département du Pas-de-Calais	1869	1874 à 1876	11	»	»	(b) 11
Compiègne à Roye	De la limite du département de l'Oise à Roye.	1872	1881	10	»	»	(c) 10
Doullens à Arras	Doullens à la limite du département du Pas-de-Calais.	1873	1876	5	»	»	(d) 5
Canaples à Amiens		1875	1877	24	»	»	24
Picardie-et-Flandres (Saint-Just à Cambrai) (e)	De la limite du département de l'Oise à la limite du département de la Somme.	1869	1873 à 1876	(f) 73	»	»	(g) 73
Velu-Bertincourt à Saint-Quentin	De la limite du département du Pas-de-Calais à la limite du département de l'Aisne.	1876	1879	27	»	»	(h) 27
TOTAUX				226	»	»	226
DÉPARTEMENT DES VOSGES							
Cie de l'Est. Remiremont à Cornimont		1877	1879	21	»	»	21
Étival-Clairfontaine à Senones avec raccordement (i)		1882		»	»	9	9
Rambervillers à Charmes (j)		1868	1871	28	»	»	28
TOTAUX				49	»	9	58

(a) Y compris 1 kilomètre dans le département de la Seine-Inférieure.
(b) Longueur ci-dessus 11km
Ajoutant la longueur dans le département du Pas-de-Calais 8
LONGUEUR TOTALE 19km

(c) Longueur ci-dessus 10km
Ajoutant la longueur dans le département de l'Oise 26
LONGUEUR TOTALE 36km

(d) Longneur ci-dessus 5km
Ajoutant la longueur dans le département du Pas-de-Calais. 27
LONGUEUR TOTALE 32km

(e) Voir les départements du Nord et de l'Oise.
(f) Longueur ci-dessus 73km
Ajoutant : Partie comprise dans le département du Nord 22
Partie comprise dans le département de l'Oise. 18
LONGUEUR TOTALE. 113km

(g) Non compris 1 kilomètre déjà compté à la ligne d'Amiens à Tergnier (Compagnie du Nord).
(h) Longueur ci-dessus 27km
Ajoutant : Partie comprise dans le département de l'Aisne. 19
Partie comprise dans le département du Pas-de-Calais 5
LONGUEUR TOTALE 51km

(i) Par ou près Moyen-Moutiers.
(j) Ligne exploitée par la Compagnie de l'Est.

Droits réservés au Cnam et à ses partenaires

TABLEAU III. (Suite) — *Situation des Chemins de fer d'intérêt local au 31 décembre 1882.*

(France continentale.)

II°. — RÉSUMÉ PAR COMPAGNIE.

NUMÉROS D'ORDRE	DÉSIGNATION DES COMPAGNIES	LONGUEURS EXPLOITÉES	LONGUEURS EN CONSTRUCTION	LONGUEURS A CONSTRUIRE	LONGUEURS ENSEMBLE	DÉPARTEMENTS TRAVERSÉS (Nota. Les noms en italique désignent les départements traversés par des chemins à la concession desquels ils sont étrangers.)
1	2	3	4	5	6	7
		kilm.	kilm.	kilm.	kilm.	
1	Nord (Compagnie du)	315	»	»	315	*Eure (1 kil.)*; Oise (184 kil.); Pas-de-Calais (65 kil.); Seine-et-Oise (15 kil.); Somme (50 kil.).
2	Picardie-et-Flandre	115	»	»	115	Nord (22 kil.); Oise (18 kil.); Somme (75 kil.).
3	Société des chemins de fer de Cambrésis	»	»	49	49	Aisne (4 kil.); Nord (45 kil.).
4	Lille à Valenciennes, et extensions.	51	»	88	139	Nord (122 kil.); Pas-de-Calais (17 kil.).
5	Tréport (Compagnie du)	57	»	»	57	*Oise (10 kil.)*; Seine-Inférieure (45 kil.); *Somme (2 kil.)*.
6	Frévent à Gamaches	74	»	»	74	*Seine-Inférieure (1 kil.)*; Somme (73 kil.).
7	Savy-Berlette à Avesnes-le-Comte	»	»	10	10	Pas-de-Calais.
8	Anvin à Calais (Compagnie d')	94	»	»	94	Pas-de-Calais.
9	Boisleux à Marquion	26	»	»	26	Pas-de-Calais.
10	Achiet à Bapaume	31	»	»	31	Nord (6 kil.); Pas-de-Calais (25 k.)
11	Velu-Bertincourt à Saint-Quentin	51	»	»	51	Aisne (19 kil.); Pas-de-Calais (5 kil.); Somme (27 kil.).
12	Saint-Quentin à Guise	40	»	»	40	Aisne.
13	Crécy-Mortiers à la Fère	21	»	»	21	Aisne.
14	Beaumont-Persan à Hermes (Compagnie de	31	»	»	31	Oise (29 kil.); Seine-et-Oise (2 kil).
15	Est (Compagnie de l')	28	»	»	28	Ardennes (7 kil.); Vosges 21 kil.).
16	Ardennes (Chemin des)	15	»	»	15	Ardennes.
17	Vallée de la Suippe (Chemin de la)	17	»	»	17	Marne.
18	Avricourt à Blamont et Cirey	18	»	»	18	Meurthe-et-Moselle.
19	Rambervillers à Charmes	28	»	»	28	Vosges.
20	Étival-Clairefontaine à Senones avec raccordement	»	»	9	9	Vosges.
21	Naix-Menaucourt à Guë-Ancerville et embranchements	22	14	»	36	Haute Marne (5 kil.); Meuse (31 k.)
22	Meuse (Chemins de la)	61	»	»	61	Meuse.
23	Gray à Gy et ses prolongements	22	»	»	22	Haute-Saône.
24	Falaise à Berjou-Pont-d'Ouilly	28	»	»	28	Calvados (19 kil.); *Orne (9 kil.)*.
25	Les Andelys à Louviers, etc.	»	»	83	86	Eure.
26	Orléans à Châlons (Compagnie du chemin d')	227	»	»	227	Eure (218 kil.); *Oise (4 kil.)*; *Seine-et-Oise (5 kil.)*.
27	Magny à Chars	11	»	»	11	*Oise (2 kil.)*; Seine-et-Oise (9 kil.).
28	Senonches à Châteauneuf et à Nonancourt	»	»	44	44	Eure-et-Loir.
29	Rouen au Petit-Quevilly	3	»	»	3	Seine-Inférieure.
30	Caen à la mer	28	»	»	28	Calvados.
31	Orne (chemins l')	66	»	»	66	Orne
32	Mamers à Saint-Calais	77	»	»	77	Sarthe.
33	Le Mans au grand Lucé	31	»	»	31	Sarthe.
34	Ballon à la Forge d'Antoigné	3	5	»	8	Sarthe.
35	Briouze à la Ferté-Macé (Cie du chemin de fer de)	14	»	»	14	Orne.
	A reporter	1.605	19	286	1.910	

Droits réservés au Cnam et à ses partenaires

TABLEAU III. (Suite) — *Situation des Chemins de fer d'intérêt local au 31 décembre 1882.*

(France continentale.)

II°. — RÉSUMÉ PAR COMPAGNIE.

NUMÉROS D'ORDRE	DÉSIGNATION DES COMPAGNIES	LONGUEURS				DÉPARTEMENTS TRAVERSÉS
		EXPLOITÉES	EN CONSTRUCTION	A CONSTRUIRE	ENSEMBLE	
1	2	3	4	5	6	7
		km.	km.	km.	km.	
	Report	1.605	19	286	1.910	
36	Montsecret à Chérencé-le-Roussel (Cie du chemin de fer eur	»	16	12	28	Manche (12 kil.); Orne (15 kil.); *Calvados* (*1 kil.*).
37	Valognes vers Barfleur et embranchement.	»	»	44	44	Manche.
38	Paris à Orléans (Compagnie de). . .	96	»	»	96	Sarthe (94 kil.); *Loir-et-Cher* (2 k.).
39	Compagnie des chemins de fer départementaux. . . . lc.	»	»	103	103	Indre-et-Loire.
40	Ligré-Rivière à Richelieu.	»	»	16	16	Indre-et-Loire.
41	Henrichemont à Sancerre.	»	»	32	32	Cher.
42	La Guerche à la ligne de Tours à Montluçon.	»	»	87	87	Cher.
43	Beaufort à Angers.	»	»	24	24	Maine-et-Loire.
44	Cognac à Surgères.	»	»	75	75	Charente (14 kil.); Charente-Inférieure (61 kil.).
45	Barbezieux à Châteauneuf	18	»	»	18	Charente.
46	Dombes et Sud-Est	222	»	»	222	Ain (31 kil.); Isère (2 kil.); Jura (10 kil.); Saône-et-Loire (159 k.).
47	Lyon à Fourvières et Saint-Just . .	1	»	38	39	Rhône.
48	Rhône (Compagnie du).	19	»	»	19	Ain (11 kil.); Rhône (8 kil.).
49	Est de Lyon (Cie des chemins de l')	90	1	»	91	Isère (84 kil.); Rhône (7 kil.).
50	Marlieux à Châtillon-sur-Chalaronne	11	»	»	11	Ain.
51	Cours à Saint-Victor.	13	»	»	13	Loire (3 kil.); Rhône (10 kil.).
52	Billom (Chemin de)	9	»	»	9	Puy-de-Dôme.
53	Bouches-du-Rhône (Compagnie des chemins des)	44	»	»	44	Bouches-du-Rhône.
54	Miramas à Port-de-Bouc.	25	»	»	25	Bouches-du-Rhône.
55	Hérault (Comp. des chemins de l').	101	4	81	186	Hérault.
56	Tarascon-sur-Ariège à Saurat . . .	»	»	6	6	Ariège.
57	Société générale des chemins de fer économiques.	»	71	196	267	Gironde.
58	La Teste à l'Étang-de-Cazaux . . .	13	»	»	13	Gironde.
59	Nizan à Sore	31	»	»	31	Gironde (25 kil.); Landes (6 kil.).
60	Médoc (Compagnie du chemin du). .	»	8	»	8	Gironde.
61	Pissos à Parentis.	»	»	26	26	Landes.
62	Sabres à Mimizan	»	»	48	48	Landes.
63	Morcenx à Mézos avec embranch. .	»	»	48	48	Landes.
64	Tortas à Castets avec prolongement	»	»	40	40	Landes.
65	St-Vincent-de-Tyrosse à Soustons.	»	»	14	14	Landes.
66	Bayonne à Biarritz.	8	»	»	8	Basses-Pyrénées.
67	Perpignan au Barcarès	»	»	21	21	Pyrénées-Orientales.
	TOTAUX	2.306	119	1.197	3.622	
			1.316			

Droits réservés au Cnam et à ses partenaires

TABLEAU 4

—

TABLEAU GÉNÉRAL

DU

DÉVELOPPEMENT PROGRESSIF DU RÉSEAU

DE 1823 A 1882.

FRANCE CONTINENTALE.

Droits réservés au Cnam et à ses partenaires

TABLEAU 4. — *Développement progressif du réseau, de 1823 à 1882.*

LONGUEURS, EN KILOMÈTRES, AU 31 DÉCEMBRE DE CHACUNE DES ANNÉES

ANNÉES	LIGNES LIVRÉES A L'EXPLOITATION — CHEMINS D'INTÉRÊT GÉNÉRAL — Chemins concédés	Réseau de l'État	Chemins non concédés et non compris au réseau de l'État	Total	Chemins industriels et divers	Chemins d'intérêt local	Total général	LIGNES DÉCLARÉES D'UTILITÉ PUBLIQUE EN EXPLOITATION — CHEMINS D'INTÉRÊT GÉNÉRAL — Chemins concédés	Réseau de l'État	Chemins non concédés et non compris au réseau de l'État	Total	Total général	LIGNES D'INTÉRÊT GÉNÉRAL CONCÉDÉES ÉVENTUELLEMENT OU CLASSÉES ET NON DÉCLARÉES D'UTILITÉ PUBLIQUE — Chemins concédés éventuellement	Chemins classés	Total	RÉCAPITULATION — CHEMINS D'INTÉRÊT GÉNÉRAL — Chemins concédés définitivement	Réseau de l'État	Chemins non concédés, mais déclarés d'utilité publique	Chemins non déclarés d'utilité publique	Total	Chemins industriels et divers	Chemins d'intérêt local	Ensemble
1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	15	16	17	18	19	20	21	22	23	24	25	26
1823	»	»	»	»	»	»	»	23	»	»	23	23	»	»	»	23	»	»	»	23	»	»	23
1824	»	»	»	»	»	»	»	23	»	»	23	23	»	»	»	23	»	»	»	23	»	»	23
1825	»	»	»	»	»	»	»	23	»	»	23	23	»	»	»	23	»	»	»	23	»	»	23
1826	»	»	»	»	»	»	»	81	»	»	81	81	»	»	»	81	»	»	»	81	»	»	81
1827	»	»	»	»	»	»	»	81	»	»	81	81	»	»	»	81	»	»	»	1	»	»	81
1828	23	»	»	23	»	»	23	125	»	»	125	125	»	»	»	148	»	»	»	148	»	»	148
1829	23	»	»	23	»	»	23	125	»	»	125	125	»	»	»	148	»	»	»	148	»	»	148
1830	38	»	»	38	»	»	38	110	»	»	110	128	»	»	»	148	»	28	»	148	»	»	176
1831	38	»	»	38	»	»	38	110	»	»	110	138	»	»	»	148	»	28	»	148	»	»	176
1832	59	»	»	59	»	»	59	89	»	»	89	117	»	»	»	148	»	28	»	148	»	»	176
1833	82	»	»	82	»	»	82	138	»	»	138	166	»	»	»	220	»	28	»	220	»	»	248
1834	149	»	»	149	»	»	149	71	»	»	71	105	»	»	»	220	»	0	»	220	34	»	254
1835	149	»	»	149	27	»	176	105	»	»	105	125	»	»	»	254	»	»	»	254	47	»	301
1836	149	»	»	149	27	»	176	149	»	»	149	178	»	»	»	298	»	»	»	298	56	»	354
1837	168	»	»	168	27	»	195	237	»	»	237	276	»	»	»	405	»	»	»	405	66	»	471
1838	183	»	»	183	27	»	210	846	»	»	845	885	»	»	»	1.029	»	»	»	1.029	66	»	1.095
1839	248	»	»	248	52	»	300	327	»	»	327	341	»	»	»	(a) 575	»	»	»	575	66	»	641
1840	435	»	»	435	62	»	497	369	»	78	447	454	»	»	»	804	»	78	»	882	66	»	948
1841	573	»	»	573	65	»	638	232	»	78	310	318	»	»	»	805	»	78	»	883	73	»	956
1842	574	»	26	600	65	»	665	325	»	2.044	2.369	2.377	»	2.047	2.047	899	»	2.070	2.047	5.016	73	»	5.089
1843	803	»	26	829	65	»	894	235	»	1.923	2.158	2.166	»	2.047	2.047	1.038	»	1.949	2.047	5.034	73	»	5.107
1844	805	»	26	831	72	»	903	1.114	»	2.024	3.138	3.435	»	1.438	1.438	1.919	»	2.050	1.438	5.407	89	»	5.496
1845	883	»	»	883	72	»	955	3.207	»	339	3.546	3.583	»	1.438	1.438	4.090	»	339	1.438	5.887	89	»	5.976
1846	1.322	»	»	1.322	88	»	1.410	3.632	»	662	4.294	4.295	»	1.135	1.135	4 954	»	662	1.135	6.751	89	»	6.840
1847	1.832	»	»	1.832	88	»	1.920	2.210	»	662	2.872	2.873	»	1.135	1.135	(b) 4.042	»	662	1.135	5.839	89	»	5.928
1848	2.220	»	»	2.220	72	»	2.292	1.321	»	1.177	2.498	2.499	»	1.135	1.135	(c) 3.541	»	1.177	1.135	5.853	73	»	5.926
1849	2.521	»	338	2 859	72	»	2.931	1.020	»	839	1.859	1.860	»	1.135	1.135	3.541	»	1.177	1 135	5.853	73	»	5.926
1850	2.672	»	338	3.010	72	»	3.082	869	»	839	1.708	1.712	»	1.135	1.135	3.541	»	1.177	1.135	5.853	76	»	5.929
1851	3.171	»	383	3.554	72	»	3.626	747	»	666	1.413	1.417	»	904	904	3.918	»	1.049	904	5.871	76	»	5.947
1852	3.870	»	»	3.870	72	»	3 942	3.031	»	14	3.045	3.049	305	179	484	6.901	»	14	484	7.399	76	»	7.475
1853	4.060	»	»	4.060	72	»	4.132	4.707	»	»	4.707	4.713	934	36	990	8.767	»	»	990	9.757	80	»	9.837

(*a*) Abandon, en 1839, de 454 kil. concédés.
(*b*) Abandon, en 1847, de 912 kil. concédés.
(*c*) Déduction faite de 312 kil. pour la ligne de Paris à Lyon rachetée par l'État.

Droits réservés au Cnam et à ses partenaires

TABLEAU 4 (Suite). — *Développement successif du réseau, de 1823 à 1882.*

LONGUEURS, EN KILOMÈTRES, AU 31 DÉCEMBRE DE CHACUNE DES ANNÉES

ANNÉES	LIGNES LIVRÉES A L'EXPLOITATION — CHEMINS D'INTÉRÊT GÉNÉRAL — Chemins concédés	Réseau de l'État	Chemins non concédés et non compris au réseau de l'État	Total	Chemins industriels et divers	Chemins d'intérêt local	Total général	LIGNES DÉCLARÉES D'UTILITÉ PUBLIQUE EN CONSTRUIRE — CHEMINS D'INTÉRÊT GÉNÉRAL — Chemins concédés	Réseau de l'État	Chemins non concédés et non compris au réseau de l'État	Total	Total général	LIGNES D'INTÉRÊT GÉNÉRAL CONCÉDÉES ÉVENTUELLEMENT OU CLASSÉES ET NON DÉCLARÉES D'UTILITÉ PUBLIQUE — Chemins concédés éventuellement	Chemins classés	Total	RÉCAPITULATION — CHEMINS D'INTÉRÊT GÉNÉRAL — Chemins concédés définitivement	Réseau de l'État	Chemins non concédés, mais déclarés d'utilité publique	Chemins non déclarés d'utilité publique	Total	Chemins industriels et divers	Chemins d'intérêt local	Ensemble
1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	15	16	17	18	19	20	21	22	23	24	25	26
1854	4.649	»	»	4.649	72	»	4.721	4.506	»	»	4.506	4.321	982	36	1.018	9.155	»	»	1.018	10.173	87	»	10.260
1855	5.535	»	»	5.535	79	»	5.614	6.103	»	»	6.103	6.122	217	36	253	11.638	»	»	253	11.891	98	»	11.989
1856	6.200	»	»	6.200	84	»	6.284	5.453	»	670	6.123	6.137	217	36	253	11.653	»	670	253	12.576	98	»	12.674
1857	7.462	»	»	7.462	84	»	7.546	6.790	»	»	6.790	6.795	1.831	36	1.867	14.252	»	»	1.867	16.119	89	»	16.208
1858	8.684	»	»	8.684	87	»	8.771	5.568	»	»	5.568	5.570	1.831	36	1.867	14.252	»	»	1.867	16.119	89	»	16.208
1859	9.077	»	»	9.077	87	»	9.164	5.686	»	»	5.686	5.701	1.685	»	1.685	14.763	»	»	1.685	16.448	102	»	16.550
1860	9.441	»	»	9.441	87	»	9.528	5.535	»	320	5.855	5.924	1.668	»	1.668	14.979	»	320	1.668	16.967	153	»	17.120
1861	10.113	»	»	10.113	98	»	10.211	5.851	»	1.755	7.606	7.662	592	»	592	15.964	»	1.755	592	18.311	154	»	18.465
1862	11.094	»	»	11.094	132	»	11.225	5.693	»	1.379	7.072	7.125	487	»	487	16.787	»	1.379	487	18.653	185	»	18.838
1863	12.339	»	»	12.039	150	»	12.189	7.280	»	11	7.291	7.338	1.359	»	1.359	19.319	»	11	1.359	20.689	197	»	20.886
1864	13.049	»	»	13.049	159	»	13.208	7.034	»	11	7.045	7.125	1.023	»	1.023	20.083	»	11	1.023	21.117	239	»	21.356
1865	13.564	»	»	13.564	164	»	13.728	6.935	»	»	6.935	7.003	715	»	718	20.499	»	»	718	21.217	232	»	21.449
1866	14.518	»	»	14.518	178	»	14.696	5.992	»	»	5.992	6.378	718	»	718	20.510	»	»	718	21.228	232	232	21.692
1867	15.695	»	»	15.695	181	17	15.893	4.994	»	»	4.994	5.732	546	5	546	29.689	»	»	546	21.235	235	701	22.171
1868	16.230	»	»	16.230	186	90	16.503	4.823	»	1.944	6.767	7.729	891	»	891	21.052	»	1.944	891	23.888	231	1.007	25.126
1869	16.943	»	»	16.943	187	170	17.300	5 060	»	1.516	6.576	8.019	905	»	905	22.603	»	1.516	905	24.424	234	1.566	26.224
1870	17.445	»	»	17.445	190	290	17.925	5.173	»	987	6.160	7.747	820	»	820	22.618	»	987	820	24.425	241	1.816	26.482
1871	17.225 (a)	»	»	17.225	195	425	17.845	4.814	»	987	5.796	7.302	596	»	596	22.036 (a)	»	987	596	23.619	254	1.960	25.833
1872	17.791	»	»	17.791	211	748	18.750	4.654	»	762	5.416	7.299	578	»	578	22.445	»	762	578	23.785	258	2.584	26.627
1873	18.521	»	»	18.521	209	1.281	20 011	4.293	»	686	4.979	7.378	578	»	578	22.814	»	686	578	24.078	264	3.625	27.967
1874	19.070	»	»	19.070	209	1.498	20.777	4.813	»	259	5.072	7.913	176	»	176	23.883	»	259	176	24.318	272	4.266	28.836
1875	19.745	»	»	19.745	219	1.798	21.762	6.652	»	1.466	8.118	10.792	239	1.410	1.649	26.397	»	1.466	1.649	29.512	328	4.263	34.203
1876	20.300	»	»	20.300	224	2.448	22.672	6.102	»	1.466	7.568	10.147	239	1.410	1.649	26.402	»	1.466	1.649	29.517	348	4.603	34.468
1877	20.979	»	»	20.979	240	2.310	23.520	5.493	»	1.466	6.959	9.915	239	1.410	1.649	26.472	»	1.466	1.649	29.587	368	5.138	35.093
1878	20.560	1.584	»	22.144	245	2.069	24.458	4.086	1.024	1.957	7.067	9.379	239	1.071	1.310	24.646 (b)	2.608	1.957	1.310	30.521	365	4.461	35.353
1879	20.984	1.638	143	22.765	259	2.159	25.183	3.506	978	4.478	8.962	10.481	146	8.431	8.577	24.490 (c)	2.616	4.321	8.577	40.004	365	3.872	44.241
1880	21.489	1.804	443	23.736	269	2.186	26.191	2.973	812	4.933	8.718	10.307	146	7.637	7.783	24.462 (d)	2.616	5.378	7.783	40.239	363	3.679	44.281
1881	21.750	1.909	1.515	25.264	242	2.112	27.618	2.520	620	6.948	10.088	11.294	146	5.228	5.374	24.270 (e)	2.619 (e)	8.461	5.374	40.724	304	3.258	44.286
1882	22.320	2.084	1.926	26.330	242	2.308	28.880	1.870	535	7.798	10.203	11.383	146	4.105	4.251	24.190	2.619	9.722	4.251	40.782	310	3.622	44.714

(a) Déduction faite de 835 kil. cédés à l'Allemagne, dont 738 kilom. déjà exploités.
(b) Déduction faite de 429 kil. rachetés par l'État et non rattachés au réseau de l'État.
(c) Déduction faite de 23 kil., rachetés par l'État et non rattachés au réseau de l'État et abandon de 3 kil.
(d) Déduction faite de 199 kil. rachetés par l'État et non rattachés au réseau de l'État.
(e) Déduction faite de 81 kil, rachetés par l'État et non rattachés au réseau de l'État.

Droits réservés au Cnam et à ses partenaires

Droits réservés au Cnam et à ses partenaires

TABLEAU 5

—

TABLEAU DÉTAILLÉ

DU

DÉVELOPPEMENT PROGRESSIF DES RÉSEAUX

DES SIX GRANDES COMPAGNIES

NON COMPRIS LES LIGNES DE GRANDE ET DE PETITE CEINTURE).

Droits réservés au Cnam et à ses partenaires

Droits réservés au Cnam et à ses partenaires

TABLEAU 5. — *Développement progressif des réseaux des six grandes Compagnies.*

NORD

ANNÉES	ANCIEN RÉSEAU				NOUVEAU RÉSEAU				RÉSEAU SPÉCIAL				TOTAUX			
	Longueur concédée définitivement	Longueur livrée à l'exploitation	Longueur en construction ou à construire	Longueur concédée éventuellement	Longueur concédée définitivement	Longueur livrée à l'exploitation	Longueur en construction ou à construire	Longueur concédée éventuellement	Longueur concédée définitivement	Longueur livrée à l'exploitation	Longueur en construction ou à construire	Longueur concédée éventuellement	Longueur concédée définitivement	Longueur livrée à l'exploitation	Longueur en construction ou à construire	Longueur concédée éventuellement
1845	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	483	27	456	»
1846	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	483	336	147	»
1847	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	585	369	216	»
1848	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	585	510	75	»
1849	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	585	552	33	»
1850	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	585	582	3	»
1851	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	585	582	3	»
1852	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	876	705	171	44
1853	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	968	705	263	6
1854	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	974	705	269	»
1855	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	974	792	182	»
1856	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	974	792	182	»
1857	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	1.374	867	507	187
1858	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	1.374	922	452	187
1859	970	966	4	»	414	9	405	187	»	»	»	»	1.384	975	409	187
1860	970	967	3	»	414	40	374	187	»	»	»	»	1.384	1.007	277	187
1861	970	967	3	»	570	152	418	31	»	»	»	»	1.540	1.119	421	31
1862	1.104	1.053	51	»	515	122	393	»	»	»	»	»	1.619	1.175	444	»
1863	1.104	1.053	51	»	515	131	384	»	»	»	»	»	1.619	1.184	435	»
1864	1.104	1.053	51	»	515	131	384	»	»	»	»	»	1.619	1.184	435	»
1865	1.104	1.066	38	»	515	131	384	»	»	»	»	»	1.619	1.197	422	»
1866	1.104	1.066	38	»	515	165	350	»	»	»	»	»	1.619	1.231	388	»
1867	1.104	1.066	38	»	515	362	153	»	»	»	»	»	1.619	1.428	191	»
1868	1.104	1.066	38	»	515	368	147	»	»	»	»	»	1.619	1.434	185	»
1869	1.179	1.066	113	»	653	446	207	»	»	»	»	»	1.832	1.512	320	»
1870	1.179	1.115	64	»	653	466	187	»	»	»	»	»	1.832	1.581	251	»
1871	1.179	1.115	64	»	653	466	187	»	»	»	»	»	1.832	1.581	251	»
1872	1.179	1.150	29	»	653	467	186	»	157	»	157	»	1.989	1.617	372	»
1873	1.179	1.150	29	»	653	467	186	»	159	2	157	»	1.991	1.619	372	»
1874	1.183	1.151	32	»	653	467	186	»	159	15	144	»	1.995	1.633	360	»
1875	1.363	1.196	167	»	794	543	251	»	»	»	»	»	2 157	1.739	418	»
1876	1.363	1.281	82	»	794	559	235	»	»	»	»	»	2.157	1.840	317	»
1877	1.363	1.310	53	»	794	559	235	»	»	»	»	»	2.157	1.869	288	»
1878	1.363	1.311	52	»	794	608	186	»	»	»	»	»	2.157	1.919	238	»
1879	1.363	1.310	53	»	794	654	140	»	»	»	»	»	2.157	1.964	193	»
1880	1.363	1.342	21	»	794	667	127	»	»	»	»	»	2.157	2.009	148	»
1881	1.363	1.353	10	»	794	674	120	»	»	»	»	»	2.157	2.027	130	»
1882	1.363	1.358	5	»	794	711	83	»	»	»	»	»	2.157	2.069	88	»

Droits réservés au Cnam et à ses partenaires

TABLEAU 5 (Suite). — *Développement progressif des réseaux des six grandes Compagnies.*

EST

ANNÉES	ANCIEN RÉSEAU				NOUVEAU RÉSEAU				TOTAUX			
	Longueur concédée définitivement	Longueur livrée à l'exploitation	Longueur en construction ou à construire	Longueur concédée éventuellement	Longueur concédée définitivement	Longueur livrée à l'exploitation	Longueur en construction ou à construire	Longueur concédée éventuellement	Longueur concédée définitivement	Longueur livrée à l'exploitation	Longueur en construction ou à construire	Longueur concédée éventuellement
1845	»	»	»	»	»	»	»	»	654	»	»	»
1846	»	»	»	»	»	»	»	»	654	»	»	»
1847	»	»	»	»	»	»	»	»	654	»	»	»
1848	»	»	»	»	»	»	»	»	654	»	»	»
1849	»	»	»	»	»	»	»	»	654	172	482	»
1850	»	»	»	»	»	»	»	»	654	261	393	»
1851	»	»	»	»	»	»	»	»	654	489	165	»
1852	»	»	»	»	»	»	»	»	700	622	48	»
1853	»	»	»	»	»	»	»	»	1.505	722	783	73
1854	»	»	»	»	»	»	»	»	1.709	940	769	73
1855	»	»	»	»	»	»	»	»	1.782	1.034	748	»
1856	»	»	»	»	»	»	»	»	1.782	1.041	741	»
1857	»	»	»	»	»	»	»	»	1.836	1 383	453	»
1858	»	»	»	»	»	»	»	»	1.850	1.617	233	»
1859	975	952	23	»	1.305	862	443	55	2 280	1.814	466	55
1860	975	952	23	»	1.306	891	415	55	2.281	1.843	438	55
1861	975	960	15	»	1.306	931	375	55	2.281	1.891	390	55
1862	975	960	15	»	1.361	1.128	233	»	2.336	2.088	248	»
1863	975	973	2	»	2.074	1.331	743	48	3.049	2.304	745	48
1864	975	973	2	»	2.074	1.517	557	48	3.049	2.490	559	48
1865	975	973	2	»	2.106	1.539	567	16	3.081	2.512	569	16
1866	975	973	2	»	2.106	1.592	514	16	3.081	2.565	516	16
1867	975	973	2	»	2.107	1.687	420	16	3.082	2.660	422	16
1868	978	973	5	14	2.107	1.719	388	66	3.085	2.692	393	80
1869	992	973	19	»	2.106	1.870	236	66	3.098	2.843	255	66
1870	992	973	19	»	2.156	1.903	253	16	3.148	2.876	272	16
1871	533	514	19	»	1.780	1.624	156	16	2.313	2.138	175	16
1872	533	517	16	»	1.780	1.637	143	16	2.313	2.154	159	16
1873	533	517	16	»	2.088	1.722	366	16	2.621	2.239	382	16
1874	533	519	14	»	2.088	1.722	366	16	2.621	2.241	380	16
1875	578	554	24	»	2.448	1.722	724	109	3.026	2.276	750	109
1876	578	554	24	»	2.448	1.722	724	109	3.026	2.276	750	109
1877	578	576	2	»	2.448	1.804	642	109	3.026	2.380	646	109
1878	578	577	1	»	2.448	1.940	506	109	3.026	2.517	509	109
1879	602	601	1	»	2.541	1.994	545	16	3.143	2.595	548	16
1880	602	601	1	»	2.541	2.009	530	16	3.143	2.610	533	16
1881	602	601	1	»	2.541	2.055	484	16	3.143	2.656	487	16
1882	602	601	1	»	2.541	2.210	331	16	3.143	2.811	332	16

Droits réservés au Cnam et à ses partenaires

TABLEAU 5 (Suite). — *Développement progressif des réseaux des six grandes Compagnies*

OUEST

ANNÉES	ANCIEN RÉSEAU				NOUVEAU RÉSEAU				TOTAUX			
	Longueur concédée définitivement	Longueur livrée à l'exploitation	Longueur en construction ou à construire	Longueur concédée éventuellement	Longueur concédée définitivement	Longueur livrée à l'exploitation	Longueur en construction ou à construire	Longueur concédée éventuellement	Longueur concédée définitivement	Longueur livrée à l'exploitation	Longueur en construction ou à construire	Longueur concédée éventuellement
1855	»	»	»	»	»	»	»	»	2.078	805	1.273	»
1856	»	»	»	»	»	»	»	»	2.078	875	1.203	»
1857	»	»	»	»	»	»	»	»	2.078	950	1.128	»
1858	»	»	»	»	»	»	»	»	2.078	1.144	934	»
1859	1.194	900	294	»	1.119	294	825	»	2.313	1.194	1.119	»
1860	1.194	900	294	»	1.119	312	807	»	2.313	1.212	1 101	»
1861	1.194	900	294	»	1.119	312	807	»	2.313	1.212	1.101	»
1862	1.194	900	294	»	1.119	407	712	»	2.313	1.307	1.006	»
1863	900	900	»	»	1.576	644	932	59	2.476	1.544	932	59
1864	900	900	»	»	1.635	782	853		2.535	1.682	853	»
1865	900	900	»	»	1.648	957	691	»	2.548	1.857	691	»
1866	900	900	»	»	1.648	1.113	535	»	2.548	2.013	535	»
1867	900	900	»	»	1.648	1.255	393	»	2.548	2.155	393	»
1868	900	900	»	»	1.996	1.314	682	»	2.896	2.214	682	»
1869	900	900	»	»	1.996	1.317	679	»	2.896	2.217	679	»
1870	900	900	»	»	1.996	1.399	597	»	2.896	2.299	597	»
1871	900	900	»	»	1.996	1.417	579	»	2.896	2.317	579	»
1872	900	900	»	»	1.996	1.511	485	»	2.896	2.411	485	»
1873	900	900	»	»	2.016	1.591	425	»	2.916	2.491	425	»
1874	900	900	»	»	2.016	1.649	367	»	2.916	2.549	367	»
1875	900	900	»	»	2.335	1.649	686	»	3.235	2.549	686	»
1876	900	900	»	»	2.335	1.699	636	»	3.235	2.599	636	»
1877	900	900	»	»	2.335	1.807	528	»	3.235	2.707	528	»
1878	900	900	»	»	2.336	1.944	392	»	3.236	2.844	392	»
1879	900	900	»	»	2.336	2.055	281	»	3.236	2.955	281	»
1880	900	900	»	»	2.336	2.117	219	»	3.236	3.017	219	»
1881	900	900	»	»	2.336	2.224	112	»	3.236	3.124	112	»
1882	900	900	»	»	2.336	2.247	89	»	3.236	3.147	89	»

Droits réservés au Cnam et à ses partenaires

TABLEAU 5 (Suite). — *Développement progressif des réseaux des six grandes Compagnies.*

PARIS-ORLÉANS

ANNÉES	ANCIEN RÉSEAU				NOUVEAU RÉSEAU				TOTAUX			
	Longueur concédée définitivement	Longueur livrée à l'exploitation	Longueur en construction ou à construire	Longueur concédée éventuellement	Longueur concédée définitivement	Longueur livrée à l'exploitation	Longueur en construction ou à construire	Longueur concédée éventuellement	Longueur concédée définitivement	Longueur livrée à l'exploitation	Longueur en construction ou à construire	Longueur concédée éventuellement
1838	»	»	»	»	»	»	»	»	160	»	160	»
1839	»	»	»	»	»	»	»	»	31	»	31	»
1840	»	»	»	»	»	»	»	»	133	31	102	»
1841	»	»	»	»	»	»	»	»	133	31	102	»
1842	»	»	»	»	»	»	»	»	133	31	102	»
1843	»	»	»	»	»	»	»	»	133	133	»	»
1844	»	»	»	»	»	»	»	»	133	133	»	»
1845	»	»	»	»	»	»	»	»	133	133	»	»
1846	»	»	»	»	»	»	»	»	133	133	»	»
1847	»	»	»	»	»	»	»	»	133	133	»	»
1848	»	»	»	»	»	»	»	»	133	133	»	»
1849	»	»	»	»	»	»	»	»	133	133	»	»
1850	»	»	»	»	»	»	»	»	133	133	»	»
1851	»	»	»	»	»	»	»	»	133	133	»	»
1852	»	»	»	»	»	»	»	»	1.546	917	629	»
1853	»	»	»	»	»	»	»	»	1.640	1.107	533	64
1854	»	»	»	»	»	»	»	»	1.640	1.151	489	64
1855	»	»	»	»	»	»	»	»	1.759	1.039	720	»
1856	»	»	»	»	»	»	»	»	1.759	1.218	541	»
1857	»	»	»	»	»	»	»	»	3.327	1.469	1.858	654
1858	»	»	»	»	»	»	»	»	3.327	1.734	1.593	654
1859	1.762	1.463	299	»	1.565	359	1.206	654	3.327	1.822	»	654
1860	1.762	1.465	297	»	1.565	460	1.105	654	3.327	1.925	»	142
1861	1.762	1.466	296	»	2.077	681	1.396	142	3.839	2.147	»	142
1862	1.762	1.616	146	»	2.095	778	1.317	142	3.857	2.394	»	235
1863	2.017	1.681	336	»	1.962	919	1.043	235	3.979	2.600	»	174
1864	2.017	1.762	255	»	2.023	1.160	863	174	4.040	2.922	»	35
1865	2.017	1.906	111	»	2.162	1.162	1.000	35	4.179	3.068	»	35
1866	2.017	1.906	111	»	2.162	1.379	783	35	4.179	3.285	»	»
1867	2.017	2.017	»	»	2.197	1.508	689	»	4.214	3.525	»	106
1868	2.017	2.017	»	»	2.236	1.696	540	106	4.253	3.713	»	36
1869	2.017	2.017	»	»	2.306	1.878	428	36	4.323	3.895	»	36
1870	2.017	2.017	»	»	2.306	2.878	428	36	4.323	3.895	»	36
1871	2.017	2.017	»	»	2.306	2.008	298	36	4.323	4.025	»	36
1872	2.017	2.017	»	»	2.306	2.058	248	36	4.323	4.075	»	36
1873	2.017	2.017	»	»	2.306	2.136	170	36	4.323	4.153	»	»
1874	2.017	2.017	»	»	2.342	2.136	206	»	4.359	4.153	»	»
1875	2.017	2.017	»	»	2.342	2.242	100	»	4.359	4.259	»	»
1876	2.017	2.017	»	»	2.342	2.242	100	»	4.359	4.259	»	»
1877	2.017	2.017	»	»	2.342	2.304	38	»	4.359	4.321	»	»
1878	2.017	2.017	»	»	2.342	2.306	36	»	4.359	4.323	»	»
1879	2.017	2.017	»	»	2.342	2.342	»	»	4.359	4.359	»	»
1880	2.017	2.017	»	»	2.342	2.342	»	»	4.359	4.359	»	»
1881	2.017	2.017	»	»	2.342	2.342	»	»	4.359	4.359	»	»
1882	2.017	2.017	»	»	2.342	2.342	»	»	4.359	4.359	»	»

Droits réservés au Cnam et à ses partenaires

TABLEAU 5 (Suite). — *Développement progressif des réseaux des six grandes Compagnies.*

PARIS-LYON-MÉDITERRANÉE

ANNÉES	ANCIEN RÉSEAU				NOUVEAU RÉSEAU				RÉSEAU SPÉCIAL				TOTAUX			
	Longueur concédée définitivement	Longueur livrée à l'exploitation	Longueur en construction ou à construire	Longueur concédée éventuellement	Longueur concédée définitivement	Longueur livrée à l'exploitation	Longueur en construction ou à construire	Longueur concédée éventuellement	Longueur concédée définitivement	Longueur livrée à l'exploitation	Longueur en construction ou à construire	Longueur concédée éventuellement	Longueur concédée définitivement	Longueur livrée à l'exploitation	Longueur en construction ou à construire	Longueur concédée éventuellement
1857	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	3.283	1.833	1.452	801
1858	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	3 235	2.035	1.250	801
1859	1.849	1.630	219	»	1.902	601	1.301	588	»	»	»	»	3.751	2.231	1.520	588
1860	1.849	1.633	216	»	1.925	663	1.262	571	»	»	»	»	3.774	2.296	1.478	571
1861	1.849	1.634	215	»	2.248	1.002	1.246	248	»	»	»	»	4.097	2.635	1.461	243
1862	1.849	1.684	165	»	2.328	1.079	1.440	103	»	»	»	»	4.377	2.763	1.614	103
1863	2.567	1.785	782	21	2.730	1.404	1.625	551	»	»	»	»	5.297	2.889	2.408	572
1864	2.538	1.992	566	21	2.796	1.475	1.621	479	»	»	»	»	5.354	3.467	2.187	500
1865	2.557	1.991	566	21	2.795	1.207	1.588	479	»	»	»	»	5.352	3.198	2.154	500
1866	2.503	2.023	570	21	2.795	1.480	1.315	479	»	»	»	»	5.388	3.503	1.885	500
1867	2.593	2.024	569	21	2.022	1.725	1.197	342	144	116	28	»	5.659	3.865	1.794	363
1868	2.593	2.134	459	21	3.052	1.805	1.247	212	144	116	28	»	5.789	4.055	1.734	233
1869	4.295	3.624	671	62	1.586	419	1.167	184	144	116	28	»	6.025	4.159	1.866	246
1870	4.295	3.646	649	62	1.586	604	982	184	144	116	28	»	6.025	4.366	1.659	246
1871	4.295	3.755	540	62	1.586	604	982	184	144	143	1	»	6.025	4.502	1.523	246
1872	4.295	3.768	527	62	1.586	915	671	184	144	143	1	»	6.025	4.826	1.199	246
1873	4.295	3.832	463	62	1.586	952	634	184	144	144	»	»	6.025	4.928	1.097	246
1874	4.381	3.841	540	»	1.667	1.040	627	103	144	144	»	»	6.192	5.025	1.167	103
1875	5.153	3.870	1.283	»	1.799	1.097	702	20	144	144	»	»	7.096	5.111	1.985	20
1876	5.153	3.971	1.182	»	1.799	1.193	606	20	144	144	»	»	7.096	5.308	1.788	20
1877	5.153	4.025	1.128	»	1.799	1.346	453	20	144	144	»	»	7.096	5.515	1.581	20
1878	5.166	4.040	1.126	»	1.799	1.543	256	20	144	144	»	»	7.109	5.727	1.382	20
1879	5.166	4.183	983	»	1.799	1.543	256	20	144	144	»	»	7.109	5.870	1.239	20
1880	5.166	4.467	699	»	1.799	1.543	256	20	144	144	»	»	7.109	6.154	955	20
1881	5.166	4.518	648	»	1.799	1.576	223	20	144	144	»	»	7.109	6.238	871	20
1882	5.166	4.750	416	»	1.799	1.576	223	20	144	144	»	»	7.109	6.470	639	20

Droits réservés au Cnam et à ses partenaires

TABLEAU 5 (Suite). — *Développement progressif des réseaux des six grandes Compagnies.*

MIDI

ANNÉES	ANCIEN RÉSEAU				NOUVEAU RÉSEAU				TOTAUX			
	Longueur concédée définitivement	Longueur livrée à l'exploitation	Longueur en construction ou à construire	Longueur concédée éventuellement	Longueur concédée définitivement	Longueur livrée à l'exploitation	Longueur en construction ou à construire	Longueur concédée éventuellement	Longueur concédée définitivement	Longueur livrée à l'exploitation	Longueur en construction ou à construire	Longueur concédée éventuellement
1852	»	»	»	»	»	»	»	»	480	»	480	261
1853	»	»	»	»	»	»	»	»	741	»	741	»
1854	»	»	»	»	»	»	»	»	764	157	607	34
1855	»	»	»	»	»	»	»	»	764	305	459	34
1856	»	»	»	»	»	»	»	»	764	466	298	34
1857	»	»	»	»	»	»	»	»	1.441	727	714	89
1858	»		»	»	»	»	»	»	1.457	794	663	73
1859	796	794	2	»	763	99	664	85	1.559	893	666	85
1860	796	795	1	»	763	100	663	85	1.559	895	664	85
1861	796	796	»	»	763	161	602	85	1.559	957	602	85
1862	796	796	»	»	763	293	470	85	1.559	1.089	470	85
1863	796	796	»	»	1.103	432	671	280	1.899	1.228	671	280
1864	796	796	»	»	1.244	514	730	139	2.040	1.310	730	139
1865	796	796	»	»	1.450	699	751	»	2.246	1.495	751	»
1866	796	796	»	»	1.450	819	631	»	2.246	1.615	631	»
1867	796	796	»	»	1.450	922	528	»	2.246	1.718	528	»
1868	796	796	»	»	1.548	921	627	233	2.344	1.717	627	233
1869	796	796	»	»	1.587	1.074	513	194	2.383	1.870	513	194
1870	796	796	»	»	1.588	1.074	514	194	2.384	1.870	514	194
1871	796	796	»	»	1.588	1.094	494	194	2.384	1.890	494	194
1872	796	796	»	»	1.588	1.102	486	194	2.384	1.898	486	194
1873	796	796	»	»	1.588	1.138	450	194	2.384	1.934	450	194
1874	796	796	»	»	1.782	1.216	566	48	2.578	2.012	566	48
1875	880	796	84	»	2.025	1.235	790	95	2.905	2.031	874	95
1876	880	796	84	»	2.025	1.265	760	95	2.905	2.061	844	95
1877	880	796	84	»	2.025	1.369	656	95	2.905	2.165	740	95
1878	880	796	84	»	2.025	1.405	610	95	2.905	2.201	704	95
1879	880	796	84	»	2.025	1.405	620	95	2.905	2.201	704	95
1880	880	796	84	»	2.025	1.518	507	95	2.905	2.314	591	95
1881	880	796	84	»	2.025	1.518	507	95	2.905	2.314	591	95
1882	880	820	60	»	2.025	1.518	507	95	2.905	2.338	567	95

Droits réservés au Cnam et à ses partenaires

TABLEAU 6

TABLEAU DES LONGUEURS

DES

CHEMINS DE FER PAR DÉPARTEMENT

AU 31 DÉCEMBRE 1882

Droits réservés au Cnam et à ses partenaires

TABLEAU 6. — *Tableau des longueurs des Chem*

DÉPARTEMENTS	SUPERFICIE	POPULATION	LIVRÉES A L'EXPLOITATION				CONSTRUCTION OU A CONSTRUIRE			Lignes d'intérêt général non déclarées d'utilité publique	Par myriamètre carré				Par 10.000 habitants			
			Chemins d'intérêt général	Chemins industriels et divers	Chemins d'intérêt local	TOTAUX	Chemins d'intérêt général et industriels	Chemins d'intérêt local	TOTAUX		Non compris les lignes non déclarées d'utilité publique			Y compris les lignes non déclarées d'utilité publique	Non compris les lignes non déclarées d'utilité publique			Y compris les lignes non déclarées d'utilité publique
											Chemins d'intérêt général et industriels.	Chemins d'intérêt local	TOTAUX		Chemins d'intérêt général et industriels.	Chemins d'intérêt local	TOTAUX	
1	2	3	4	5	6	7	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20
	km	habitants	mètres	mètres	mètres	mètres	mètres	mètres	mètres	mètres	mètres	mètres	mètres	mètres	mètres	mètres	mètres	mètres
Ain	5.790	363.472	368.646	»	72.472	441.118	»	»	82.732	36.000	7.784	1.250	9.034	9.654	12.418	1.994	14.412	15.403
Aisne	7.352	556.891	406.707	»	79.928	486.635	»	4.037	290.941	119.310	9.424	1.442	10.576	12.199	12.455	1.508	13.963	16.105
Allier	7.308	416.759	353.860	29.150	»	383.010	»	»	46.230	105.900	5.902	»	5.902	7.351	10.249	»	10.349	12.891
Alpes (Basses-)	6.954	131.918	97.262	»	»	97.262	»	»	98.010	121.000	2.808	»	2.808	4.548	14.802	»	14.802	23.975
Alpes (Hautes-)	5.590	121.787	85.378	»	»	85.378	»	»	117.994	8.000	3.638	»	3.638	3.781	16.699	»	16.699	17.356
Alpes-Maritimes	3.744	226.621	88.204	»	»	88.204	»	»	13.000	133.849	2.703	»	2.703	6.278	4.446	»	4.466	10.373
Ardèche	5.527	376.867	267.386	»	»	267.386	»	»	26.890	142.000	5.324	»	5.324	7.893	7.809	»	7.809	11.576
Ardennes	5.233	333.675	342.485	»	21.892	364.377	»	»	89.916	66.650	8.263	418	8.681	9.955	12.959	656	13.615	15.612
Ariège	4.894	240.601	69.858	»	»	69.858	»	6.466	97.504	58.000	3.288	132	3.420	4.603	6.687	269	6.956	9.367
Aube	6.001	255.326	281.864	»	»	281.864	»	»	128.054	»	6.831	»	6.831	6.831	16.054	»	16.054	16.054
Aude	6.313	327.942	225.873	»	»	225.873	»	»	120.825	4.000	5.491	»	5.491	5.555	10.572	»	10.572	10.694
Aveyron	8.743	415.075	262.078	»	»	262.078	»	»	140.790	46.000	4.608	»	4.608	5.134	9.706	»	9.706	10.814
Belfort (Territoire de)	610	74.244	54.206	»	»	54.206	»	»	7.295	»	10.082	»	10.082	10.082	8.284	»	8.284	8.284
Bouches-du-Rhône	5.105	589.028	345.059	1.151	68.903	415.113	»	»	85.017	48.000	8.447	1.350	9.797	10.937	7.321	1.170	8.491	9.396
Calvados	5.521	439.830	420.854	»	48.062	468.916	»	»	99.269	»	9.421	870	10.291	10.291	11.825	1.093	12.918	12.918
Cantal	5.741	236.190	146.967	»	»	146.967	»	»	146.749	80.404	5.116	»	5.116	6.547	12.435	»	12.435	15.839
Charente	5.942	370.822	264.743	»	18.357	283.100	»	14.000	99.378	86.000	5.893	544	6 437	7.884	9.442	873	10.315	12.633
Charente-Inférieure	6.826	466.416	365.189	»	»	365.189	»	64.000	101.021	141.850	5.936	894	6.830	8.908	10.927	1.645	12.572	13.037
Cher	7.199	351.405	198.679	»	»	198.679	»	119.000	296.152	6.000	5.221	1.653	6.874	6.957	10.695	3.386	14.081	14.252
Corrèze	5.866	317.066	227.561	»	»	227.561	»	»	181.274	157.000	6.970	»	6.970	9.646	12.894	»	12.894	17.846
Corse	8.747	272.639	»	»	»	»	»	»	303.493	133.000	3.470	»	3.470	4.990	11.131	»	11.131	16.010
Côte-d'Or	8.761	382.819	480.458	»	»	480.458	»	»	190.681	58.000	7.661	»	7.661	8.333	17.532	»	17.532	19.047
Côte-du-Nord	6.886	627.585	252.402	»	»	252.402	»	»	247.828	1.000	7.264	»	7.264	7.279	7.971	»	7.971	7.987
Creuse	5.568	278.782	153.488	»	»	153.488	»	»	130.802	93.000	5.106	»	5.106	6.842	10.198	»	10.198	13.605
Dordogne	9.183	493.037	391.661	»	»	391.661	»	»	258.211	1.000	7.077	»	7.077	7.088	13.121	»	13.121	13.148
Doubs	5.228	310.827	244.369	»	»	244.369	»	»	148.185	57.000	7.509	»	7.509	8.599	12.629	»	12.629	14.463
Drôme	6.522	313.763	190.723	»	»	190.723	»	87.404	107.609	»	4.574	»	4.574	4.574	9.508	»	9.508	9.508
Eure	5.958	364.291	295.809	»	217.349	513.158	»	44.000	258.608	16.768	7.838	5.115	12.953	13.235	12.810	8.365	21.175	21.646
Eure-et-Loir	5.874	280.097	359.692	»	»	359.692	»	»	308.453	4.000	10.625	749	11.374	11.443	22.284	1.571	23.855	23.997
Finistère	6.722	681.564	217.653	»	»	217.653	»	»	130.867	142.989	5.185	»	5.185	7.312	5.114	»	5.114	7.212
Gard	5.836	415.629	530.411	5.000	»	535.411	»	»	108.445	37.000	11.032	»	11.032	11.666	15.491	»	15.491	16.381
Garonne (Haute-)	6.290	478.009	318.102	»	»	318.102	»	»	21.352	24.223	5.297	»	5.397	5.782	7.101	»	7.101	7.608
Gers	6.280	281.532	186.137	»	»	186.137	»	»	111.723	137.381	4.743	»	4.743	6.930	10.580	»	10.580	15.460
Gironde	9.740	748.763	461.922	»	38.261	500.183	»	275.000	363.982	91.000	5.656	3.216	8 872	9.807	7.358	4.184	11.542	12.758
Hérault	6.198	441.527	347.880	»	100.729	448.609	»	84.937	171.512	132.200	7.009	2.996	10 005	12.138	9.840	4.205	14.045	17.039
Ille-et-Vilaine	6.726	615.480	424.920	»	»	424.920	»	»	113.227	»	8 031	»	8.031	8.031	8.776	»	8.776	8.776
Indre	6.795	287.705	193.479	»	»	193.479	»	»	256.334	»	6.620	»	6.620	6.620	15.634	»	15.634	15.634
Indre-et-Loire	6.114	329.160	368.854	»	»	368.854	»	118.480	260.149	»	8.350	1.938	10.288	10.288	15.510	3.599	19.109	19.109
Isère	8.289	580.271	381.750	3.116	85.554	470.420	»	530	91.775	»	5.744	1.038	6.782	6 782	8.203	1.483	9.688	9.688
Jura	4.994	285.263	244.299	»	10.493	254.792	»	176.200	143.767	65.000	7.811	210	8.021	9.322	13.674	368	14.042	16.320
Landes	9.321	301.143	274.423	»	5.763	280.186	»	»	322.249	31.000	4.322	1.952	6.474	6.806	13 996	6.042	20.038	21.067
Loir-et-Cher	6.351	275.743	281.937	»	2.329	284.266	»	»	201.377	30.000	7.610	37	7.647	8.119	17.530	84	17.614	18.702
Loire	4.760	599.836	352.774	13.815	3.312	369.901	»	»	89.797	30.000	9.588	69	9.657	10.288	14.421	105	14.526	15.474
Loire (Haute-)	4.962	316.461	235.934	6.554	»	242.488	»	991.074	158.624	106 000	8.083	»	8.083	8.083	12.675	»	12.675	12.675
A reporter	278.373	16.575.771	12.063.938	53.786	773.404	12.896.129			6.773.191	2.552.524	»	»	»	»	»	»	»	»

par département au 31 décembre 1882.

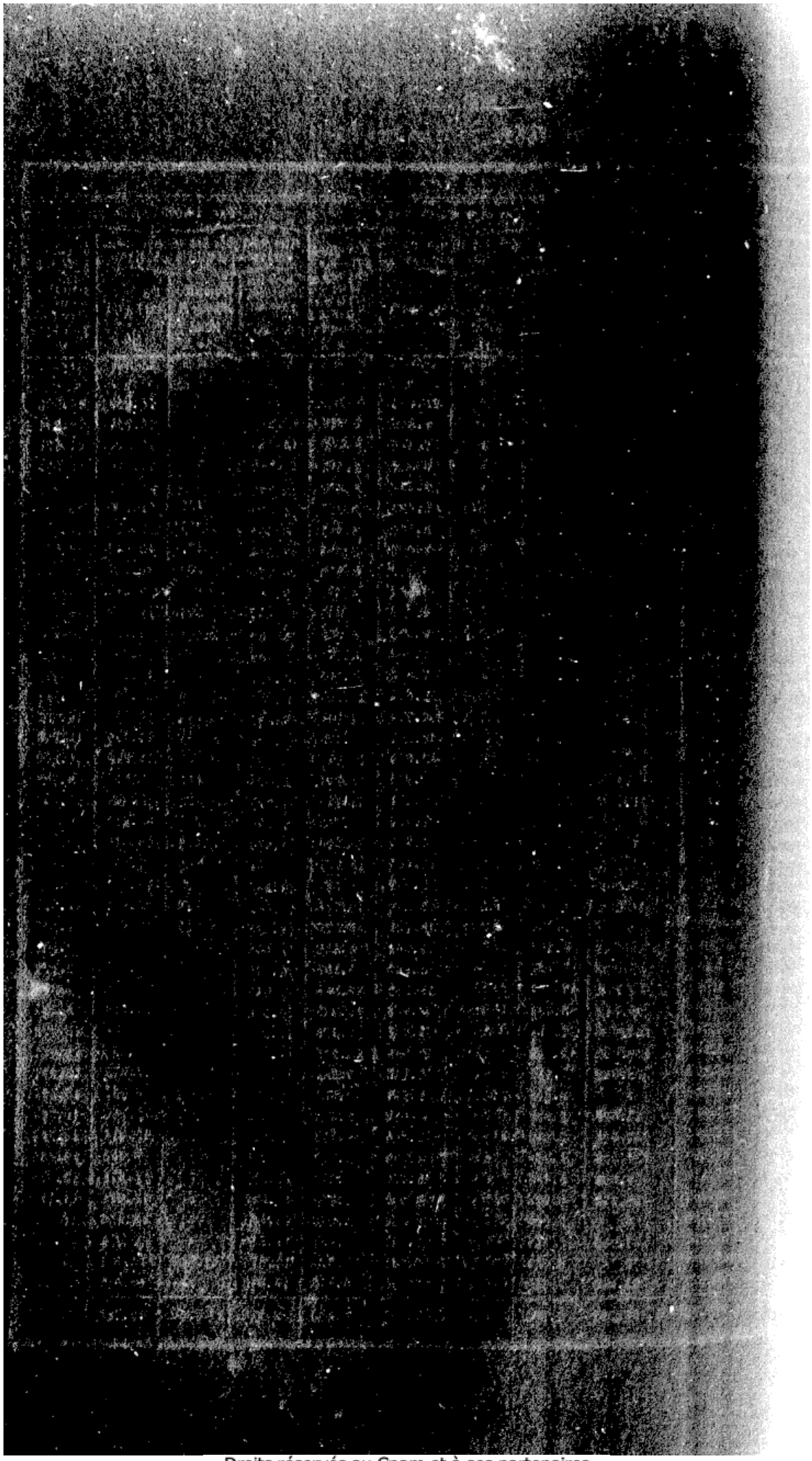
LONGUEURS

Droits réservés au Cnam et à ses partenaires

TABLEAU 6. — *Tableau des longueurs des Chemins de fer par département au 31 décembre 1882.*

DÉPARTEMENTS	SUPERFICIE	POPULATION	LONGUEURS — LIVRÉES A L'EXPLOITATION					LONGUEURS — EN CONSTRUCTION OU A CONSTRUIRE			Lignes d'intérêt général non déclarées d'utilité publique	Par myriamètre carré				Par 10.000 habitants			
			Chemins d'intérêt général	Chemins industriels et divers	Chemins d'intérêt local	TOTAUX	Chemins d'intérêt général	Chemins d'intérêt local	TOTAUX			Non compris les lignes non déclarées d'utilité publique			Y compris les lignes non déclarées d'utilité publique	Non compris les lignes non déclarées d'utilité publique			Y compris les lignes non déclarées d'utilité publique
												Chemins d'intérêt général et industriels.	Chemins d'intérêt local	TOTAUX		Chemins d'intérêt général et industriels.	Chemins d'intérêt local	TOTAUX	
1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20
	km.	habitants	mètres	mètres	mètres	mètres	mètres	mètres	mètres	mètres	mètres	mètres	mètres	mètres	mètres	mètres	mètres	mètres	mètres
Report	278.373	16.575.771	12.063.938	58.786	773.404	12.896.128	1.761.317	991.074	6.773.191	2.552.524	»	»	»	»	»	»	»	»
Loire-Inférieure	6.875	625.623	470.996	»	»	470.996	216.700	»	217.783	»	10.019	»	10.019	10.019	11.009	»	11.009	11.009
Loiret	6.771	368.326	476.748	»	»	476.748	139.500	»	120.295	»	8.817	»	8.817	8.817	16.201	»	16.201	16.201
Lot	5.212	280.269	137.093	»	»	137.093	234.350	»	236.351	31.000	7.165	»	7.165	7.760	13.324	»	13.324	14.430
Lot-et-Garonne	5.354	312.081	209.206	»	»	209.206	161.830	»	161.858	56.000	6.931	»	6.931	7.977	14.890	»	14.890	13.684
Lozère	5.170	143.565	48.808	»	»	48.808	131.750	»	131.750	39.000	3.492	»	3.492	4.449	12.577	»	12.577	15.989
Maine-et-Loire	7.121	523.491	377.775	»	»	377.775	245.500	»	269.780	»	8.750	343	9.093	9.093	14.903	467	12.370	12.370
Manche	5.928	526.377	226.231	»	»	226.231	226.450	»	276.447	43.329	7.535	945	8.480	9.214	8.486	1.064	9.550	10.373
Marne	8.180	421.800	492.265	»	16.940	509.205	128.700	»	150.793	»	7 861	207	8.068	8.068	15.246	401	15.647	15.647
Marne (Haute-)	6.220	254.876	405.667	»	5.321	410.988	161.547	»	103.545	»	8.187	85	8.272	8.272	19.979	208	20.187	20.187
Mayenne	5.171	344.881	288.889	»	»	288.889	45.000	»	49.669	»	6.547	»	6.547	6.547	9.817	»	9.817	9.817
Meurthe-et-Moselle	5.232	419.347	515.509	5.000	17.773	538.282	21.500	1.073	36.577	»	10.647	340	10.987	10.987	13.285	424	13.709	13.709
Meuse	6.228	289.861	411.150	»	80.191	491.341	21.500	»	44.043	23.535	7.123	1.473	8.596	8.974	15.306	3.164	18.470	19.282
Morbihan	6.798	521.644	244.729	»	»	244.729	47.000	»	47.800	32.000	4.303	»	4.303	4.774	5.608	»	5.608	6.221
Nièvre	6.817	347.576	376.000	7.000	»	383.000	94.500	»	94.381	89.000	7.003	»	7.003	8.308	13.735	»	13.735	16.007
Nord	5.684	1.603.259	816.100	26.373	65.745	908.218	128.700	1.303	129.801	262.750	79.244	17.170	3.442	20.612	22.007	6.084	1.220	7.304	7.798
Oise	5.855	404.353	435.343	»	246.162	681.505	65.000	»	»	65.054	7.000	8.546	4.204	12.750	12.870	12.369	6.085	18.454	18.627
Orne	6.097	376.126	479.533	»	88.361	567.894	9.125	»	16.382	25.503	»	8.015	1.718	9.733	9.733	12.992	2.784	15.776	15.776
Pas-de-Calais	6.606	819.022	561.302	92.146	229.985	883.433	»	1.248	43 844	40.092	»	10.289	3.691	13.980	13.980	8.299	2.977	11.276	11.276
Puy-de-Dôme	7.950	566.064	278.342	4.700	8.786	291.828	185.500	»	»	169.983	14.924	5.698	111	5.809	5.937	8.003	155	8.158	8.422
Pyrénées (Basses-)	7.623	434.366	150.791	»	7.695	158.486	117.500	»	»	167.298	141.000	4.173	101	4.274	6.436	7.323	177	7.500	10.746
Pyrénées (Hautes-)	4.529	236.474	187.151	»	»	187.151	25.000	»	»	25.410	39.000	4.687	»	4.687	5.548	8.976	»	8.976	10.625
Pyrénées-Orientales	4.122	208.533	106.772	»	»	106.772	90.250	»	21.000	120.365	»	5.001	509	5.510	5.510	9.870	1.006	10.876	10.876
Rhône	2.790	741.470	256.788	485	25.381	282.654	73.000	»	38.230	114.037	33.000	11.938	2.280	14.218	15.401	4.492	858	5.350	5.795
Saône (Haute-)	5.340	295.903	362 847	»	21.685	384.502	18.250	»	»	39.282	28.000	7.511	406	7.917	8.441	13.555	733	14.288	15.234
Saône-et-Loire	8.552	625.589	399.523	28.596	159.570	587.689	216.000	990	»	287.633	41.000	8.369	1.867	10.236	10.714	11.441	2.550	13.991	14.647
Sarthe	6.207	438.947	282.802	»	204.049	536.851	194.250	»	4.670	108.930	»	7.364	3.362	10.726	10.726	10.413	4.755	15.168	15.168
Savoie	5.760	266.438	189.220	»	»	189.220	67.500	»	»	67.800	»	4.462	»	4.462	4.462	9.646	»	9.646	9.646
Savoie (Haute-)	4.315	274.087	95.777	»	»	95.777	125.450	»	»	125.451	46.000	5.127	»	5.127	6.193	8.071	»	8.071	9.750
Seine	479	2 799.329	218.411	»	»	218.411	14.500	887	»	18.934	12 850	49.550	»	49.550	49.818	848	»	848	833
Seine-Inférieure	6.035	814.068	468.123	»	47.633	515.756	68.000	»	»	68.008	98.733	8.884	769	9.673	11.309	6.586	584	7.170	8.384
Seine-et-Marne	5.736	348.991	368.104	15.000	»	383.104	36.250	990	»	38.749	122.490	7.354	»	7.354	9.490	12.088	»	12.088	15.598
Seine-et-Oise	5.604	577.798	631.176	»	30.542	661.718	136.500	»	»	56.356	159.000	12.289	545	12.814	15.106	11.899	528	12.427	14.651
Sèvres (Deux-)	6.000	350.403	338.542	»	»	338.542	25.000	»	»	126.133	78.000	7.745	»	7.745	9.044	13.273	»	13.273	15.501
Somme	6.161	550.837	334.138	»	228.732	562.870	137.250	»	»	28.000	»	5.878	3.713	9.591	9.591	6.235	4.152	10.387	10.387
Tarn	5.742	359.223	202.579	3.062	»	205.641	77.500	»	»	137.853	27.000	5.982	»	5.982	6.452	9.562	»	9.562	10.314
Tarn-et-Garonne	3.720	217.056	139.900	»	»	139.900	37.000	»	»	77.494	35.000	5.844	»	5.844	6.785	10.016	»	10.016	11.628
Var	6.028	288.577	225.505	»	»	225.505	77.400	»	»	37.000	131.000	4.354	»	4.354	6.528	9.100	»	9.100	13.636
Vaucluse	3.548	244.449	212.517	»	»	212.517	85.000	»	»	77.442	39.300	8.186	»	8.186	9.296	11.876	»	11.876	13.486
Vendée	6.703	421.642	369.347	»	»	369.347	217.500	»	»	95.164	29.573	6.933	»	6.933	7.374	11.021	»	11.021	11.723
Vienne	6.970	340.295	310.922	»	»	310.922	33.000	»	»	247.390	»	8.010	»	8.010	8.010	16.406	»	16.406	16.406
Vienne (Haute-)	5.517	349.332	361.323	»	»	361.323	86.500	»	»	53.397	47.000	7.517	»	7.517	8.369	11.872	»	11 872	13.217
Vosges	5.853	406.862	389.484	»	48.624	438.108	229.000	»	5.982	107.691	»	8.341	984	9.325	9.325	13.674	1.613	15.287	15.287
Yonne	7.428	357.029	344.485	»	»	344.485	16.250.672	2.212	»	229.672	33.000	7.726	»	7.726	8.170	16.073	»	16.073	16.717
TOTAUX ET MOYENNES	528.401	37.672.048	26.331.721	241.148	2.305.579	28.879.448		1.315.948	11.732.836	4.108.502	7.000	685	7.685	8.463	9.819	962	10.781	11.871

Droits réservés au Cnam et à ses partenaires



Droits réservés au Cnam et à ses partenaires

TABLEAU 7

TABLEAU RÉCAPITULATIF

DES LONGUEURS

DES CHEMINS DE FER D'INTÉRÊT GÉNÉRAL

A DOUBLE VOIE ET A SIMPLE VOIE

AU 31 DÉCEMBRE 1882.

Droits réservés au Cnam et à ses partenaires

Tableau 7

Tableau récapitulatif des longueurs des chemins de fer d'intérêt général à double voie et à simple voie au 31 décembre 1882.

RÉSEAUX OU LIGNES	LONGUEURS			OBSERVATIONS
	A (a) DOUBLE VOIE	A SIMPLE VOIE	ENSEMBLE	
1	2	3	4	5
	mètres	mètres	mètres	
Nord	1.571.883	495.815	2.067.698	(a) Non compris les voies d'évitement ou de garage.
Est.	1.949.398	859.479	2.808 877	
Ouest.	1.376.735	1.769.418	3.146.153	
Paris à Orléans . . .	1.325.188	3.033.855	4.359.043	
Paris-Lyon-Méditerr. .	3.268.195	3.199.882	6.468.077	
Midi.	784.521	1.553.923	2.338.444	
État.	346.727	1.737.446	2.084.173	
Compagnies et lignes diverses.	402.947	2.652.518	3.055.465	
TOTAUX.	11.025.594	15.302.336	26.327.930	

Droits réservés au Cnam et à ses partenaires

TABLEAU 8

TABLEAU RÉCAPITULATIF

DE L'ESPACEMENT DES STATIONS

SUR LES CHEMINS D'INTÉRÊT GÉNÉRAL

AU 31 DÉCEMBRE 1881.

Droits réservés au Cnam et à ses partenaires

TABLEAU 8

Tableau récapitulatif de l'espacement des stations sur les Chemins d'intérêt général au 31 décembre 1881.

RÉSEAUX OU LIGNES 1	LONGUEURS 2	NOMBRE de STATIONS 3	ESPACEMENT MOYENS 4
	Km		mèt.
Nord	2.076 6	325	6.274
Est	2.653 3	433	6.456
Ouest	3.073 0	462	6.754
Paris à Orléans	4.365 4	568	7.475
Paris-Lyon-Méditerranée	6.095 6	955	6.464
Le Rhône au Mont-Cenis	139 7	17	7.761
Midi	2.312 8	340	6.987
Ceinture de Paris (Rive droite)	16 9	11	1.408
Grande Ceinture de Paris	14 3	1	3.534
Compagnies diverses	995 1	212	4.606
Réseau de l'État	2.007 2	322	6.351
Lignes non concédées et non rattachées au réseau de l'État	1.342 1	246	5.662
TOTAUX ET MOYENNES	25.092 0	3.892	6.449

NOTA. — Pour le calcul des chiffres de la colonne (4), on a assimilé à des stations les points de bifurcation sur les lignes étrangères au réseau et augmenté d'autant les nombres de la colonne (3).

Droits réservés au Cnam et à ses partenaires

TABLEAU 9

SITUATION DÉTAILLÉE

DES CHEMINS DE FER D'INTÉRÊT GÉNÉRAL[2]

AU 31 DÉCEMBRE 1882.

ALGÉRIE.

(1) Il n'existait pas de chemins de fer d'interêt local en Algérie au 31 décembre 1882.

Droits réservés au Cnam et à ses partenaires

TABLEAU 9. — *Situation des Chemins de*

1re PARTIE.

intérêt général au 31 décembre 1882 (Algérie)

EMINS CONCÉDÉS.

DÉSIGNATION DES COMPAGNIES ET DES LIGNES	DATE DE LA CONCESSION OU DE LA FUSION éventuelle	DATE DE LA CONCESSION OU DE LA FUSION définitive	DATE de l'ouverture à l'exploitation	LONGUEURS en exploitation	LONGUEURS en construction	LONGUEURS à construire	LONGUEURS TOTALES	OBSERVATIONS
1	2	3	4	5	6	7	8	9
PARIS-LYON-MÉDITERRANÉE								
Alger à Oran (*a*)	—	1863	1862 à 1[illegible]	426	»	»	426	(*a*) Lignes concédées en 1860 à l'ancienne Compagnie des chemins de fer algériens, à l'exception de la section de Blidah à St-Denis-du-Sig (319 kil.), qui n'a été concédée qu'éventuellement.
Philippeville à Constantine (*a*)	—	1863	1870	87	»	»	87	
TOTAUX. . .	—	1863	1862 à 1[illegible]	513	»	»	513	
EST-ALGÉRIEN								
Constantine à Sétif	—	1875	1879	135	»	»	135	(*b*) Sétif à El-Achir.
Sétif à Ménerville	—	1880	1882	(*b*) 82	(*c*) 126	(*d*) 39	247	(*c*) El-Achir à Beni-Mansour. . . . . 55 kil. / Bordj-Bouïra à Ménerville. . . . . 71 kil. } 126 kil.
Ménerville à Alger	—	1880	1879 à 1[illegible]	43	»	»	43	
El-Guerrah à Batna	1875	1880	1882	80	»	»	80	
Bordj-Bouïra aux Trembles	1880	—	—	»	»	30	30	(*d*) Beni-Mansour à Bordj-Bouïra.
Ménerville à Tizi-Ouzou	1880	—	—	»	»	56	56	(*e*) Ancienne ligne d'intérêt local concédée en 1877-1878
Béni-Mansour à Bougie	1880	—	—	»	»	97	97	
Oued-Tikster vers Bougie	1880	—	—	»	»	85	85	
Batna à Biskra	1880	—	—	»	»	115	115	
Aïn-Beïda au réseau de la province de Constantine	1880	—	—	»	»	80	80	
TOTAUX. . .		1875 à 1880	1879 à 1[illegible]	360	126	502	988	
OUEST-ALGÉRIEN								
Sainte-Barbe-du-Tlélat à Sidi-Bel-Abbès (*f*)	—	1881	1877	51	—	—	51	(*f*) Ancienne ligne d'intérêt local concédée en 1874.
Sidi-Bel-Abbès à Ras-el-Ma	—	1881	—	»	(*g*) 33	67	100	(*g*) Sidi-bel-Abbès à Sidi-Ali-ben-Youb.
La Senia à Aïn-Temouchent	—	1882	—	»	»	69	69	
Prolongement jusqu'à Tlemcen	1882	—		»	»	76	76	
TOTAUX. . .		1881-1882	1877	51	33	212	296	
BÔNE-GUELMA ET PROLONGEMENTS								
Territoire Algérien.								(*h*) Ancienne ligne d'intérêt local concédée en 1874.
Bône à Guelma (*h*)	—	1877	1876-1877	88	»	»	88	(*i*) Souk-Arrhas à Sidi-el-Hemessi.
Guelma au Kroubs	—	1877	1878 à 1[illegible]	115	»	»	115	(*j*) Non compris 220 kil. pour la ligne de Tunis à Dahlet-Jandouba et prolongements, avec ses embranchements, située sur le territoire tunisien, concédée en 1876 et dont 206 kil. ont été livrés à l'exploitation de 1878 à 1882.
Duvivier à la frontière Tunisienne	(*i*) 1877	1877 à 1882	1881	32	»	(*i*) 53	105	
TOTAUX DU TERRITOIRE ALGÉRIEN. . .		1877 à 1882	1877 à 1[illegible]	235	»	53	(*j*) 308	
FRANCO-ALGÉRIENNE								
Arzew à Saïda (*l*)	—	1874	1879	171	»	»	171	(*l*) Chemins à voie étroite de 1 m.10 de largeur.
Prolongement sur les Hauts-Plateaux (*i*)	—	1874	1881	66	»	»	66	
TOTAUX. . .		1874	1879 à 1[illegible]	237	»	»	237	
RÉCAPITULATION				**DES CHEMINS DE FER CONCÉDÉS**				
Compagnie de Paris-Lyon-Méditerranée	—	1863	1863 à 1[illegible]	513	»	»	513	
» l'Est-Algérien	—	1875 à 1880	1879 à 1[illegible]	360	126	502	988	
» l'Ouest-Algérien	—	1881 à 1882	1877	51	33	212	296	
» Bône-Guelma et prolongements (Territoire Algérien)	—	1877 à 1882	1877 à 1[illegible]	235	»	53	308	
» Franco-Algérienne	—	1874	1879 à 1[illegible]	237	»	»	237	
TOTAUX GÉNÉRAUX. . .		1863 à 1882	1863 à 1[illegible]	1.416	159	767	2.342	

Droits réservés au Cnam et à ses partenaires

TABLEAU 9

2e PARTIE. — CHEMINS

(*Suite*).

NON CONCÉDÉS.

DÉSIGNATION DES LIGNES	DATE de la déclaration d'utilité publique totale ou partielle.	DATE de l'ouverture totale ou partielle à l'exploitation.	LON		LONGUEURS			DÉSIGNATION de l'administration chargée provisoirement de l'exploitation.	DATE des décrets organisant l'exploitation provisoire.	OBSERVATIONS
			En exploitation.	En construction.	Déclarées d'utilité publique et non entreprises.	Non déclarées d'utilité publique.	Totales.			
1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11
			km.			km.	km.			
Chemin stratégique reliant à Mécheria la ligne d'Arzew à Saïda (*a*)	1881	1881-1882	114	»	»	»	114	Franco-Algérienne	(*b*)	(*a*) Établi sur l'initiative du Ministre de la Guerre, à l'occasion de l'expédition du Sud Oranais, en 1881.
De la frontière du Maroc à Tlemcen	»	»	»	»	»	58	58	»	»	(*b*) Ouvert seulement pour les transports militaires et exploité par la Compagnie Franco-Algérienne.
Du massif minier du Rio-Salado à un point à déterminer entre Aïn-Temouchent et la Senia	»	»	»	»	»	25	25	»	»	
Sebdou à un point à déterminer entre Tlemcen et la frontière du Maroc	»	»	»	»	»	45	45	»	»	
Mostaganem à Tiaret, par Aïn-Tédélès et Relizane	»	»	»	»	»	179	179	»	»	
Mascara à Aïn-Thizy	»	»	»	»	»	12	12	»	»	
Tenès à Orléansville	»	»	»	»	»	58	58	»	»	
Affreville à Haouch-Moghzen	»	»	»	»	»	48	48	»	»	
Mouzaïaville à Berrouaghia, par Haouch-Moghzen	»	»	»	»	»	96	96	»	»	
Berrouaghia aux Trembles	»	»	»	»	»	70	70	»	»	
Tébessa à Souk-Arrhas	»	»	»	»	»	126	126	»	»	
TOTAUX	»	»	114	»	»	717	831			

RÉCAPITULATION GÉNÉRALE

	LONGUEURS					
	En exploitation.	En construction ou à construire				
Chemins concédés	1.446	439	767	»	2.342	
Chemins non concédés	114	»	»	717	831	
TOTAUX	1.530	439	767	717	3.173	

Droits réservés au Cnam et à ses partenaires

Droits réservés au Cnam et à ses partenaires

TABLEAU 10

SITUATION DÉTAILLÉE

DES CHEMINS DE FER INDUSTRIELS

AU 31 DÉCEMBRE 1882.

ALGÉRIE.

Droits réservés au Cnam et à ses partenaires

TABLEAU 10

Situation des chemins de fer industriels et divers au 31 décembre 1882 (Algérie)

DÉSIGNATION DES LIGNES	DATE de la concession ou de la déclaration d'utilité publique	DATE de l'ouverture à l'exploitation	LONGUEUR			
			en exploitation	en construction	à construire	Totale
1	2	3	4	5	6	7
			km.	km.	km.	km.
Bône à Aïn-Mokra. . .	1863	1864	33	»	»	33
Des salines du lac d'Arzew au port d'Arzew *(a)*..	1881	»	»	20(*b*)	»	20
Des usines de Kef-oum-Théboul à l'embouchure de la Messida *(a)*	1881	1882	7	»	»	7
TOTAUX.	1863 à 1881	1864 à 1882	40	20	»	60

(*a*) Chemins à voie étroite (1m10 d'axe en axe des rails).

(*b*) Non compris la partie éventuelle de l'Oued-Murey-Maroum aux qnais du port d'Arzew.

Droits réservés au Cnam et à ses partenaires

TABLEAU 11

—

TABLEAU GÉNÉRAL

DU DÉVELOPPEMENT PROGRESSIF

DU RÉSEAU

DE 1857 à 1882

ALGÉRIE

Droits réservés au Cnam et à ses partenaires

TABLEAU 11. — *Tableau du développement progressif du réseau de 1857 à 1882 (Algérie).*

LONGUEURS EN KILOMÈTRES AU 31 DÉCEMBRE DE CHACUNE DES ANNÉES

ANNÉES	LIGNES LIVRÉES A L'EXPLOITATION						LIGNES DÉCLARÉES D'UTILITÉ PUBLIQUE EN CONSTRUCTION OU A CONSTRUIRE				LIGNES D'INTÉRÊT GÉNÉRAL CONCÉDÉES ÉVENTUELLEMENT ou classées et non déclarées d'utilité publique			RÉCAPITULATION						
	CHEMINS D'INTÉRÊT GÉNÉRAL			CHEMINS industriels et divers	CHEMINS d'intérêt local	TOTAL général	CHEMINS D'INTÉRÊT GÉNÉRAL			CHEMINS industriels et divers	CHEMINS d'intérêt local	TOTAL général	Chemins[s] concédés éventuellement	Chemins classés	TOTAL	CHEMINS D'INTÉRÊT GÉNÉRAL				CHEMINS industriels et divers	CHEMINS d'intérêt local	ENSEMBLE
	Chemins concédés	Réseau de l'État	TOTAL				Chemins concédés	Réseau de l'État	TOTAL							Chemins concédés définitivement	Réseau de l'Etat	Chs. non déclarés d'utilité publique	TOTAL			
1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20	21	22	23
1857	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	1.556	1 526	»	»	1.526	1.526	»	»	1.526
1858	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	1.526	1.526	»	»	1.526	1.526	»	»	1.526
1859	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	1.526	1.526	»	»	1.526	1.526	»	»	1.526
1860	»	»	»	»	»	»	194	»	194	»	»	194	1.337	»	1.337	194	»	1.337	1.531	»	»	1.531
1861	»	»	»	»	»	»	194	»	194	»	»	194	1.327	»	1.337	194	»	1.337	1.531	»	»	1.531
1862	51	»	51	»	»	51	143	»	143	»	»	143	1.337	»	1.337	194	»	1.337	1.531	»	»	1.531
1863	51	»	51	»	»	51	462	»	462	33	»	495	»	»	»	513	»	»	513	33	»	546
1864	51	»	51	33	»	84	462	»	462	»	»	462	»	»	»	513	»	»	513	33	»	546
1865	51	»	51	33	»	84	462	»	462	»	»	462	»	»	»	513	»	»	513	33	»	546
1866	51	»	51	33	»	84	462	»	462	»	»	462	»	»	»	513	»	»	513	33	»	546
1867	51	»	51	33	»	84	462	»	462	»	»	462	»	»	»	513	»	»	513	33	»	546
1868	181	»	181	33	»	214	332	»	332	»	»	332	»	»	»	513	»	»	513	33	»	546
1869	221	»	221	33	»	254	292	»	292	»	»	292	»	»	»	513	»	»	513	33	»	546
1870	484	»	484	33	»	517	29	»	29	»	»	29	»	»	»	513	»	»	513	33	»	546
1871	513	»	513	33	»	546	»	»	»	»	»	»	»	»	»	513	»	»	513	33	»	546
1872	513	»	513	33	»	546	»	»	»	»	»	»	»	»	»	513	»	»	513	33	»	546
1873	513	»	513	33	»	546	»	»	»	»	»	»	»	»	»	513	»	»	513	33	»	546
1874	513	»	513	33	»	546	237	»	237	»	139	376	»	»	»	750	»	»	750	33	139	922
1875	513	»	513	33	»	546	393	»	393	»	139	532	80	»	80	906	»	80	986	33	139	1.158
1876	568	»	568	33	»	601	338	»	338	»	139	477	80	»	80	906	»	80	986	33	139	1.158
1877	601	»	601	33	51	685	560	»	560	»	28	588	133	»	133	1.161	»	133	1.294	33	79	1.406
1878	621	»	621	33	51	705	540	»	540	»	43	483	133	»	133	1.161	»	133	1.294	33	94	1.421
1879	1.043	»	1.043	33	79	1.155	118	»	118	»	15	133	133	1.633	1.766	1.161	»	1.766	2.927	33	94	3.054
1880	1.071	»	1.071	33	51	1.155	460	»	460	»	»	460	516	923	1.439	1.531	»	1.439	2.970	33	51	3.054
1881	1.255	85	1.340	33	»	1.373	427	29	456	27	»	483	516	862	1.378	1.682	114	1.378	3.174	60	»	3.234
1832	1.417	114	1.531	40	»	1.571	387	»	387	20	»	407	539	717	1.256	1.804	114	1.256	3.174	60	»	3.234

Droits réservés au Cnam et à ses partenaires

Droits réservés au Cnam et à ses partenaires

TABLEAU 12

—

SITUATION DÉTAILLÉE

DES CHEMINS DE FER

AU 31 DÉCEMBRE 1882

———

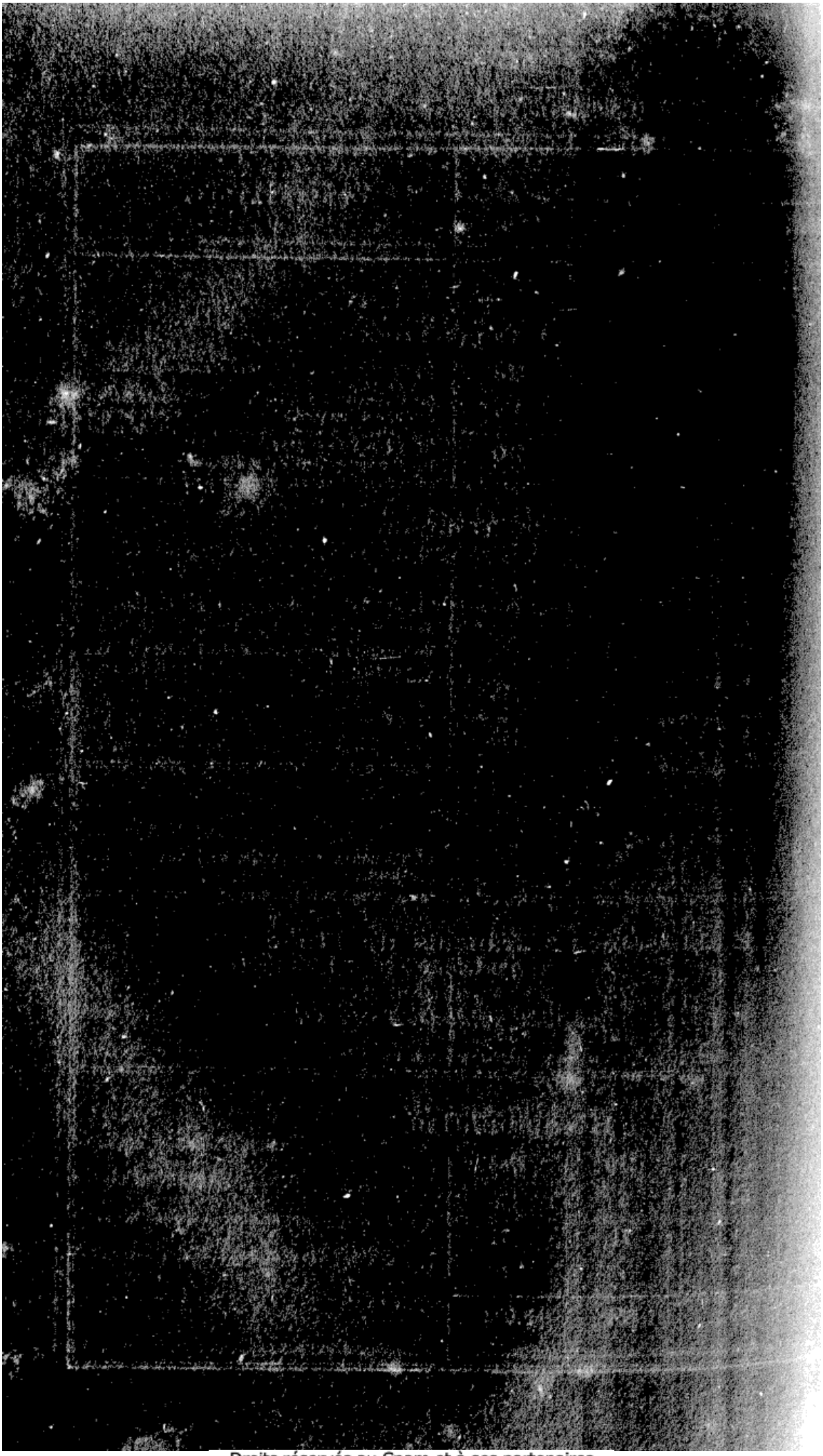
COLONIES

Droits réservés au Cnam et à ses partenaires

TABLEAU 12. — *Situation des Chemins de Fer au 31 décembre 1882* (Colonies).

DÉSIGNATION DES LIGNES (1)	DATE de la concession ou de l'entreprise par l'État (2)	DATE de L'OUVERTURE (3)	LONGUEURS en exploitation (4) kilom.	LONGUEURS en construction (5) kilom.	LONGUEURS à construire (6) kilom.	LONGUEURS Total (7) kilom.	OBSERVATIONS (8)
Sénégal et Dépendances							
Dakar à Saint-Louis (*a*)	1882	»	»	»	260	260	(*a*) Chemin concédé, à voie étroite de 1 mètre de largeur.
Médine (Kayas) au Niger	1882	»	»	»	520	(*b*) 520	(*b*) Y compris 390 kil. pour la section de Bafoulabé à Bammakou, dont les travaux préparatoires sont à exécuter en vertu de la loi du 26 février 1882.
TOTAUX	1882	»	»	»	780	780	Chemin entrepris par l'Etat.
Ile de la Réunion							
Cie du Chemin de Fer et du port de la Réunion.							
Du port de la pointe des Galets à Saint-Pierre et à Saint-Benoist par Saint-Denis (*c*) — Du port de la pointe des Galets à Saint-Louis	1877	»	»	55	»	55	(*c*) Chemins à voie étroite de 1 mètre de largeur.
Du port de la pointe des Galets à Saint-Pierre et à Saint-Benoist par Saint-Denis (*c*) — Saint-Louis à Saint-Benoit	1877	1882	115	»	»	115	
TOTAUX	1877	1882	115	55	»	170	
Cochinchine							
Saïgon à Mytho (*d*)	1881	»	»	»	71	71	(*d*) Chemins à voie étroite de 1 mètre de largeur.
Établissements français de l'Inde							
Chemin de Fer de Pondichéry.							
Pondichéry aux lignes anglaises South-Indian-Railway	1878	1879	12	»	»	12	
Récapitulation							
Sénégal et dépendances	1882	»	»	»	780	780	
Ile de la Réunion	1877	1882	115	55	»	170	
Cochinchine	1881	»	»	»	71	71	
Établissements français de l'Inde	1878	1879	12	»	»	12	
TOTAUX	1877 à 1882	1879 à 1882	127	55	851	1.033	

Droits réservés au Cnam et à ses partenaires



Droits réservés au Cnam et à ses partenaires

TABLEAU 13

TABLEAU

DE L'IMPORTANCE DU RÉSEAU DES VOIES FERREES

DANS

LES DIVERS PAYS D'EUROPE

AU 31 JANVIER 1883

PAR RAPPORT

A LA SUPERFICIE ET à LA POPULATION

Droits réservés au Cnam et à ses partenaires

TABLEAU 13. — *Tableau de l'importance du réseau des voies ferrées en exploitation dans les divers pays de l'Europe au* 31 *décembre* 1882.

DÉSIGNATION DES ÉTATS	SUPERFICIE	POPULATION	LONGUEUR des chemins de fer au 1er janv. 1883	LONGUEUR DE CHEMINS DE FER PAR kilom. carré	LONGUEUR DE CHEMINS DE FER PAR 10.000 habit.	RANG DE CHAQUE ÉTAT POUR la col. 5	RANG DE CHAQUE ÉTAT POUR la col. 6
1	2	3	4	5	6	7	8
	k. q.	hab.	kil.	kil.	1		
Allemagne	540.514	45.234.061	34 860	0.064	7. 7	5	5
Autriche-Hongrie	686.390 (1)	39.205.518 (1)	20.094	0.029	5.125	9	9
Belgique	29.455	5.519.841	4.162	0.141	7.540	1	7
Danemark	38 302	1.969.039	1.762	0.046	8.949	7	3
Espagne	500.443	16 342.996	7.848	0.157	4.802	11	10
France	528 930 (2)	37.684 897 (2)	28.867	0.055	7.660	6	6
Grande Bretagne et Irlande	314.951	35.246.562	29.797	0 095	8.454	2	4
Grèce	64.688	1.979.423	10	0.0002	0.051	16	16
Italie	296.409 (3)	28.467.267 (3)	9.064	0.031	3 184	8	12
Pays-Bas et Luxembourg	35.587	4.323.647	2.425	0.068	5.609	3	8
Portugal	89 625	4.160.315	1.471	0.164	3.536	10	11
Roumanie	129 947	5.376.000	1.470	0 011	2.734	12	14
Russie et Finlande	5.389.628	83.659 351	24.429	0.045	2.920	15	13
Suède et Norvège	775 997	6.372.568	7.717	0.010	12.110	13	1
Suisse	41.390	2.846 102	2.750	0 066	9 662	4	2
Turquie, Bulgarie et Roumélie	265.311	7 304 960	1 394	0.053	1.908	14	15
Serbie	48.500	1.700.211	»	»	»		
Monténégro	9 030	236.000	»	»	»		
TOTAUX	9.785 187	327.628.761	178.120	0 018	5.437		
Malte, Gibraltar, Héligoland, Iles Færoé, Islande, Açores, Madère et Canaries	117.273	929 617	»	»	»		
TOTAUX	9.902.460	328 558.378	178.120	0.018	5.421		

(1) Y compris { la Bosnie et l'Herzégovine, 61.065 k. q. ... 1.326.440 habitants.
la principauté de Lichtenstein, 157 k. q. ... 9.121 —

(2) Y compris { la principauté de Monaco, 22 k. q. ... 7.049 —
la République d'Andorre, 507 k. q. ... 5.800 —

(3) Y compris la République de Saint-Marin, 86 k. q. ... 7.816 —

Droits réservés au Cnam et à ses partenaires

DEUXIÈME SÉRIE

TABLEAUX STATISTIQUES ET FINANCIERS

RELATIFS

A LA CONSTRUCTION ET A L'EXPLOITATION DES CHEMINS DE FER

D'INTÉRÊT GÉNÉRAL

FRANCE CONTINENTALE

Droits réservés au Cnam et à ses partenaires

Droits réservés au Cnam et à ses partenaires

TABLEAU 14

TABLEAU RÉCAPITULATIF

DES DÉPENSES D'ÉTABLISSEMENT

FAITES DEPUIS L'ORIGINE

PAR L'ÉTAT, LES COMPAGNIES ET LES LOCALITÉS

POUR LES CHEMINS DE FER D'INTÉRÊT GÉNÉRAL

FRANCE CONTINENTALE

Droits réservés au Cnam et à ses partenaires

TABLEAU 14. — *Tableau récapitulatif des dépenses faites, depuis l'origine, par l'État, les Compagnies et les localités pour les Chemins de fer d'intérêt général* (A).

ANNÉES 1	DÉPENSES par année 2	DÉPENSES CUMULÉES 3	ANNÉES 1	DÉPENSES par année 2	DÉPENSES CUMULÉES 3
	fr.	fr.		fr.	fr.
1823	100.000	100.000	1853	269.592.000	1.851.178.000
1824	100.000	200.000	1854	339.045.000	2.190.223.000
1825	200.000	400.000	1855	496.090.000	2.686.313.000
1826	300.000	700.000	1856	576.381.000	3.262.694.000
1827	900.000	1.600.000	1857	491.349.000	3.754.043.000
1828	700.000	2.300.000	1858	370.554.000	4.124.597.000
1829	992.000	3.292.000	1859	274.082.000	4.398.679.000
1830	3.201.000	6.493.000	1860	326.840.000	4.725.519.000
1831	3.007.000	9.500.000	1861	418.433.000	5.143.952.000
1832	4.050.000	13.550.000	1862	499.073.000	5.643.025.000
1833	1.880.000	15.430.000	1863	441.514.000	6.084.539.000
1834	2.651.000	18.081.000	1864	403.288.000	6.487.827.000
1835	2.400.000	20.481.000	1865	322.166.000	6.809.993.000
1836	7.820.000	28.301.000	1866	355.388.000	7.165.381.000
1837	17.849.000	46.150.000	1867	318.088.000	7.483.469.000
1838	26.683.000	72.833.000	1868	234.498.000	7.717.967.000
1839	39.221.000	112.054.000	1869	234.918.000	7.952.885.000
1840	33.924.000	145.978.000	1870	215.399.000	8.168.284.000
1841	47.221.000	193.199.000	1871	183.885.000	8.352.169.000
1842	44.772.000	237.971.000	1872	249.415.000	8.601.584.000
1843	66.370.000	304.341.000	1873	251.946.000	8.853.530.000
1844	62.673.000	367.014.000	1874	271.716.000	9.125.246.000
1845	142.234.000	509.248.000	1875	277.330.000	9.402.576.000
1846	194.560.000	703.808.000	1876	257.313.000	9.659.889.000
1847	282.647.000	986.455.000	1877	337.477.000	9.997.366.000
1848	145.764.000	1.132.219.000	1878	325.989.000	10.323.355.000
1849	127.749.000	1.259.968.000	1879	322.585.000	10.645.940.000
1850	103.081.000	1.363.049.000	1880	418.951.000	11.064.891.000
1851	87.300.000	1.450.349.000	1881	523.682.000	11.588.573.000
1852	131.237.000	1.581.586.000			

(A) Y compris les lignes retranchées du réseau de l'Est à la suite de la guerre de 1870-71.

Droits réservés au Cnam et à ses partenaires

TABLEAU 15

TABLEAU

DES DÉPENSES D'ÉTABLISSEMENT

FAITES DEPUIS L'ORIGINE

PAR LES COMPAGNIES

POUR LES CHEMINS DE FER D'INTÉRÊT GÉNÉRAL

FRANCE CONTINENTALE

Droits réservés au Cnam et à ses partenaires

TABLEAU 15. — *Tableau des dépenses d'établissement faites depuis l'origine, par les Compagnies pour les Chemins de fer d'intérêt général* (**France continentale**).

ANNÉES	DÉPENSES PAR ANNÉE							DÉPENSES CUMULÉES							ANNÉES
	Travaux ou remboursements à l'Etat	Plus-value déduction faite des moins-values et des rentrées diverses (a)	ENSEMBLE	Subventions reçues en capital de l'Etat et des localités et prix de rachat par l'Etat	RESTE	Capital des subventions de l'Etat converties en annuités (b)	Reste à la charge des Compagnies (c)	Travaux ou remboursements à l'Etat	Plus-values déduction faite des moins-values et des rentrées diverses (a)	ENSEMBLE	Subventions reçues en capital de l'Etat ou des localités et prix de rachat par l'Etat	RESTE	Capital des subventions de l'Etat converties en annuités (b)	Reste à la charge des Compagnies (c)	
1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16
	francs.	francs.	francs.	francs.	francs.	francs.	francs.	francs	francs	francs	francs	francs	francs	francs	
1823	100.000	»	100.000	»	100.000	»	100.000	100.000	»	100.000	»	100.000	»	100.000	1823
1824	100.000	»	100.000	»	100.000	»	100.000	200.000	»	200.000	»	200.000	»	200.000	1824
1825	200.000	»	200.000	»	200.000	»	200.000	400.000	»	400.000	»	400.000	»	400.000	1825
1826	300.000	»	300.000	»	300.000	»	300.000	700.000	»	700.000	»	700.000	»	700.000	1826
1827	900.000	»	900.000	»	900.000	»	900.000	1.600.000	»	1.600.000	»	1.600.000	»	1.600.000	1827
1828	700.000	»	700.000	»	700.000	»	700.000	2.300.000	»	2.300.000	»	2.300.000	»	2.300.000	1828
1829	992.000	»	992.000	»	992.000	»	992.000	3.292.000	»	3.292.000	»	3.292.000	»	3.292.000	1829
1830	3.201.000	»	3.201.000	»	3.201.000	»	3.201.000	6.493.000	»	6.493.000	»	6.493.000	»	6.493.000	1830
1831	3.007.000	»	3.007.000	»	3.007.000	»	3.007.000	9.500.000	»	9.500.000	»	9.500.000	»	9.500.000	1831
1832	4.050.000	»	4.050.000	»	4.050.000	»	4.050.000	13.550.000	»	13.550.000	»	13.550.000	»	13.550.000	1832
1833	1.777.000	»	1.777.000	»	1.777.000	»	1.777.000	15.327.000	»	15.327.000	»	15.327.000	»	15.327.000	1833
1834	2.373.000	»	2.373.000	»	2.373.000	»	2.373.000	17.700.000	»	17.700.000	»	17.700.000	»	17.700.000	1834
1835	2.300.000	»	2.300.000	»	2.300.000	»	2.300.000	20.000.000	»	20.000.000	»	20.000.000	»	20.000.000	1835
1836	7.800.000	»	7.800.000	»	7.800.000	»	7.800.000	27.800.000	»	27.800.000	»	27.800.000	»	27.800.000	1836
1837	17.800.000	»	17.800.000	»	17.800.000	»	17.800.000	45.600.000	»	45.600.000	»	45.600.000	»	45.600.000	1837
1838	26.633.000	»	26.633.000	»	26.633.000	»	26.633.000	72.233.000	»	72.233.000	»	72.233.000	»	72.233.000	1838
1839	39.178.000	»	39.178.000	»	39.178.000	»	39.178.000	111.411.000	»	111.411.000	»	111.411.000	»	111.411.000	1839
1840	33.804.000	»	33.804.000	»	33.804.000	»	33.804.000	145.215.000	»	145.215.000	»	145.215.000	»	145.215.000	1840
1841	44.755.000	»	44.755.000	»	44.755.000	»	44.755.000	189.970.000	»	189.970.000	»	189.970.000	»	189.970.000	1841
1842	34.490.000	»	34.490.000	»	34.490.000	»	34.490.000	224.460.000	»	224.460.000	»	224.460.000	»	224.460.000	1842
1843	32.754.000	»	32.754.000	»	32.754.000	»	32.754.000	257.214.000	»	257.214.000	»	257.214.000	»	257.214.000	1843
1844	23.621.000	»	23.621.000	5.000	23.616.000	»	23.616.000	280.835.000	»	280.835.000	5.000	280.830.000	»	280.830.000	1844
1845	115.467.000	»	115.467.000	23.948.000	91.519.000	»	91.519.000	396.302.000	»	396.302.000	23.953.000	372.349.000	»	372.349.000	1845
1846	139.753.000	»	139.753.000	18.915.000	120.838.000	»	120.838.000	536.055.000	»	536.055.000	42.868.000	493.187.000	»	493.187.000	1846
1847	215.760.000	»	215.760.000	4.265.000	211.495.000	»	211.495.000	751.815.000	»	751.815.000	47.133.000	704.682.000	»	704.682.000	1847
1848	28.867.000	-23.305.000	5.562.000	1.652.000	3.910.000	»	3.910.000	780.682.000	- 23.305.000	757.377.000	48.785.000	708.592.000	»	708.592.000	1848
1849	59.990.000	»	59.990.000	373.000	59.617.000	»	59.617.000	840.672.000	- 23.305.000	817.367.000	49.158.000	768.209.000	»	768.209.000	1849
1850	52.338.000	»	52.338.000	184.000	52.154.000	»	52.154.000	893.010.000	- 23.305.000	869.705.000	49.342.000	820.363.000	»	820.363.000	1850
1851	50.320.000	»	50.320.000	160.000	50.160.000	»	50.160.000	943.330.000	- 23.305.000	920.025.000	49.502.000	870.523.000	»	870.523.000	1851
1852	131.212.000	10.186.000	141.398.000	4.054.000	137.344.000	»	137.344.000	1.074.542.000	- 13.119.000	1.061.423.000	53.556.000	1.007.867.000	»	1.007.867.000	1852
1853	228.132.000	43.062.000	271.194.000	24.363.000	246.831.000	»	246.831.000	1.302.674.000	29.943.000	1.332.617.000	77.919.000	1.254.698.000	»	1.254.698.000	1853
1854	346.230.000	-14.000	346.216.000	52.299.000	293.917.000	»	293.917.000	1.648.904.000	29.929.000	1.678.833.000	130.218.000	1.548.615.000	»	1.548.615.000	1854
1855	468.736.000	40.041.000	508.777.000	48.511.000	460.266.000	»	460.266.000	2.117.640.000	69.970.000	2.187.610.000	178.729.000	2.008.881.000	»	2.008.881.000	1855
1856	552.003.000	14.187.000	566.190.000	8.223.000	557.967.000	»	557.967.000	2.669.643.000	84.157.000	2.753.800.000	186.952.000	2.566.848.000	»	2.566.848.000	1856
1857	468.655.000	10.070.000	478.725.000	28.707.000	450.018.000	»	450.018.000	3.138.298.000	94.227.000	3.232.525.000	215.659.000	3.016.866.000	»	3.016.866.000	1857
1858	347.274.000	13.855.000	361.129.000	33.849.000	327.280.000	»	327.280.000	3.485.572.000	108.082.000	3.593.654.000	249.508.000	3.344.146.000	»	3.344.146.000	1858
1859	252.060.000	19.251.000	271.411.000	11.778.000	259.633.000	»	259.633.000	3.737.632.000	127.433.000	3.865.065.000	261.286.000	3.603.779.000	»	3.603.779.000	1859
1860	328.299.000	-3.161.000	325.138.000	18.423.000	306.715.000	»	306.715.000	4.065.931.000	124.272.000	4.190.203.000	279.709.000	3.910.494.000	»	3.910.494.000	1860
1861	391.887.000	312.000	392.199.000	25.541.000	366.658.000	»	366.658.000	4.457.818.000	124.584.000	4.582.402.000	305.250.000	4.277.152.000	»	4.277.152.000	1861
1862	461.234.000	-117.000	461.117.000	17.339.000	443.778.000	»	443.778.000	4.919.052.000	124.467.000	5.043.519.000	322.589.000	4.720.930.000	»	4.720.930.000	1862
1863	420.322.000	-8.658.000	411.664.000	8.670.000	402.994.000	»	402.994.000	5.339.374.000	115.809.000	5.455.183.000	331.259.000	5.123.924.000	»	5.123.924.000	1863
1864	385.181.000	2.000	385.183.000	1.695.000	383.488.000	10.417.000	373.071.000	5.724.555.000	115.811.000	5.840.366.000	332.954.000	5.507.412.000	10.417.000	5.496.995.000	1864
1865	346.519.000	-20.518.000	326.001.000	7.079.000	318.922.000	10.399.000	308.523.000	6.071.074.000	95.293.000	6.166.367.000	340.033.000	5.826.334.000	20.816.000	5.805.518.000	1865
1866	337.502.000	3.135.000	340.637.000	7.256.000	333.381.000	16.683.000	316.698.000	6.408.576.000	98.428.000	6.507.004.000	347.289.000	6.159.715.000	37.499.000	6.122.216.000	1866
1867	313.344.000	»	313.344.000	7.330.000	306.014.000	26.350.000	279.664.000	6.721.920.000	98.428.000	6.820.348.000	354.619.000	6.465.729.000	63.849.000	6.401.880.000	1867
1868	216.652.000	8.851.000	225.503.000	4.379.000	221.124.000	20.500.000	200.624.000	6.938.572.000	107.279.000	7.045.851.000	358.998.000	6.686.853.000	84.349.000	6.602.504.000	1 68
1869	212.123.000	9.370.000	221.493.000	5.382.000	216.111.000	20.000.000	196.111.000	7.150.695.000	116.649.000	7.267.344.000	364.380.000	6.902.964.000	104.349.000	6.798.615.000	1869
1870	206.451.000	»	206.451.000	11.240.000	195.211.000	5.000.000	190.211.000	7.357.146.000	116.649.000	7.473.795.000	375.620.000	7.098.175.000	109.349.000	6.988.826.000	1870
1871	167.539.000	»	167.539.000	9.669.000	157.870.000	17.400.000	140.470.000	7.524.685.000	116.649.000	7.641.334.000	385.289.000	7.256.045.000	126.749.000	7.129.296.000	1871
1872	242.937.000	»	242.937.000	6.228.000	236.709.000	29.750.000	206.959.000	7.767.622.000	116.649.000	7.884.271.000	391.517.000	7.492.754.000	156.499.000	7.336.255.000	1872
1873	242.167.000	»	242.167.000	6.903.000	235.264.000	31.228.000	204.036.000	8.009.789.000	116.649.000	8.126.438.000	398.420.000	7.728.018.000	190.727.000	7.537.291.000	1873
1874	258.250.000	»	258.250.000	8.776.000	249.474.000	15.033.000	234.441.000	8.268.039.000	116.649.000	8.384.688.000	407.196.000	7.977.492.000	205.760.000	7.771.732.000	1874
1875	261.970.000	»	261.970.000	18.255.000	243.715.000	24.375.000	219.340.000	8.530.009.000	116.649.000	8.646.658.000	425.451.000	8.221.207.000	230.135.000	7.991.072.000	1875
1876	234.242.000	5.605.000	239.847.000	8.739.000	231.108.000	49.167.000	181.941.000	8.764.251.000	122.254.000	8.886.505.000	434.190.000	8.452.315.000	279.302.000	8.173.013.000	1876
1877	313.528.000	»	313.528.000	12.199.000	301.329.000	88.178.000	213.151.000	9.077.779.000	122.254.000	9.200.033.000	446.389.000	8.753.644.000	367.480.000	8.386.164.000	1877
1878	268.245.000	»	268.245.000	281.658.000	-13.413.000	95.845.000	-109.258.000	9.346.024.000	122.254.000	9.468.278.000	728.047.000	8.740.231.000	463.325.000	8.276.906.000	1878
1879	210.619.000	»	210.619.000	39.336.000	171.283.000	68.201.000	103.082.000	9.556.643.000	122.254.000	9.678.897.000	767.383.000	8.911.514.000	531.526.000	8.379.988.000	1879
1880	218.935.000	»	218.935.000	36.034.000	182.901.000	44.933.000	137.968.000	9.775.578.000	122.254.000	9.897.832.000	803.417.000	9.094.415.000	576.459.000	8.517.956.000	1880
1881	258.435.000	»	258.435.000	36.797.000	221.638.000	20.794.000	200.844.000	10.034.013.000	122.254.000	10.156.267.000	840.214.000	9.316.053.000	597.253.000	8.718.800.000	1881

(a) On entend par *plus-value* l'excédent du prix de rétrocession d'une ligne à un nouveau concessionnaire sur la dépense faite par le concessionnaire primitif. Le résultat inverse représente une *moins-value*. Enfin, on a fait figurer sous le titre de *rentrées diverses* certains recouvrements postérieurs aux rétrocessions et venant en atténuation du compte d'établissement des nouveaux concessionnaires. Il suit de là que la colonne intitulée « Travaux ou remboursements à l'Etat. » indique les dépenses *réelles* de construction.

(b) Y compris les dépenses faites depuis 1875 pour secondes voies, et dont les charges incombent provisoirement à l'Etat. Pour chaque ligne dotée d'une subvention convertie en annuités, cette subvention a été considérée comme acquittée en capital en un seul paiement effectué au 31 décembre de l'année d'ouverture de la ligne entière, c'est-à-dire à l'époque où les annuités passent du budget du Ministère des Travaux publics à celui du Ministère des Finances.

(c) Y compris les lignes retranchées du réseau de l'Est, à la suite de la guerre de 1870-71.

Droits réservés au Cnam et à ses partenaires

Droits réservés au Cnam et à ses partenaires

TABLEAU 16

—

TABLEAU

DES DÉPENSES D'ÉTABLISSEMENT

FAITES DEPUIS L'ORIGINE

PAR L'ÉTAT ET LES LOCALITÉS

POUR LES CHEMINS DE FER D'INTÉRÊT GÉNÉRAL

———

FRANCE CONTINENTALE

Droits réservés au Cnam et à ses partenaires

TABLEAU 16. — *Tableau des dépenses d'établissement pour les chemins de fer d'intérêt*

faites depuis l'origine par l'État et par les localités, général (France continentale).

ANNÉES	DÉPENSES PAR ANNÉE — ÉTAT — Subventions payées en capital, dépenses en travaux et prix de rachat	A déduire pour remboursement par les Compagnies et pour les subventions locales	RESTE	Capital des subventions converties en annuités	TOTAL	LOCALITÉS (argent, terrains ou travaux)	ENSEMBLE
1	2	3	4	5	6	7	8
	francs	francs	francs	francs	francs	francs	francs
1833	103.000	»	103.000	»	103.000	»	103.000
1834	278.000	»	278.000	»	278.000	»	278.000
1835	100.000	»	100.000	»	100.000	»	100.000
1836	20.000	»	20.000	»	20.000	»	20.000
1837	49.000	»	49.000	»	49.000	»	49.000
1838	50.000	»	50.000	»	50.000	»	50.000
1839	43.000	»	43.000	»	43.000	»	43.000
1840	120.000	»	120.000	»	120.000	»	120.000
1841	2.466.000	»	2.466.000	»	2.466.000	»	2.466.000
1842	10.282.000	»	10.282.000	»	10.282.000	»	10.282.000
1843	33.616.000	»	33.616.000	»	33.616.000	»	33.616.000
1844	39.057.000	»	39.057.000	»	39.057.000	»	39.057.000
1845	78.815.000	28.209.000	50.606.000	»	50.606.000	109.000	50.715.000
1846	82.622.000	9.000 000	73.622.000	»	73.622.000	100.000	73.722.000
1847	79.391.000	8.359.000	71.032.000	»	71.032.000	120 000	71.152.000
1848	144.803.000	3.000.000	141.803.000	»	141.803.000	51.000	141.854.000
1849	80.011.000	12.000.000	68.011.000	»	68.011.000	121.000	68 132.000
1850	62.806.000	12.000.000	50 806 000	»	50.806 000	121.000	50.927.000
1851	47.204.000	10.185.000	37.019.000	»	37.019.000	121.000	37.140.000
1852	44.281.000	50.509.000	- 6.228.000	»	- 6.228.000	121.000	- 6.107.000
1853	58.898.000	36.508.000	22.390.000	»	22 390.000	371.000	22.761.000
1854	79.155.000	34.278.000	44.877.000	»	44.877.000	251.000	45.128.000
1855	63.179.000	30.148.000	33.031.000	»	33.031.000	2.793.000	35.824.000
1856	25.119.000	8.081.000	17.038.000	»	17.038.000	1.376.000	18.414.000
1857	42.044.000	2.541.000	39.503.000	»	39.503.000	1.828.000	41.331.000
1858	46.508.000	5.231.000	41.277 000	»	41.277.000	1.997.000	43.274.000
1859	20.587.000	8.028.000	12.559.000	»	12.559.000	1.890.000	14.449.000

DÉPENSES CUMULÉES — ÉTAT — Subventions payées en capital, dépenses en travaux et prix de rachat	A déduire pour remboursement par les Compagnies et pour subvention locales	RESTE	Capital des subventions converties en annuités	TOTAL	LOCALITÉS (argent, terrains ou travaux)	ENSEMBLE	ANNÉES
9	10	11	12	13	14	15	16
francs	francs	francs	francs	francs	francs	francs	
103 000	»	103.000	»	103.000	»	103.000	1833
381.000	»	381.000	»	381.000	»	381.000	1834
481 000	»	481.000	»	481.000	»	481 000	1835
501 000	»	501.000		501.000	»	501.000	1836
550.000	»	550.000	»	550.000	»	550.000	1837
600.000	»	600.000	»	600.000	»	600.000	1838
643.000	»	643.000	»	643.000	»	643.000	1839
763.000	»	763.000	»	763 000	»	763.000	1840
3.229.000	»	3.229.000	»	3.229.000	»	3.229.000	1841
13.511.000	»	13.511.000	»	13.511.000	»	13.511 000	1842
47.127.000	»	47.127.000	»	47.127 000	»	47.127.000	1843
86 184.000	»	86 184.000	»	86 184 000	»	86.184.000	1844
164.999.000	28 209.000	136.790 000	»	136.790 000	109.000	136.899.000	1845
247.261 000	37.209.000	210.412.000	»	210.412 000	209.000	210.621.000	1846
327.012 000	45.568 000	281.444.000	»	281.444 000	329.000	281.773.000	1847
471 815 000	48.568.000	423.247.000	»	423.247 000	380.000	423.627.000	1848
551.826.000	60.568.000	491.258 000	»	491.258 000	501.000	491.759.000	1849
614.632.000	72.568.000	542.064.000	»	542.064 000	622 000	542.686.000	1850
661.836.000	82.753.000	579.083 000	»	579 083.000	743 000	579.826 000	1851
706.117.000	133.262.000	572.855.000	»	572.855.000	864 000	573.719.000	1852
765.015.000	169.770.000	595.245.000	»	595 245.000	1.235 000	596.480.000	1853
844.170 000	204.048 000	640.122.000	»	640.122.000	1.486.000	641.608.000	1854
907.349.000	234.196.000	673 153.000	»	673.153.000	4.279.000	677.432.000	1855
932.468.000	242.277.000	690.191.000	»	690.191.000	5.655.000	695.846.000	1856
974.512.000	244.818.000	729.694.000	»	729 694 000	7.483.000	737.177.000	1857
1 021.020.000	250 049.000	770.971.000	»	770.971.000	9.480.000	780.451.000	1858
1 041.607.000	258.077.000	783.530.000	»	783 530.000	11.370.000	794.900.000	1859

Droits réservés au Cnam et à ses partenaires

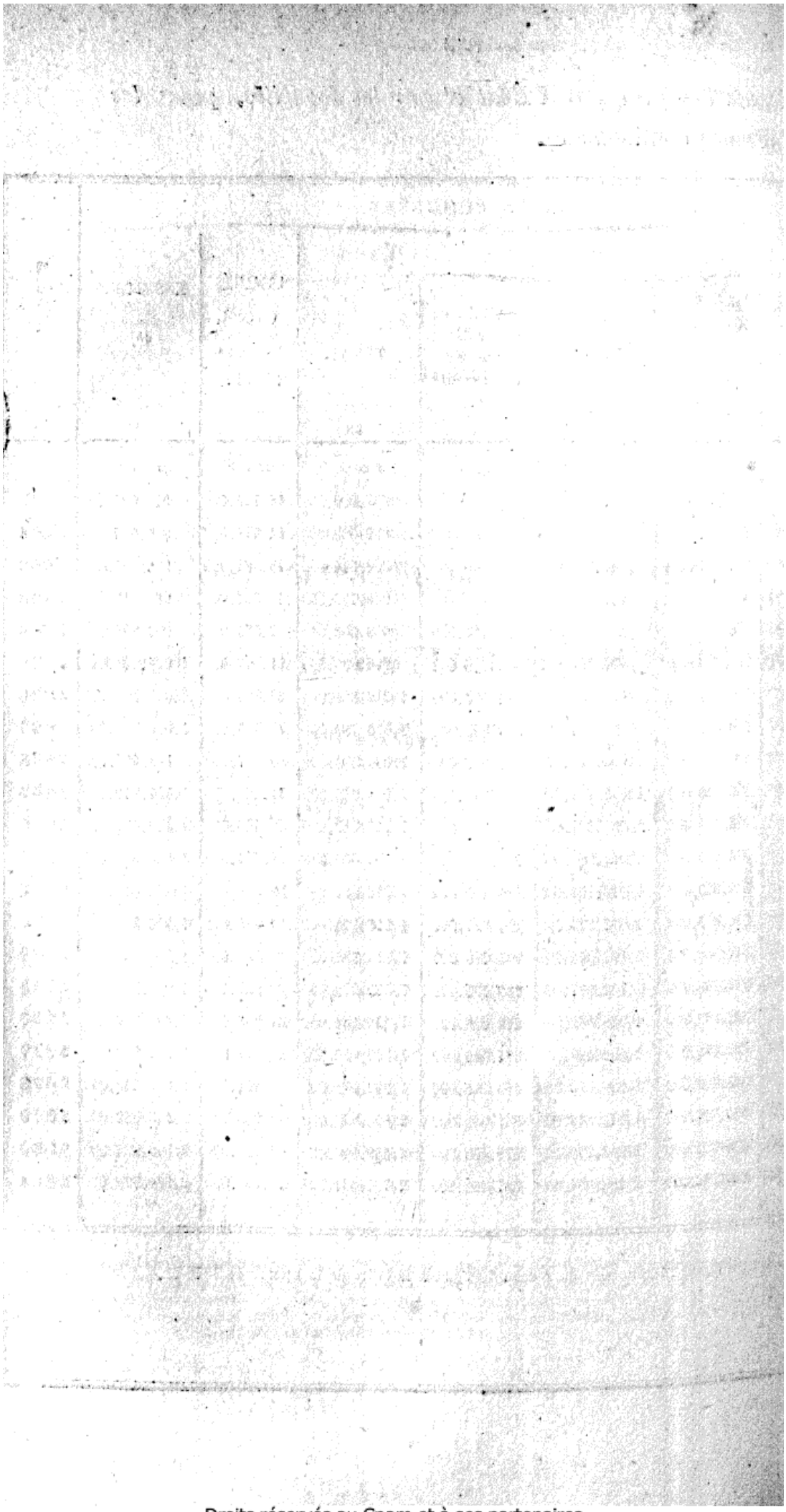
TABLEAU 16 (Suite). — *Tableau des dépenses d'établissement des chemins de fer d'intérêt général faites depuis l'origine par l'État et par les localités, pour les* (France continentale).

ANNÉES	DÉPENSES PAR ANNÉE — ÉTAT — Subventions payées en capital, dépenses en travaux et prix de rachat	A déduire pour remboursement par les Compagnies et pour les subventions locales	RESTE	Capital des subventions converties en annuités (a)	TOTAL	LOCALITÉS (argent, terrains ou travaux)	ENSEMBLE (b)	DÉPENSES CUMULÉES — ÉTAT — Subventions payées en capital, dépenses en travaux et prix de rachat	A déduire pour remboursement par les Compagnies et pour les subventions locales	RESTE	Capital des subventions converties en annuités (a)	TOTAL	LOCALITÉS (argent, terrains ou travaux)	ENSEMBLE (b)	ANNÉES
1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13		15	16
	francs	francs	francs	francs	francs	francs	francs	francs	francs	francs	francs	francs	francs	francs	
1860	26.787.000	7.417 000	19.370.000	»	19.370 000	755.000	20.125.000	1.068.394.000	265.494.000	802.900.000	»	802.900.000	12.125.000	815.025.000	**1860**
1861	55.442.000	6 253.000	49.189.000	»	49 189.000	2 586.000	51.775 000	1.123.836.000	271.747.000	852.089.000	»	852.089.000	14.711.000	866.800.000	**1861**
1862	60.029 000	5 604.000	54.425.000	»	54.425.000	870.000	55.295.000	1.183.865.000	277.351.000	906.514.000	»	906.514.000	15.581.000	922.095.000	**1862**
1863	42.012.000	7.768 000	34.244.000	»	34.244.000	4.276.000	38.520.000	1.225 877.000	285.119.000	940.758.000	»	940.758.000	19.857.000	960.615.000	**1863**
1864	28.771.000	11.364.000	17.407.000	10.417.000	27.824.000	2.393 000	30.217.000	1.254.648.000	296.483.000	958.165.000	10.417.000	968.582.000	22.250.000	990.832.000	**1864**
1865	10.249.000	9.295.000	954.000	10.399.000	11.353.000	2 290.000	13 643.000	1.264.897 000	305.778.000	959.119 000	20.816.000	979 935.000	24.540.000	1.004.475.000	**1865**
1866	22.496.000	2.283 000	20.213.000	16.683.000	36.896.000	1.794.000	38.690.000	1 287.393.000	308.061.000	979 332.000	37.499.000	1.016.831.000	26.334.000	1.043.165.000	**1866**
1867	10.765.000	1.790.000	8 975.000	26.350.000	35.325.000	3.099.000	38.424.000	1.298.158.000	309.851.000	988.307.000	63.849.000	1.052.156.000	29.433.000	1.081.589.000	**1867**
1868	13.768.000	1.458.000	12 310.000	20.500.000	32.810 000	1.064.000	33.874.000	1.311.926.000	311.309.000	1.000.617.000	84.349.000	1.084.966.000	30.497.000	1.115.463.000	**1868**
1869	19.450.000	1 576.000	17 874 000	20 000 000	37.874.000	933.000	38.807.000	1.331.376.000	312.885.000	1.018.491.000	104.349.000	1.122.840.000	31.430.000	1.154.270.000	**1869**
1870	19.823.000	653 000	19.170.000	5.000.000	24.170.000	1.018.000	25 188.000	1.351.199.000	318.538.000	1.037.661.000	109.349.000	1.147.010.000	32.448.000	1.179.458.000	**1870**
1871	24.666.000	667.000	23.999.000	17.400.000	41.399.000	2.016.000	43.415.000	1.375.865.000	314.205.000	1.061.660.000	126.749.000	1.188.409.000	34.464.000	1.222.873.000	**1871**
1872	11.652 000	154.000	11.498 000	29.750.000	41.248 000	1.208 000	42.456.000	1.387.517.000	314.359.000	1.073.158.000	156.499 000	1.229.657.000	35.672.000	1.265.329.000	**1872**
1873	16.591.000	1.902.000	14 689.000	34 228 000	48.917.000	1 993 000	50.910.000	1.404.108.000	316.261.000	1.087.847.000	190.727.000	1.278.574.000	37.665.000	1 316.239.000	**1873**
1874	22.945.000	1.419.000	21.526.000	15.033.000	36.559.000	716.000	37.275.000	1.427.053.000	317.680.000	1.109.373.000	205.760.000	1.315.133.000	38.381.000	1.353.514.000	**1874**
1875	33.233.000	1 769.000	31.464.000	24.375 000	55.839.000	2.151.000	57.990.000	1.460.286.000	319.449.000	1.140.837.000	230.135.000	1.370.972.000	40.532.000	1.411.504.000	**1875**
1876	26.738.000	1.613.000	25.125 000	49.167 000	74.292 000	1.080.000	75.372.000	1.487.024.000	321.062.000	1.165.962.000	279 302.000	1.445 264.000	41.612.000	1.486.876.000	**1876**
1877	36.102.000	1.594.000	34.508.000	88.178.000	122.686.000	1.640.000	124.326.000	1.523.126.000	322.656.000	1.200.470.000	367.480.000	1.567.950.000	43.252 000	1.611.202.000	**1877**
1878	332.000.000	2.810.000	329 190 000	95.845.000	425.035.000	10 212.000	435.247.000	1.855.126.000	325.466.000	1.529.660.000	463.325.000	1.992.985.000	53.464.000	2.046.449.000	**1878**
1879	147.800.000	5.240.000	142.560.000	68.201.000	210.761.000	8.742.000	219.503 000	2.002.926.000	330.706.000	1.672.220.000	531.526.000	2.203.746.000	62.206.000	2.245.952.000	**1879**
1880	237.200.000	5.650.000	231.550.000	44.933.000	276.483 000	4.500.000	280.983.000	2.240.126.000	336.356.000	1.903.770.000	576.459.000	2.480.229.000	66.706.000	2.546.935.000	**1880**
1881	292.800.000	2.816.000	289.984.000	20.794.000	310.778.000	12.060.000	322.838.000	2.532.926.000	339.172.000	2.193.754.000	597.253.000	2.791.007.000	78.766.000	2.869.773.000	**1881**

(a) Y compris les dépenses faites depuis 1875 pour secondes voies et dont les charges incombent provisoirement à l'État. — Pour chaque ligne dotée d'une subvention convertie en annuités, cette subvention a été considérée comme acquittée en capital, en un seul paiement effectué au 31 décembre de l'année d'ouverture de la ligne entière, c'est-à-dire à l'époque où les annuités passent du budget du ministère des Travaux publics à celui du ministère des Finances.

(b) Y compris les lignes retranchées du réseau de l'Est à la suite de la guerre de 1870-71.

Droits réservés au Cnam et à ses partenaires



Droits réservés au Cnam et à ses partenaires

TABLEAU 17

—

SITUATION AU 31 DÉCEMBRE 1881

DES DÉPENSES FAITES OU A FAIRE

POUR LES RÉSEAUX

DES SIX GRANDES COMPAGNIES

Droits réservés au Cnam et à ses partenaires

TABLEAU 17. — *Situation au 31 décembre 1881 des dépenses faites ou à faire pour les réseaux des six grandes Compagnies.*

		NORD			EST (Y compris les lignes cédées après la guerre (825 kilomètres))			OUEST			ORLÉANS			OBSERVATIONS
		ANCIEN réseau	NOUVEAU réseau	ENSEMBLE	ANCIEN réseau	NOUVEAU réseau	ENSEMBLE	ANCIEN réseau	NOUVEAU réseau	ENSEMBLE	ANCIEN réseau	NOUVEAU réseau	ENSEMBLE	
		1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13
Longueurs concédées définitivement ou éventuellement.		kil. 1.363	kil. 793	kil. 2.156	kil. 1.066	kil. 2.897	kil. 3.963	kil. 900	kil. 2.337	kil. 3.237	kil. 2.017	kil. 2.342	kil. 4.359	
Dépenses prévues.	Subventions de l'État. .	fr. 8.123.000	(a) fr. 24.798.000	fr. 32.921.000	(b) fr. 125.774.000	(c) fr. 147.668.000	fr. 273.442.000	fr. 100.926.000	fr. 217.191.000	fr. 318.117.000	fr. 232.652.000	fr. 127.116.000	fr. 359.768.000	(a) Y compris 2,035,000 f. dépenses pour secondes voies et dont les charges incombent provisoirement à l'État.
	Subventions des localités	2.798.000	1.235.000	4.033.000	793.000	6.442.000	7.235.000	3.685.000	11.797.000	15.482.000	4.002.000	1.676.000	5.678.000	(b) Y compris 4,306,000 f. dépensés pour secondes voies et dont les charges incombent provisoirement à l'État.
	TOTAL. . .	10.921.000	26.033.000	36.954.000	126.567.000	154.110.000	280.677.000	104 611.000	228.988.000	333.599.000	236.654.000	128.792.000	365.446 000	
	Soit par kilomètre . .	8 012	32.828	17.140	118.730	53.196	70.829	112.140	97.983	103.058	117.329	54.992	83.837	
	Dépenses à la charge des Compagnies . . .	806.000.000	223.500.000	1.029.500.000	(d) 373.193.000	(e) 1.017.715.000	1.390 908.000	(f) 539.000.000	804.000.000	1.343.000.000	514.000.000	854.000 000	1.368.000.000	(c) Y compris 28,367,000 fr. dépensés pour secondes voies et dont les charges incombent provisoirement à l'État.
	Soit par kilomètre . .	591.342	281.841	477.504	350.087	351.299	350.975	116 234	344.030	414.890	254.833	364.645	313.833	
	TOTAL. . .	816.921.000	249.533.000	1.066.454.000	499.760.000	1.171.825.000	1.671.585.000	643.611.000	1.032.988.000	1.676.599.000	750.654.000	982.792.000	1.733.446.000	
	Soit par kilomètre . .	599.355	314.669	494.644	468.818	401.496	421.737	715.123	442.014	517.948	372.163	419.637	397.670	(d) Y compris 8,193,000 f. dépensés pour les lignes de Vézelise à Mirecourt et d'Is-sur-Tille à Chalindrey.
Dépenses faites.	Subventions payées par l'État (*)	8.123.000	(a) 17.148.000	25 271.000	(b) 125.774.000	(c) 111.877 000	237.651.000	100.926.000	200.263.000	301.189.000	232.652.000	(g) 127.116.000	359.768.000	(e) Y compris 8,425,000 f. dépensés pour secondes voies sur des sections dont le produit brut a atteint 35,000 fr. par kilomètre.
	Subventions payées par les localités	2.798.000	1.235.000	4.033.000	587.000	5.559.000	6.146.000	3.495.000	10.597.000	14.092.000	4.002.000	1.580.000	5.582.000	
	TOTAL. . .	10.921.000	18.383 000	29.304.000	126.361.000	117.436.000	243.797.000	104.421.000	210.860.000	315.281.000	236.654.000	128.696.000	365 350.000	
	Dépenses à la charge des Compagnies . . .	755.149 000	219.907.000	975.056.000	(d) 360.714.000	(e) 861.058.000	1.221.772.000	526 956.000	649.884.000	(h) 1.176.840.000	484.938 000	(i) 809.629.000	1.294.567.000	(f) Y compris 114 millions garantis au même titre que les dépenses du nouveau réseau.
	TOTAL. . .	766.070.000	238.290.000	1.004.360.000	487.075.000	978.494.000	1.465.569.000	631.377.000	860.744.000	1.492.121.000	721.592.000	938 325 000	1.659.917.000	
Dépenses restant à faire.	Subventions à payer par l'État	»	7.650.000	7.650.000	»	35.791 000	35.791.000	»	16.928.000	16.928.000	»	»	»	(g) Déduction faite de 8 millions fournis par la Compagnie d'Orléans pour sa part contributive dans l'exécution du réseau pyrénéen.
	Subventions à payer par les localités	»	»	»	206.000	883.000	1.089.000	190.000	1.200.000	1.390.000	»	96.000	96.000	(h) Non compris 2,440,000 fr. pour réparations de dommages de guerre et d'insurrection.
	TOTAL. . .	»	7.650.000	7.650.000	206.000	36.674.000	36.880.000	190.000	18.128.000	18.318.000	»	96.000	96.000	
	Dépenses à la charge des Compagnies . . .	50.851.000	3.593.000	54.444.000	12 479.000	156.657.000	169.136.000	12.044.000	154.116.000	166.160.000	29.062.000	44.371.000	73.433 000	(i) Y compris 8 millions pour part contributive dans l'exécution du réseau pyrénéen.
	TOTAL. . .	50.851.000	11.243.000	62.094.000	12.685.000	193.331.000	206.016.000	12.234.000	172.244.000	184.478.000	29.062.000	44.467.000	73.529.000	

(*) Voir la note (a), page 838.

Droits réservés au Cnam et à ses partenaires

TABLEAU 17 (Suite). — *Situation au 31 décembre 1881 des dépenses*

		PARIS-LYON-MÉDITERRANÉE			MIDI		
		ANCIEN réseau 1	NOUVEAU réseau 2	ENSEMBLE 3	ANCIEN réseau 4	NOUVEAU réseau 5	ENSEMBLE 6
Longueurs concédées définitivement ou éventuellement.		kil. 5.165	kil. 1.817	kil. 6.982	kil. 879	kil. 2.123	kil. 3.002
Dépenses prévues	Subventions de l'État. .	fr. 375.832.000	fr. 185.985.000	fr. 561.817.000	fr. 51.500 000	fr. 290.000 000	fr. 341.500.000
	Subventions des localités	3.448.000	734.000	4.182.000	140 000	743.000	883.000
	TOTAL. . .	379.280.000	186.719.000	565.999.000	51.640.000	290.743.000	342.383.000
	Soit par kil'omètre . .	73.432	102.762	81.065	58.748	136.949	114.022
	Dépenses à la charge des Compagnies . . .	2.506.000.000	(d) 655.000.000	3.161.000.000	376.000.000	(e) 599.800.000	975.800.000
	Soit par kilomètre . .	485.188	360.484	452.735	427.758	282.524	325.000
	TOTAL. .	2.885.280.000	841.719.000	3.726.999.000	427.640.000	890.543.000	1.318.183.000
	Soit par kilomètre . .	558.621	463.246	533.801	486.507	419.473	439.100
Dépenses faites	Subventions payées par l'État (*).	370.032.000	(g) 133.819.000	(h) 503.851.000	51.500.000	221.205.000	272.705.000
	Subventions payées par les localités	3.368.000	264.000	3.632.000	140.000	360.000	500.000
	TOTAL. . .	373.400.000	134.083.000	507 483.000	51.640.000	221.565.000	273.205.000
	Dépenses à la charge des Compagnies . . .	2.350.592.000	(i) 576 957.000	2.927.549 000	347 818 000	421.479.000	769.297.000
	TOTAL. . .	2.723.992.000	711.040.000	3.435.032.000	399.458.000	642.984.000	1.042.442.000
Dépenses restant à faire	Subventions à payer par l'État	5.800.000	52.166.000	57.966.000	»	68.795.000	68.795.000
	Subventions à payer par les localités	80.000	470.000	550.000	»	443 000	443.000
	TOTAL. . .	5.880.000	52.636 000	58.516.000	»	69.238.000	69.238.000
	Dépenses à la charge des Compagnies . . .	155 408.000	78.043.000	233.451.000	28.182 00)	178.321.000	206.503.000
	TOTAL. . .	161.288.000	130.679.000	291.967 000	28.182.000	247.559 00	275.741.000

(*) Voir la note (a), page 838.

faites ou à faire pour les réseaux des six grandes Compagnies

PETITE CEINTURE de Paris 7 (a)	GRANDE CEINTURE de Paris 8 (b)	TOTAUX ANCIEN réseau 9	TOTAUX NOUVEAU réseau 10	TOTAUX ENSEMBLE 11	RHÔNE au MONT-CENIS (P.-L.-M.) 12	TOTAUX GÉNÉRAUX 13	OBSERVATIONS 14
kil. 17	kil 90	kil. 11.497	kil. 12 309	kil. 23.806	kil. 144	kil. 23.950	
fr. 1.285.000	fr. »	fr. 903.092.000	fr. 992.758.000	fr. 1.895.850.000	(c) fr. 26.100.000	1.921.950.000	
150.000	»	15.016.000	22.627.000	37.643 060	»	37.643.000	
1.435.000	»	918.108 000	1.015.385.000	1.933.493.000	26.100.000	1.959.593.000	
496,176	»	79.856	82.491	81.218	181 250	81.820	
(f) »	55.000.000	5.169.193.000	4.154.015.000	9.323.208.000	89.483.000	9.412.691.000	
»	611,111	449.612	337.477	391.632	621.409	393.014	
1.435.000	55.000.000	6.087.301.000	5.169.400.000	11.256.701.000	115.583.000	11.372.284.000	
496.176	611,111	529.468	419.969	472.851	802.659	474.834	
1.285.000	»	897.292.000	811.428.000	1.708.720.000	(c) 26.100.000	1.734.820.000	
150.000	»	14.540.000	19.535 000	34.075.000	»	34.075.000	
1.435.000	»	911.832.000	830.963.000	1.742.795.000	26.100.000	1.768.895.000	
(f) »	44.225.000	4.870.392.000	3.538.914.000	8.409.306.000	84.132.000	8.493.438.000	
1.435.000	44.225.000	5.782.224.000	4.369.877.000	10 152.101.000	110.232.000	10.262.333.000	
»	»	5.800.000	181.330.000	187.130.000	»	187.130.000	
»	»	476.000	3.092.000	3.568.000	»	3.568 000	
»	»	6.276.000	184.422.000	190.698.000	»	190.698.000	
»	10.775.000	298.801.000	615.101.000	913.902.000	»	913.902.000	
»	10.775.000	305.077.000	799.523.000	1.104.600.000	»	1.104.600.000	

(a) Concession appartenant en commun aux cinq grandes Compagnies aboutissant à Paris et classée dans l'ancien réseau pour la part afférente à chacune d'elles.

(b) Concession appartenant en commun aux Compagnies du Nord, de l'Est, d'Orléans, et de Paris-Lyon-Méditerranée. Les dépenses et recettes d'exploitation, ainsi que les charges du capital d'établissement, sont portées au compte d'exploitation de l'ancien réseau pour la part afférente à chacune de ces Compagnies.

(c) Somme payée au Gouvernement italien pour le percement du tunnel du Mont-Cenis, non compris 1.490,107 fr. pour intérêts.

(d) Y compris 23 millions prévus par la convention de 1875 pour la concession éventuelle de Briançon à la frontière d'Italie et 6 millions prévus pàr la Compagnie pour la superstructure de Crest à Aspres-les-Veynes.

(e) Y compris 5 millions pour les dépenses de la ligne de Carmaux à Albi, restées en dehors du maximum garanti.

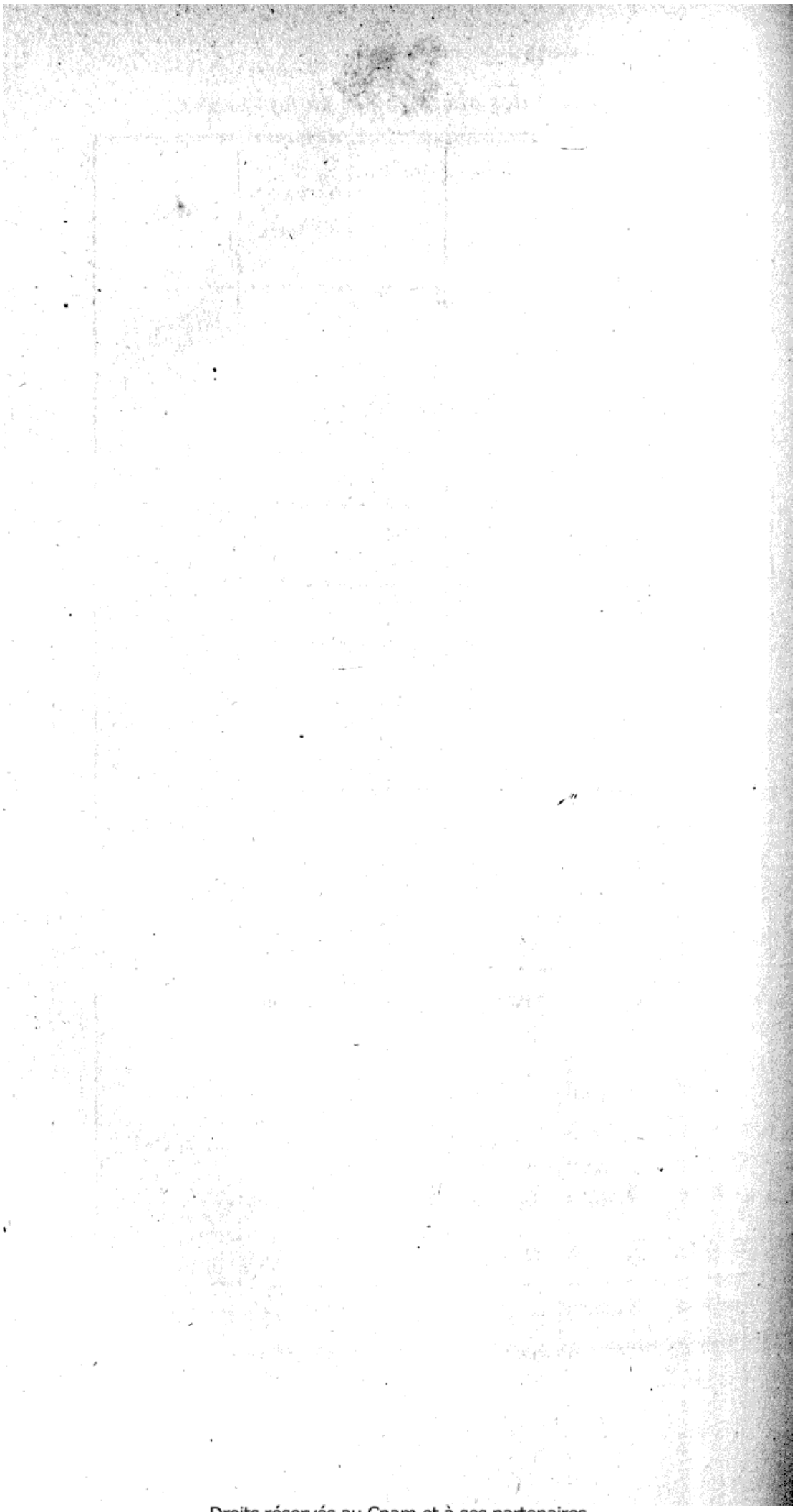
(f) Dépenses comprises dans les comptes des Compagnies syndiquées.

(g) Déduction faite de 16 millions fournis par la Compagnie P.-L.-M. pour sa part contributive dans l'exécution du réseau pyrénéen.

(h) Y compris 33.495.000 fr. dépensés pour secondes voies et dont les charges incombent provisoirement à l'État.

(i) Y compris 16 millions pour part contributive dans l'exécution du réseau pyrénéen.

Droits réservés au Cnam et à ses partenaires



Droits réservés au Cnam et à ses partenaires

TABLEAU 18

—

TABLEAU DE LA PROGRESSION

DU NOMBRE DES VOYAGEURS

ET DES TONNES DE MARCHANDISES TRANSPORTÉS

EN PETITE VITESSE

SUR LES CHEMINS DE FER D'INTÉRÊT GÉNÉRAL

PENDANT LES ANNÉES 1855 à 1881

Droits réservés au Cnam et à ses partenaires

TABLEAU 18. — *Progression du nombre des voyageurs et des tonnes de marchandises transportées en petite vitesse sur les chemins de fer d'intérêt général pendant les années 1855 à 1881.*

ANNÉES		1855	1856	1857
		1	2	3
Voyageurs.	A toute distance	32.941.471	36.377.054	41.616.844
	A un kilomètre	1.821.835.333	1.844.653.744	1.993.573.921
Marchandises.	A toute distance	10.645.282	12.872.034	14.966.689
	A un kilomètre	1.516.916.476	1.867.858.121	2.142.158.500

ANNÉES		1858	1859	1860	1861	1862	1863
		4	5	6	7	8	9
Voyageurs.	A toute distance	45.363.768	52.405.021	56.528.613	61.924.634	65.080.345	70.199.282
	A un kilomètre	2.106.642 343	2.706.793.855	2.521.201.667	2.689.153.631	2.852.592.553	3.005 755.305
Marchandises.	A toute distance	17.673 320	19.947.799	23.137.769	27.897.094	27.297.366	28 888.290
	A un kilomètre	2.390.794.612	2.728.947.812	3.119.946.899	3.809.352.859	3.884.392.848	4.073.516.466

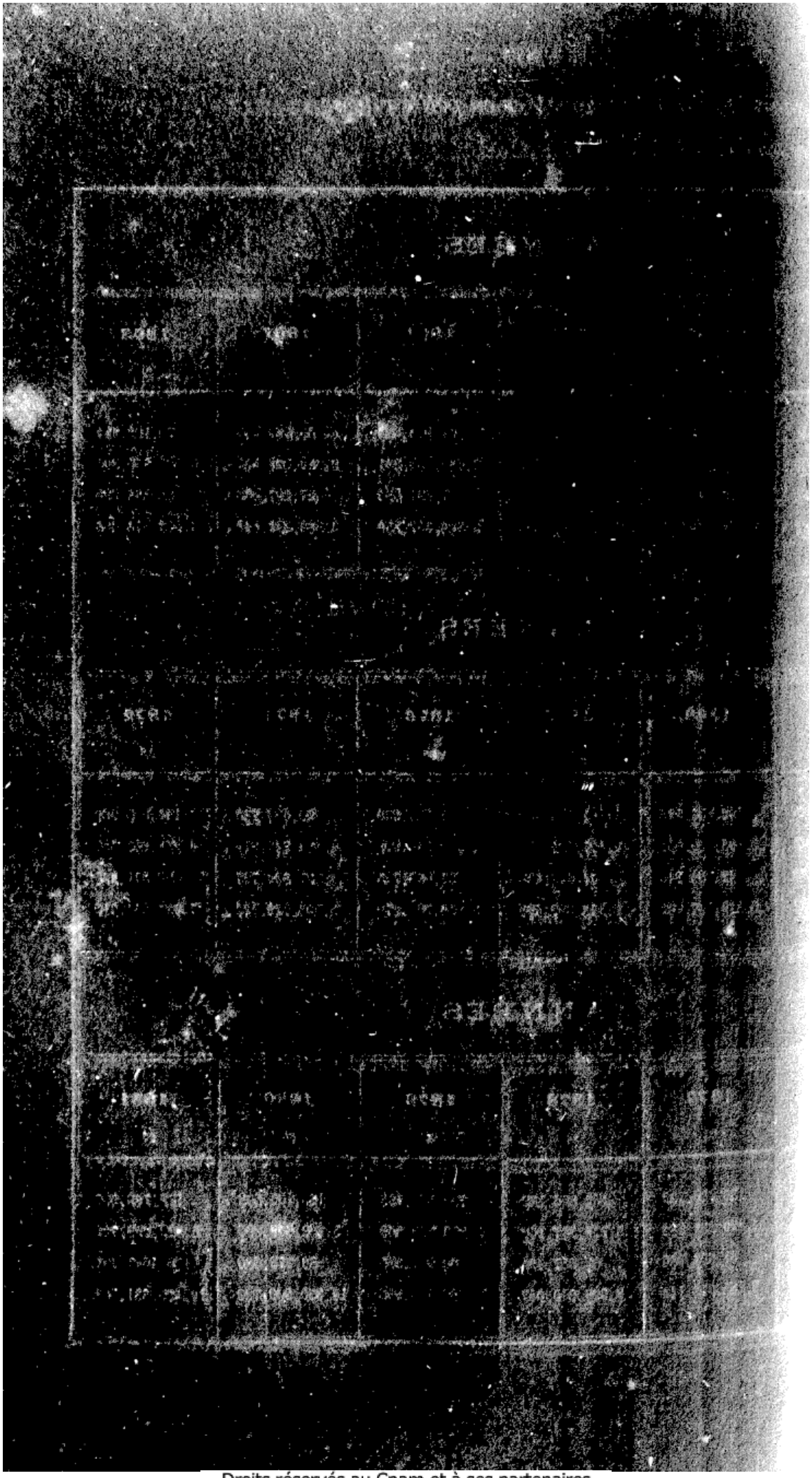
ANNÉES		1864	1865	1866
		10	11	12
Voyageurs.	A toute distance	75.351.531	81.533.061	87.342.011
	A un kilomètre	3.163.633.315	3.328.442.292	3.407.469.190
Marchandises.	A toute distance	81.115.273	34.024.436	37.372.792
	A un kilomètre	4.625.638.064	5.172.220.156	5.825.986.193

ANNÉES		1867	1868	1869	1870	1871	1872
		13	14	15	16	17	18
Voyageurs.	A toute distance	101.610.748	102.857.116	111.163.584	102.597.839	95.680.233	111.505.569
	A un kilomètre	4.301.017.864	3.898.525.660	4.107.404.108	4.272 346.298	4.588 741.816	4.278.065.487
Marchandises.	A toute distance	38.566.502	42.380.845	41.013.433	37.065.775	37 834.727	53.371.363
	A un kilomètre	5.845.429.173	6.310.167.002	6.273 399.498	5.056.960.270	5.508.722.229	7.725.081.416

ANNÉES		1873	1874	1875
		19	20	21
Voyageurs.	A toute distance	116.546.175	121.117.208	131.311.803
	A un kilomètre	4.347.162.368	4.445.891.560	4.786.050.579
Marchandises	A toute distance	57.481.419	56.679.677	58.931.733
	A un kilomètre	8 250.508.435	7 926.031.365	8.136.291.154

ANNÉES		1876	1877	1878	1879	1880	1881
		22	23	24	25	26	27
Voyageurs.	A toute distance	136.987.618	138.826.539	152.806 132	150.525.733	165.105.603	179.729.597
	A un kilomètre	4.961.810.659	4.870.231.682	5.779.387.262	5 253.508.369	5.862.602.096	6.323.209.722
Marchandises	A toute distance	61.836.949	61.603.968	63.087.498	68.987.385	80.773.680	8.4647.497
	A un kilomètre	8.325.500.547	8.185.073.149	8.399.810.087	8.999.104.946	10.350.209.739	10.725.831.568

Droits réservés au Cnam et à ses partenaires



Droits réservés au Cnam et à ses partenaires

TABLEAU 19

—

TABLEAU

DES PARCOURS MOYENS

DES VOYAGEURS ET DES MARCHANDISES

TRANSPORTÉES EN PETITE VITESSE

SUR LES CHEMINS DE FER D'INTÉRÊT GÉNÉRAL

PENDANT LES ANNÉES 1855 à 1881

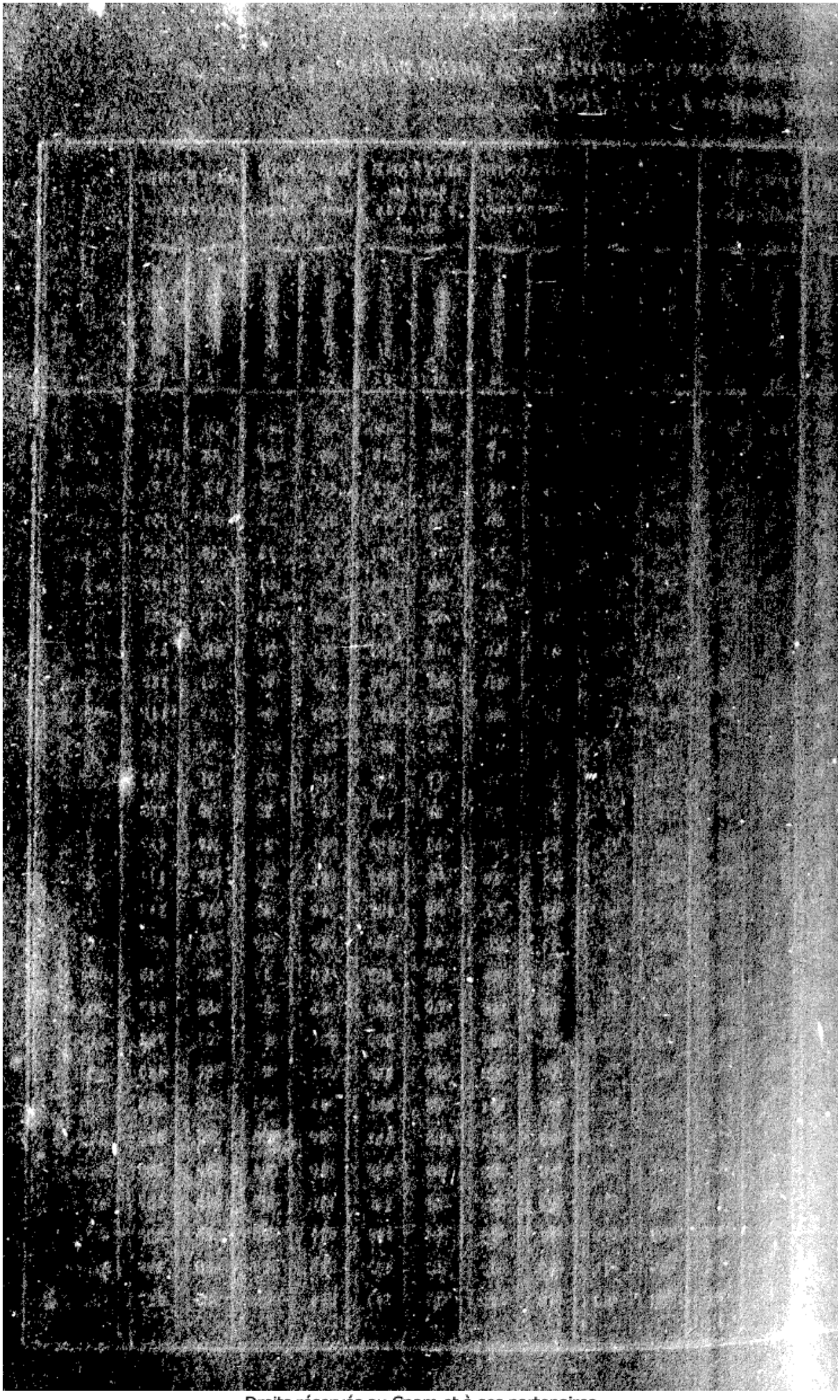
Droits réservés au Cnam et à ses partenaires

TABLEAU 19. — *Tableau des parcours moyens des voyageurs et des marchandises transportées en petite vitesse sur les chemins de fer d'intérêt général pendant les années 1855 à 1881.*

ANNÉES	NORD		EST		OUEST		ORLÉANS		PARIS-LYON MÉDITERR.		RHONE au MONT-CENIS		MIDI		CEINTURE (Rive droite)		GRANDE CEINTURE		ÉTAT		COMPAGNIES et LIGNES DIVERSES (1)		MOYENNE pour les 7 grands réseaux		MOYENNE pour les lignes diverses (2)		MOYENNES GÉNÉRALES		OBSERVATIONS
	Voyageurs	Marchandises	Voyageurs	Marchandises	Voyageurs	Marchandises	Voyageurs	Marchandises	Voyageurs	Marchandises	Voyageurs	Marchandises	Voyageurs	Marchandises	Voyageurs	Marchandises	Voyageurs	Marchandises	Voyageurs	Marchandises	Voyageurs	Marchandises	Voyageurs	Marchandises	Voyageurs	Marchandises	Voyageurs	Marchandises	
1	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
	km.	km.	km.	km.	km.	km	km.	km.	km.	km.	km.	km.	km.	km.	km.	km.	km.	km.	km.	km.	km.	km.	km.	km.	km.	km.	km.	km.	
1855	59	171	69	190	25	132	87	227	101	219	»	»	45	95	7	9	»	»	»	»	49	71	56	188	49	58	55	142	
1856	50	159	60	178	27	140	84	229	79	252	»	»	49	113	7	10	»	»	»	»	50	41	51	183	50	39	51	115	
1857	46	155	67	170	27	141	67	218	63	263	»	»	56	138	7	10	»	»	»	»	36	29	48	159	35	18	48	143	
1858	44	145	55	171	27	135	61	214	61	140	»	»	55	154	7	10	»	»	»	»	37	15	47	180	37	14	46	135	
1859	44	133	50	155	28	141	67	213	80	151	»	»	64	171	7	10	»	»	»	»	41	40	52	156	41	31	52	137	
1860	41	137	38	160	27	138	63	191	63	148	»	»	62	174	7	10	»	»	»	»	36	45	45	152	35	34	45	135	
1861	40	119	37	154	27	145	62	179	60	160	»	»	63	163	7	10	»	»	»	»	36	46	41	153	36	33	43	137	
1862	42	116	37	147	27	138	59	185	62	186	36	46	60	153	7	10	»	»	»	»	31	59	44	159	31	29	44	142	
1863	40	113	35	143	27	135	60	192	59	178	38	47	60	165	7	10	»	»	»	»	30	40	43	157	30	30	43	141	
1864	39	117	35	152	28	138	60	204	60	181	30	43	52	174	6	10	»	»	»	»	10	17	43	162	12	15	42	149	
1865	39	117	33	154	28	141	59	206	58	192	30	43	51	177	6	10	»	»	»	»	11	16	42	165	12	15	41	152	
1866	37	117	31	154	28	144	56	214	56	201	29	48	47	181	6	10	»	»	»	»	11	14	40	168	11	13	39	156	
1867	44	113	35	152	28	143	65	206	66	195	32	51	51	167	6	11	»	»	»	»	14	13	41	165	11	13	42	152	
1868	37	117	37	151	26	140	56	197	58	193	27	43	49	162	6	11	»	»	»	»	17	16	39	163	12	15	38	149	
1869	37	114	31	145	25	136	56	196	55	183	29	49	49	158	6	10	»	»	»	»	17	16	39	157	12	15	38	143	
1870	38	107	37	129	32	137	53	189	61	172	44	69	56	164	5	10	»	»	»	»	17	17	41	150	13	20	42	136	
1871	40	109	37	130	37	142	60	211	72	194	30	49	62	168	6	10	»	»	»	»	21	18	51	162	16	17	48	146	
1872	36	114	29	138	26	139	58	196	56	197	42	71	55	149	5	10	»	»	»	»	20	18	40	160	15	18	38	143	
1873	36	112	28	135	26	136	56	194	54	201	43	94	54	149	5	10	»	»	»	»	21	20	39	160	16	23	37	141	
1874	35	110	28	130	26	126	55	191	53	200	46	89	52	143	5	11	»	»	»	»	22	22	38	156	18	23	37	140	
1875	35	110	28	120	26	133	54	196	54	196	43	82	49	139	6	10	»	»	»	»	23	24	38	155	18	24	36	138	
1876	33	105	28	120	26	135	54	200	52	187	43	79	50	140	6	10	»	»	»	»	23	27	38	152	19	25	36	135	
1877	33	104	27	121	26	136	52	197	50	183	43	89	48	134	6	10	10	»	»	»	23	25	37	149	19	24	35	133	
1878	37	106	31	118	27	141	58	203	55	182	48	80	49	137	6	10	10	19	36	76	20	22	40	149	16	22	38	133	
1879	33	101	28	123	25	138	53	194	51	182	43	82	48	141	6	10	10	17	34	71	17	18	37	146	14	20	35	130	
1880	35	104	28	118	26	137	54	195	51	181	46	77	49	140	6	10	10	22	35	71	13	19	37	145	15	20	36	128	
1881	36	103	28	118	25	129	54	198	52	183	45	76	49	140	6	11	16	21	33	80	18	19	37	145	14	2	35	127	

(1) Non compris les chemins de Ceinture et la ligne du Rhône au Mont-Cenis.
(2) Y compris ces chemins.

Droits réservés au Cnam et à ses partenaires



Droits réservés au Cnam et à ses partenaires

TABLEAU 20

—

TABLEAU DE LA DÉCOMPOSITION

DU MOUVEMENT DES VOYAGEURS

EN 1881

SUR LES CHEMINS DE FER D'INTÉRÊT GÉNÉRAL

Droits réservés au Cnam et à ses partenaires

TABLEAU 20.

Tableau de la décomposition du mouvement des voyageurs en 1881, sur les chemins de fer d'intérêt général.

Proportion du nombre des voyageurs à toute distance.	1re classe		7.7
	2e classe		31.7
	3e classe		60.6
	Total		100.»
	à place entière		47.2
	à prix réduit		52.8
	Total		100.»
			kilom.
Parcours moyen.	1re classe		72.2
	2e classe		26.6
	3e classe		35.3
	moyenne		35.2
	à place entière		41.8
	à prix réduit		37.1
Nombre moyen par train.	de places offertes		259.3
	de places occupées.	1re classe	8.6
		2e classe	13.2
		3e classe	33.7
		Total	55.5
		à pl. entière.	30.»
		à prix réduit.	25.5
		Total	55.5
Proportion de la recette totale pour les voyageurs.	de 1re classe		24.6
	de 2e classe		25.1
	de 3e classe		50.3
	Total		100.»
	à place entière		71.9
	à prix réduit		28.1
	Total		100.»

Droits réservés au Cnam et à ses partenaires

TABLEAU 21

—

TABLEAU PAR CATÉGORIE DE DISTANCE

DU NOMBRE DES VOYAGEURS

TRANSPORTÉS

SUR LES CHEMINS DE FER D'INTÉRÊT GÉNÉRAL

PENDANT L'ANNÉE 1881

Droits réservés au Cnam et à ses partenaires

TABLEAU 21. — *Tableau, par catégorie de distance, du nombre des voyageurs transportés sur les chemins de fer d'intérêt général pendant l'année 1881.*

DÉSIGNATION DES COMPAGNIES 1	LONGUEUR moyenne exploitée. 2	VOYAGEURS de 1 à 10 kilom. 3	VOYAGEURS de 11 à 25 kilom. 4	VOYAGEURS au-dessus de 25 kilom. 5	TOTAUX par COMPAGNIE 6
	kilom.	nombre	nombre	nombre	nombre
Nord	2.059	7.405.807	8.425.764	8.251.179	24.082.750
Est	2.635	10.499.307	10.163.726	6.843.667	27.506.700
Ouest	3.035	22.152.135	14.127.547	8.202.517	44.482.199
Orléans	4.359	4.003.808	5.495.696	8.109.056	17.608.560
Paris-Lyon-Méditerranée	6.053	5.799.029	10.435.443	15.854.568	32.089.040
Rhône au Mont-Cenis	132	127.135	395.957	340.745	863.837
Midi	2.314	2.172.380	3.398.726	5.667.610	11.238.716
Ceinture de Paris (Rive droite)	20 (a)	5.651.899	594.923	»	6.246.822
Grande Ceinture de Paris	34 (b)	»	»	»	111.115
Réseau de l'État	1.885	1.304.444	1.730.764	3.121.271	6.156.479
Ensemble des 7 grands réseaux et Ceintures	(c) 22.491	59.115.944	54.768.546	56 390.613	170.386.218
			170.275.103		
		Grande ceinture..	111.115		
			= 170.386.218		
Compagnies et lignes diverses	(d) 1.765	3.459.453	2.388.125	1.552.812	9.343.379
		Pour diverses Compagnies n'ayant pas produit les renseignements par catégorie.	7.400.390		
			1.942.989		
			= 9.343.379		
ENSEMBLE	(e) 24.249				179.729.597

(a) Y compris 13 kilomètres empruntés à la Compagnie de l'Est, et 7 kilomètres à la Compagnie de P.-L.-M.
(b) Y compris 15 kilomètres empruntés aux Compagnies de l'Ouest, d'Orléans et de P.-L.-M.
(c) Déduction faite des 35 kilomètres de parcours communs (Voir notes *a* et *b*).
(d) Y compris 7 kilomètres empruntés à la ligne du Rhône (Croix-Rousse à Sathonay).
(e) Déduction faite des 7 kilomètres de parcours commun (Voir Note *d*).

Droits réservés au Cnam et à ses partenaires

TABLEAU 22

—

TABLEAU GÉNÉRAL DU MOUVEMENT

DES VOYAGEURS ET DES MARCHANDISES

DANS LES GARES DE PARIS

PENDANT LES ANNÉES 1867 à 1881

Droits réservés au Cnam et à ses partenaires

TABLEAU 22.

—

Tableau général du mouvement des voyageurs et des marchandises dans les gares de Paris, pendant les années 1867 *à* 1881.

ANNÉES	NOMBRE DE VOYAGEURS.		NOMBRE DE TONNES DE MARCHANDISES					
			GRANDE VITESSE		PETITE VITESSE		ENSEMBLE	
1	Départ. 2	Arrivée. 3	Départ. 4	Arrivée. 5	Départ. 6	Arrivée. 7	Départ. 8	Arrivée. 9
1867	18.306.017	18.276.026	102.571	222.800	1.141.171	4.114.217	1.243.742	4.337.018
1868	17.242.468	16.842.463	134.662	244.361	1 092.646	4.151.126	1.227.308	4.395.487
1869	18.210.660	17 496.595	133.075	246.300	1.139.285	4.036.797	1.272.360	4.283.097
1870	»	»	»	»	»	»	»	»
1371	»	»	»	»	»	»	»	»
1872	18 101.472	17.520.966	111.988	223.390	1.398.053	3.954.544	1.510.041	4.182.934
1873	18.482.329	17.673.530	108.742	202.486	1.334.918	3.989.153	1.443.660	4.191.639
1874	18.917.705	18.040.640	126.563	216 626	1.329.186	3.796.198	1.455.749	4.012.824
1875	19.925.123	19.157.412	133.749	232.874	1.456.585	4.224.925	1 590.334	4.457.799
1876	19.878.882	19.026.982	129.074	227.451	2.152.612	5.267.333	2.281.686	5.494.784
1877	19.779.422	19.120.379	139.250	246.441	2.198.248	5.557.700	2.337.498	5.804.141
1878	22.748.819	22.191.312	151.481	269.810	2.393.569	5.744.516	2.545.050	6.014 326
1879	20.750.969	20.383.948	156.103	271.588	2.536.507	6.384.473	2.692.610	6.656.061
1880	22.882.772	22.385.401	178.446	295.299	2.847.039	7.276.754	3.025.485	7.572.053
1881	24.791.712	24.175.779	183.302	315.660	3.160.802	7.563.308	3.344.104	7.878.968

Droits réservés au Cnam et à ses partenaires

TABLEAU 23

—

TABLEAU DÉTAILLÉ

DU MOUVEMENT DES VOYAGEURS

ET DES MARCHANDISES

DANS LES GARES DE PARIS

PENDANT L'ANNÉE 1881

Droits réservés au Cnam et à ses partenaires

TABLEAU 23.

Tableau détaillé du mouvement des voyageurs et des marchandises dans les gares de Paris pendant l'année 1881.

DÉSIGNATION des CHEMINS	NOMBRE DE VOYAGEURS		NOMBRE DE TONNES DE MARCHANDISES					
			GRANDE VITESSE		PETITE VITESSE		ENSEMBLE	
	Départ	Arrivée	Départ	Arrivée	Départ	Arrivée	Départ	Arrivée
1	2	3	4	5	6	7	8	9
Nord.....	3.197.802	3.146.659	58.033	86.304	387.330	2.330.085	445.363	2.416.389
Est.....	6.070.925	5.955.295	17.897	22.678	305.539	1.148.893	323.436	1.171.571
Ouest.....	11.627.360	11.327.128	34.458	57.477	942.926	1.665.789	977.384	1.723.266
Orléans.....	2.114.553	2.026.254	34.053	87.007	417.911	920.109	451.964	1.007.116
Paris-L.-Médit.	1.781.072	1.720.443	38 861	62.194	1.107.096	1.498.432	1.145.957	1.560.626
TOTAUX...	24.791.712	24.175.779	183.302	315.660	3.160.802	7.563.308	3.344.104	7.878.968

Droits réservés au Cnam et à ses partenaires

TABLEAU 24

—

TABLEAU

DU TRANSIT ET DE L'EXPORTATION

En 1881

Droits réservés au Cnam et à ses partenaires

TABLEAU 24. — *Tableau du transit et de l'exportation en 1881.*

COMPAGNIES	TRANSIT		EXPORTATION	
	TONNAGE	PRODUIT	TONNAGE	PRODUIT
1	2	3	4	5
	tonnes	francs	tonnes	francs
État.	»	»	30.250	184.415
Nord	15.700	297.184	61.678	848.496
Est.	113.984	1.944.940	30.192	373.898
Ouest.	47.318	678.767	103.852	1.703.240
Orléans	287	9.562	33.897	911.023
Midi.	9.120	140.467	79.710	618.092
Méditerranée	194.978	4.947.734	403.881	5.588.410
TOTAUX. . . .	381.387	8.018.654	743.460	10.227.574

COMPARAISON AVEC L'EXERCICE 1880

ANNÉES	TRANSIT		EXPORTATION	
	TONNAGE	PRODUIT	TONNAGE	PRODUIT
1	2	3	4	5
	tonnes	francs	tonnes	francs
1880.	311.226	5.981.225	643.663	9.325.956
1881.	381.387	8.018.654	743.460	10.227.574
DIFFÉRENCE en plus pour 1881. . . .	70.161	2.037.429	99.797	901.618

Droits réservés au Cnam et à ses partenaires

TABLEAU 25

—

TABLEAU

DES TAXES KILOMÉTRIQUES MOYENNES

PERÇUES

SUR LES CHEMINS DE FER D'INTÉRÊT GÉNÉRAL

PENDANT LES ANNÉES 1855 à 1881

POUR LES VOYAGEURS ET LES MARCHANDISES

TRANSPORTÉES EN PETITE VITESSE

Droits réservés au Cnam et à ses partenaires

TABLEAU 25. — *Tableau des Taxes kilométriques moyennes perçues pour les voyageurs et les marchandises*

ANNÉES	NORD		EST		OUEST		ORLÉANS		PARIS-LYON MÉDITERR.		RHONE au MONT-CENIS		MIDI	
	Voyageurs	Marchandises	Voyageurs	Marchandises	Voyageurs	Marchandises	Voyageurs	Marchandises	Voyageurs	Marchandises	Voyageurs	Marchandises	Voyageurs	Marchandises
1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15
	cent.	cent.	cent.	cent.	cent.	cent.	cent.	cent.	cent.	cent.	cent.	cent.	cent.	cent.
1855	5.94	6.53	5.74	6.96	6.50	9.05	6.47	7.80	5.51	7.10	»	»	5.20	8.05
1856	6.34	7.17	6. »	7.21	5.88	9 25	5.76	7.55	5 73	7.70	»	»	4.69	7. »
1857	6.40	6.79	5.26	7.22	5.94	7.94	6. »	7.46	5.86	7.12	»	»	5.08	6.75
1858	6.27	6 70	6.01	7.36	5.83	8.12	5.99	7.77	5.57	6.66	»	»	5.03	6.92
1859	5.96	6.71	5.58	8.03	5.42	7.65	5.43	7 33	4.48	6 64	»	»	4.80	7 19
1860	6.23	6.93	5.87	7.51	5.61	7.33	5.70	6.83	5.34	6.39	»	»	5.19	6.71
1861	6.20	6.88	5.68	7.35	5.53	6.69	5.62	6.64	5.47	6.17	»	»	5.04	6.95
1862	6.27	7.20	5.61	7.18	5.32	6.61	5.66	6.61	5.57	6.25	6.13	9.99	4.98	6.82
1863	6.30	6.69	5.41	7.04	5 34	6 64	5.74	6.47	5.71	6 20	5 66	11.03	5.07	6.87
1864	6.32	6.13	5.20	5.91	5.36	6.54	5.73	6.33	5.58	5 84	7.22	12 56	5.55	6.09
1865	6.35	6.05	5.04	5.73	5.31	6.33	5.62	6.32	5.59	5.80	7.40	11.84	5.31	6.98
1866	6.07	5.94	4.98	5.73	5.33	6.31	5.64	6.25	5.66	5.66	7.22	10.62	5.32	6.87
1867	5.83	6.06	4.91	5.65	5.11	6.44	5.29	6.56	5.42	5.81	7.46	10.62	5.09	6 78
1868	5.92	5.79	4 90	5.73	5.16	6.72	5 59	6.60	5.61	5 71	6.05	9.52	5.12	6.92
1869	5.88	5.84	4.89	5.82	5.13	6.71	5.57	6 80	5.79	5.79	6.22	9.26	5.13	7.01
1870	5.51	5.48	4.24	6 11	4.25	6.67	5.50	6.80	5 50	5.80	5.53	5 80	4.18	6 75
1871	5.52	5.78	4.79	6.10	4.53	6.99	5.50	6.90	4.78	5.73	5 17	7 60	4.14	7.12
1872	5.97	5.41	5.26	5.63	4.98	6.48	5.29	6.20	5.43	5.59	6.64	7.34	4.77	7.15
1873	5.88	5.37	5.13	5 46	5. »	6.66	5.28	6 25	5.18	5.68	6.74	5.66	4.77	6.98
1874	5.90	5.67	4.98	5.59	5. »	6 59	5.28	6.35	5 56	5.61	7.08	6.44	4 85	7.07
1875	5.76	5.59	4.95	5.86	4.93	6.69	5.17	6.36	5.41	5.67	6 45	6.57	4.84	7.00
1876	5 67	5.76	4.90	5.91	4.86	6 60	5.21	6.14	5.41	5.68	6.37	6.55	4.91	7.37
1877	5.53	5.62	4.85	5.82	4.92	6.48	5.27	6.10	5 46	5.56	6.36	6.34	4.94	7.35
1878	5.64	5 54	4.86	5.85	4.75	6.36	5.17	6 12	5.52	5.62	6.12	6.33	4.94	7.24
1879	5.61	5.57	4.82	5.68	4.86	6 27	5.19	6.29	5.50	5.56	6.38	6.39	4.91	7.19
1880	5.03	5.47	4.73	5.61	4.74	6.14	5.20	6.25	5.49	5.68	6.50	6.10	4.94	7.29
1881	5.05	5.46	4.76	5.61	4.76	6.46	5.14	5.92	5 34	5.58	6.42	6.33	4 89	7.30

pour les chemins de fer d'intérêt général pendant les années 1855 à 1881 transportées en petite vitesse (impôts non compris).

CEINTURE (Rive droite)		GRANDE CEINTURE		ÉTAT		COMPAGNIES et lignes diverses (1)		MOYENNES pour les 7 grands réseaux		MOYENNES pour les lignes diverses		MOYENNES GÉNÉRALES		OBSERVATIONS
Voyageurs	Marchandises	Voyageurs	Marchandises	Voyageurs	Marchandises	Voyageurs	Marchandises	Voyageurs	Marchandises	Voyageurs	Marchandises	Voyageurs	Marchandises	
16	17	18	19	20	21	22	23	24	25	26	27	28	29	30
cent.	cent.	cent.	cent.	cent.	cent.	cent.	cent.	cent.	cent.	cent.	cent.	cent.	cent.	
4.18	14.55	»	»	»	»	5.33	8.87	6. »	7.42	5.33	9.06	5.91	7.65	
4.04	15.73	»	»	»	»	5.17	7.19	5.87	7 61	5 17	7 38	5.76	7.56	
4.09	16. »	»	»	»	»	6.03	8.38	5.95	7.20	6.03	10.68	5.95	7.26	
4 18	16.21	»	»	»	»	6.01	8.75	5.87	7.11	6.01	9.76	5.87	7.18	
3.33	16.38	»	»	»	»	5. »	8.85	5.15	7.12	5 »	9.63	5 15	7 21	
4 20	16 13	»	»	»	»	5.74	8.16	5.64	6.84	5.74	8.91	5.64	6.92	
4.01	16.80	»	»	»	»	5.59	8.72	5.61	6.63	5.59	9.51	5.61	6.72	
4.49	16.64	»	»	»	»	5.28	9.20	5.60	6.64	5.41	10.97	5.59	6.73	
4.39	16.82	»	»	»	»	4.97	9.01	5.64	6.51	5.09	9.91	5.62	6.60	
3.36	16.45	»	»	»	»	5.06	12 17	5.60	6.10	5.88	13.43	5.60	6.16	
3.42	16.60	»	»	»	»	4.94	11.99	5.53	6.02	5.55	13.34	5.53	6.08	
3.36	16.70	»	»	»	»	4 95	11.86	5.51	5.94	5.31	13.44	5.51	5 99	
3.44	16.23	»	»	»	»	5.29	10.97	5.29	6 05	5.31	12.63	5.29	6.10	
3.43	16.41	»	»	»	»	5.23	9.69	5.41	6.02	5. »	11.32	5.40	6.07	
3.08	16 23	»	»	»	»	5.32	9.68	5.44	6.11	4.94	11.13	5.31	6.16	
3.59	15.88	»	»	»	»	4.80	9.66	4.96	6 10	4.67	8.83	4.95	6.14	
3.68	16.42	»	»	»	»	5.12	9.83	4 88	6.20	4.92	10.79	4.88	6.26	
3.77	16.07	»	»	»	»	5.33	9 36	5.31	5.92	5.40	10.22	5.31	5.91	
3 78	15.85	»	»	»	»	5.16	9.02	5.30	5.84	5.31	8 87	5.30	5.90	
3.30	15.59	»	»	»	»	5.11	8.52	5.31	5.91	5.37	8.90	5 31	5.97	
3 59	16. »	»	»	»	»	4.93	8.26	5.22	6. »	5 01	8.82	5.21	6.06	
3.38	16.18	»	»	»	»	4.63	7.38	5.20	5.99	4.73	8.19	5.17	6.05	
3.48	15 95	4 27	»	»	»	4.79	7.98	5 21	5 90	4.86	8.58	5.20	5 96	
2 95	15 95	4.13	13.35	4.70	7.16	4.85	7.78	5.18	5.91	4.77	8.61	5.17	5.97	
3.40	16 08	4.09	16 07	4.71	7.23	4.62	7.28	5.18	5.90	4.76	8.54	5.17	5.95	
3.63	16.23	3.78	7.08	4.01	6.87	4.83	7.09	5.05	5.91	4.78	8. »	5.04	5.95	
3.73	16.12	4.02	8.27	3.85	5.46	4.54	7.22	5. »	5.83	4.73	8 04	4.99	5.88	

(1) Non compris les chemins de Ceinture et du Rhône au Mont-Cenis.
(2) Y compris ces chemins.

Droits réservés au Cnam et à ses partenaires

Droits réservés au Cnam et à ses partenaires

TABLEAU 26

—

TABLEAU RÉCAPITULATIF

DES RECETTES MOYENNES PERÇUES

PAR VOYAGEUR ET PAR TONNE DE MARCHANDISE

TRANSPORTÉE EN PETITE VITESSE

SUR LES CHEMINS DE FER D'INTÉRÊT GÉNÉRAL

PENDANT LES ANNÉES 1855 à 1881

Droits réservés au Cnam et à ses partenaires

TABLEAU 26

Tableau des recettes moyennes perçues par voyageur et par tonne de marchandise transportée en petite vitesse sur les chemins de fer d'intérêt général, pendant les années 1855 à 1881.

ANNÉES	1855 (1)	1856 (2)	1857 (3)	1858 (4)	1859 (5)	1860 (6)	1861 (7)	1862 (8)	1863 (9)
	f. c.	f. c.	f. c.	f. c.	f. c.	f. c.	f. c.	f. c.	f. c.
Recette moyenne par voyageur	3 27	2 92	2 85	2 73	2 67	2 52	2 43	2 45	2 40
Recette moyenne par tonne de marchandises	10 90	14 49	10 38	9 71	9 86	9 34	9 18	9 58	9 31

ANNÉES	1864 (10)	1865 (11)	1866 (12)	1867 (13)	1868 (14)	1869 (15)	1870 (16)	1871 (17)	1872 (18)
	f. c.	f. c.	f. c.	f. c.	f. c.	f. c.	f. c.	f. c.	f. c.
Recette moyenne par voyageur	2 35	2 25	2 15	2 24	2 05	2 01	2 06	2 34	2 04
Recette moyenne par tonne de marchandises	9 16	9 83	9 34	9 24	9 04	8 79	8 38	9 11	8 55

ANNÉES	1873 (19)	1874 (20)	1875 (21)	1876 (22)	1877 (23)	1878 (24)	1879. (25)	1880 (26)	1881 (27)
	f. c.	f. c.	f. c.	f. c.	f. c.	f. c.	f. c.	f. c.	f. c.
Recette moyenne par voyageur	1 98	1 95	1 90	1 87	1 82	1 95	1 80	1 79	1 76
Recette moyenne par tonne de marchandises	8 47	8 35	8 36	8 14	7 92	7 95	7 77	7 63	7 47

Droits réservés au Cnam et à ses partenaires

TABLEAU 27

—

TABLEAU COMPARATIF

DES TAXES MOYENNES KILOMÉTRIQUES

ET DES RECETTES MOYENNES

PERÇUES PAR VOYAGEUR OU PAR TONNE

DE MARCHANDISE

TRANSPORTÉE EN PETITE VITESSE DANS DIVERS PAYS

DE L'EUROPE

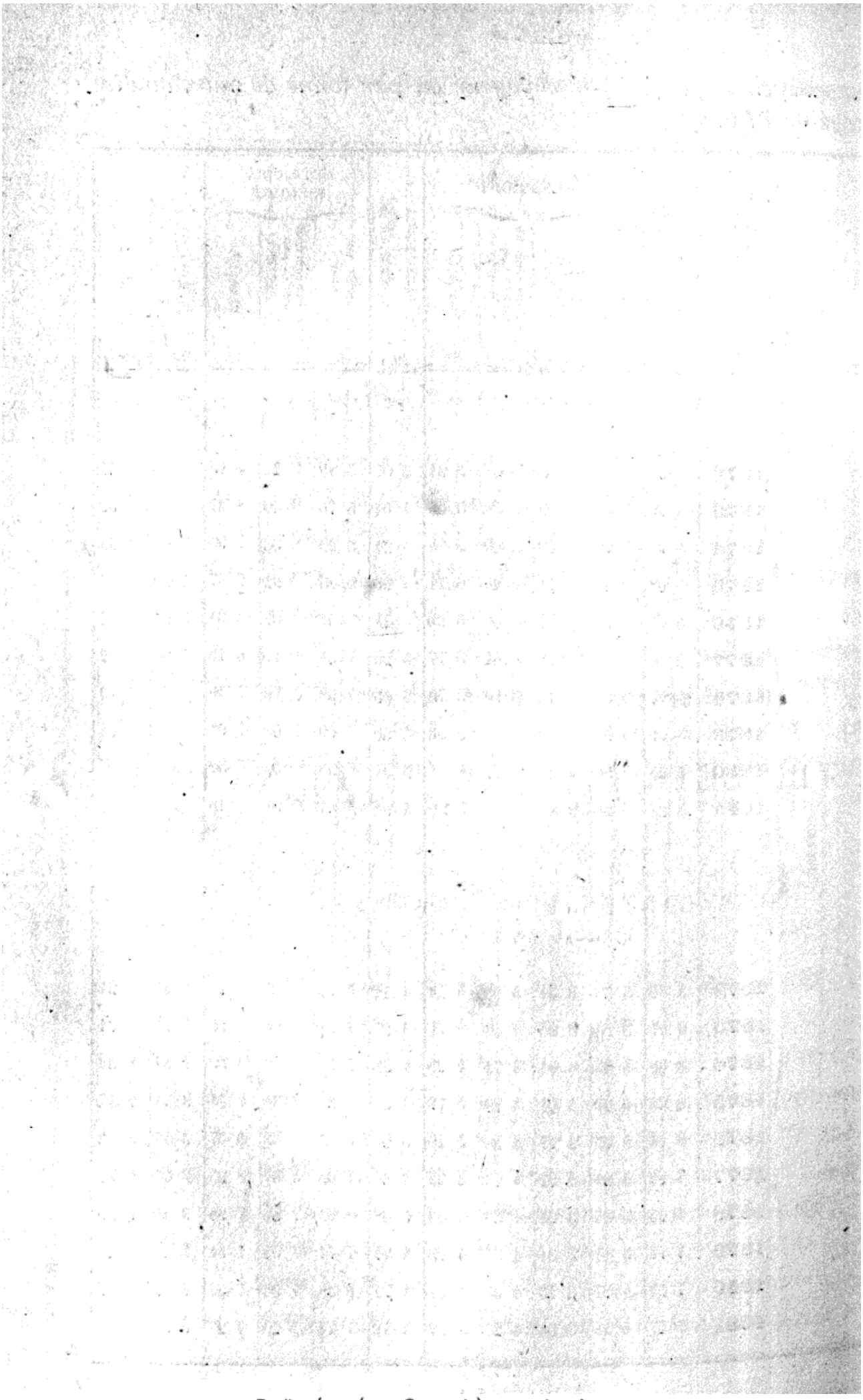
Droits réservés au Cnam et à ses partenaires

TABLEAU 27. — *Tableau comparatif des taxes moyennes kilométriques et des recettes moyennes perçues par voyageur ou par tonne de marchandise transportée en petite vitesse dans divers pays de l'Europe.*

1	ANNÉES 2	FRANCE (Impôt déduit) 3	ALLEMAGNE Chemins de l'État 4	ALLEMAGNE Chemins concédés exploités par l'État 5	ALLEMAGNE Chemins concédés exploités par les Compagnies 6	ALLEMAGNE Ensemble 7	ALSACE-LORRAINE et LUXEMBOURG 8	AUTRICHE-HONGRIE Chemins de l'État 9	AUTRICHE-HONGRIE Chemins concédés exploités par les Compagnies 10	AUTRICHE-HONGRIE Ensemble 11	BELGIQUE 12	ITALIE 13
		cent.	cent.	cent.	cent.	cent.	cent.	cent.	cent.	cent.	cent.	cent.
TARIF MOYEN perçu par voyageur et par kilomètre	1872	5.31	4.63	4.32	4.57	4.57	3.96	4.92	5.74	5.71	4.06	5.09
	1873	5.30	4.49	4 28	4 46	4.46	3.69	5.03	5.81	5.78	3.95	5.24
	1874	5.31	4.50	4.23	4.52	4.49	4.13	5.23	5.64	5.62	3.95	5.22
	1875	5.21	4.58	4.15	4.75	4.59	4.63	5.20	5.63	5.61	3.91	5.07
	1876	5.17	4.50	4.11	4.71	4.56	4.38	4.88	5 95	5.64	3.85	5.11
	1877	5.20	4.40	4.09	4.70	4.49	4.30	5.44	6.02	5.99	3.81	5.01
	1878	5.17	4.43	4.14	4.76	4.52	4 51	4.74	5.52	5.48	3.76	4.94
	1879	5.17	4.39	4.07	4.67	4.45	4.46	4.85	5.50	5.63	3.72	4.83
	1880	5.04	4.45	4.07	4.52	4.42	4.52	5.42	5 74	5.19	3.85	4.87
	1881	4.99	4.41	4.03	4.50	4.38	4.58	5.12	5.72	5.66	3.89	4.84
		f. c.	f. c.	f. c.	f. c.	f. c.	f. c.	f. c.	f. c.	f. c.	f. c.	f. c.
PRODUIT MOYEN d'un voyageur à toute distance	1872	2.04	1.57	1.08	1.55	1.49	1.01	3.50	2.89	2.90	0.93	2.42
	1873	1.98	1.48	1.12	1.48	1.43	0.95	3.19	3.02	3.03	0.88	2.47
	1874	1.95	1.41	1.09	1.41	1.37	1.04	3.05	2.63	2.65	0.85	2.42
	1875	1.90	1.41	1.08	1.41	1.37	1.19	3.29	2.61	2.63	0.84	2.36
	1876	1.87	1.39	1 07	1.39	1.35	1.16	3.24	2.73	2.63	0.80	2.43
	1877	1.82	1.34	1.08	1.40	1.33	1.10	3.90	2.77	2.81	0.78	2.43
	1878	1.95	1.37	1.15	1.45	1.37	1.25	3.33	2.77	2.79	0.76	2.37
	1879	1.80	1.38	1.14	1.44	1.37	1.22	2.92	2.77	2.75	0.75	2.29
	1880	1.79	1.42	1.12	1.34	1.36	1.24	3.04	2.88	2.90	0.88	2.28
	1881	1.76	1.42	1.09	1.36	1.37	1.25	2.91	2.72	2.74	0.82	2.33

14	ANNÉES 15	FRANCE (Impôt déduit) 16	ALLEMAGNE Chemins de l'État 17	ALLEMAGNE Chemins concédés exploités par l'État 18	ALLEMAGNE Chemins concédés exploités par les Compagnies 19	ALLEMAGNE Ensemble 20	ALSACE-LORRAINE et LUXEMBOURG 21	AUTRICHE-HONGRIE Chemins de l'État 22	AUTRICHE-HONGRIE Chemins concédés exploités par les Compagnies 23	AUTRICHE-HONGRIE Ensemble 24	BELGIQUE 25	ITALIE 26
		cent.	cent.	cent.	cent.	cent.	cent.	cent.	cent.	cent.	cent.	cent.
TARIF MOYEN perçu par tonne et par kilomètre	1872	5 91	6 15	5 15	6 01	5 91	5 07	5 88	8 23	8 15	»	6 92
	1873	5 90	5 80	5 09	5 82	5 68	4 91	5 76	8 39	8 27	»	7 00
	1874	5 97	5 94	5 19	6 09	5 86	5 24	6 20	8 03	7 95	5 69	6 86
	1875	6 06	6 45	5 15	6 25	6 11	5 60	6 86	7 92	7 87	4 99	7 03
	1876	6 05	6 30	5 01	6 06	5 95	5 44	6 82	8 07	8 01	5 01	6 82
	1877	5 96	6 24	4 75	5 84	5 77	5 26	7 39	8 19	8 15	4 91	6 82
	1878	5 97	6 05	5 16	5 66	5 73	5 15	7 63	7 70	7 69	»	7 13
	1879	5 95	5 83	4 92	5 52	5 53	5 00	7 09	7 68	7 65	»	6 94
	1880	5 95	5 56	4 65	5 77	5 41	5 01	7 99	7 49	7 52	»	6 99
	1881	5 88	5 36	4 66	5 77	5 28	4 93	5 61	7 39	7 18	»	6 82
		f. c.	f. c.	f. c.	f. c.	f. c.	f. c.	f. c.	f. c.	f. c.	f. c.	f. c.
PRODUIT MOYEN d'une tonne à toute distance	1872	8 55	5 63	3 54	4 60	4 74	4 42	6 36	8 99	8 90	2 94	8 21
	1873	8 47	5 65	3 66	4 48	4 71	3 67	6 91	8 76	8 69	2 95	8 31
	1874	8 35	5 85	4 01	4 74	4 98	4 35	7 96	8 55	8 53	2 87	8 32
	1875	8 36	6 06	4 01	4 90	5 12	4 88	8 89	8 30	8 31	3 44	8 37
	1876	8 14	6 05	3 97	4 85	5 10	5 06	9 45	8 33	8 37	3 47	8 73
	1877	7 92	5 89	4 05	4 73	5 02	4 88	11 03	8 87	8 95	3 47	8 44
	1878	7 95	5 64	3 96	4 55	4 83	5 08	9 63	7 86	7 94	3 45	8 39
	1879	7 77	5 41	3 81	4 37	4 63	4 94	7 71	7 64	7 64	3 46	8 40
	1880	7 63	4 77	3 73	4 35	4 47	4 71	8 38	7 50	7 57	3 42	8 47
	1881	7 47	4 54	3 56	4 27	4 29	4 46	7 44	7 26	7 27	3 31	8 43

Droits réservés au Cnam et à ses partenaires



Droits réservés au Cnam et à ses partenaires

TABLEAU 28

TABLEAU RÉCAPITULATIF

DES CONDITIONS

DANS LESQUELLES SONT DÉLIVRÉS

LES BILLETS D'ALLER ET RETOUR

ET

LES CARTES D'ABONNEMENT

Droits réservés au Cnam et à ses partenaires

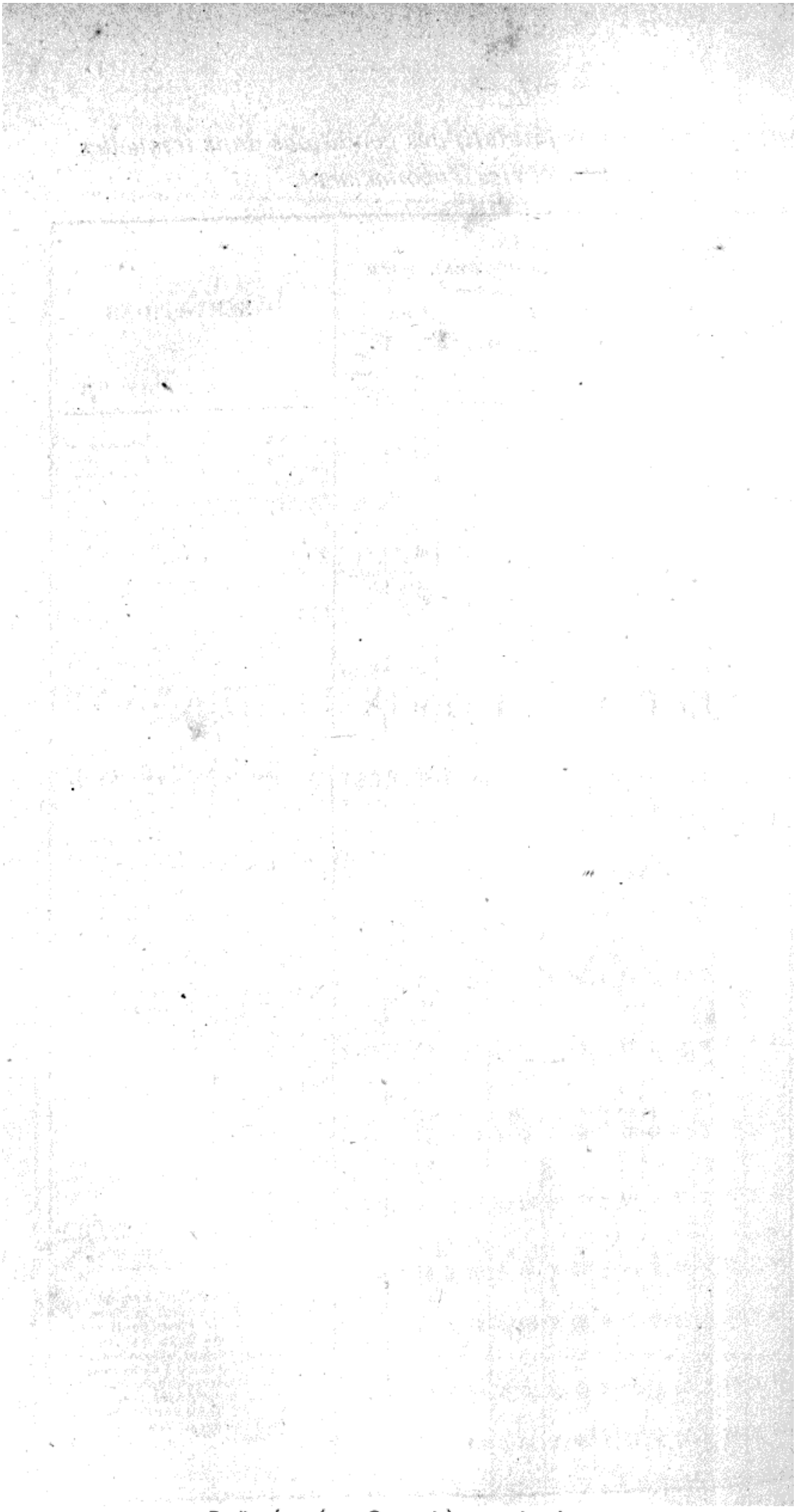
TABLEAU 28. — *Tableau récapitulatif des conditions dans lesquelles sont délivrés les billets d'aller et retour.*

DÉSIGNATION		RÉDUCTION SUR LES PRIX DU TARIF GÉNÉRAL en 1re classe	en 2e classe	en 3e classe	OBSERVATIONS
1		2	3	4	5
NORD	De Paris à toutes les stations du réseau et *vice versa*	25 %	25 %	15 %	
	Entre certaines gares déterminées	25 à 30 %	25 %	15 à 25 %	
EST	De Paris aux stations distantes de 200 kilomètres au maximum et *vice versa*	25 à 35 %	25 à 35 %	25 à 35 %	
	Entre certaines gares déterminées	25 à 30 %	25 à 30 %	25 à 30 %	
OUEST	Paris. Banlieue	35 à 60 %	35 à 60 %	35 à 60 %	
	Paris. A toutes les gares du réseau et *vice versa*	25 %	25 %	25 %	
	Entre certaines gares déterminées	25 à 30 %	25 à 30 %	25 à 35 %	
ORLÉANS (1)	De Paris aux gares sises en-deçà d'Etampes et de Dourdan et *vice versa*	25 %	25 %	30 %	(1) Des billets d'abonnement, délivrés seulement par série de 20, et comportant une réduction de 10 0/0 sur le prix ordinaire des billets de 1re et de 2e classe, sont distribués dans les banlieues de Paris, de Nancy et de Bordeaux.
	De Paris à toutes les gares sises au delà d'Etampes et de Dourdan et *vice versa*	25 %	25 %	25 %	
	Entre certaines gares déterminées	25 à 33 %	25 à 33 %	25 à 33 %	
P.-L.-M.	De Paris à un maximum de distance de 272 kilom. et *vice versa*	25 à 30 %	25 à 30 %	25 à 30 %	
	Entre certaines gares déterminées	25 à 35 %	25 à 35 %	25 à 35 %	
MIDI	Entre certaines gares déterminées	25 à 35 %	30 à 35 %	30 à 35 %	
ÉTAT	Entre deux gares quelconques du réseau	40 %	40 %	40 %	
	Banlieue de Rouen	35 %	35 %	30 %	

TABLEAU 28 (Suite). — *Tableau récapitulatif des conditions dans lesquelles sont délivrées les cartes d'abonnement.*

DÉSIGNATION	DISTANCES	RÉDUCTION SUR LES PRIX DU TARIF GÉNÉRAL POUR 3 mois 1re classe	3 mois 2e classe	3 mois 3e classe	6 mois 1re classe	6 mois 2e classe	6 mois 3e classe	1 an 1re classe	1 an 2e classe	1 an 3e classe	OBSERVATIONS
6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17
	kil.										**NOTA.** — *Les cartes d'abonnement embrassent des parcours très étendus. Pour ne pas donner au présent tableau un développement excessif, on l'a limité aux abonnements les plus intéressants et les plus nombreux : les abonnements de banlieue. Le coefficient de réduction a été calculé en supposant 600 voyages par année.*
Banlieue (b) de Paris, pour tout le réseau	10	35 %	40 %	»	»	»	»	»	»	»	
	50	72 %	72 %	»	»	»	»	»	»	»	
	10	»	»	»	50 %	57 %	»	66 %	66 %	»	
	50	»	»	»	80 %	78 %	»	84 %	84 %	»	
Est (c) pour tout le réseau	10	33 %	33 %	38 %	50 %	55 %	79 %	66 %	66 %	85 %	(a) La Cie accorde une réduction de moitié sur le prix des abonnements aux élèves qui, n'ayant pas atteint l'âge de dix-huit ans, font leurs études à Paris dans un lycée ou dans une institution. — Il n'est pas délivré de cartes de 3e classe.
	50	68 %	68 %	74 %	80 %	78 %	82 %	84 %	84 %	87 %	
	10	8 %	10 %	9 %	40 %	36 %	33 %	60 %	55 %	55 %	(b) Ces abonnements de trois mois ne sont établis que pour les relations de Paris avec les stations de la banlieue situées à 105 kilomètres et moins.
	50	71 %	70 %	70 %	79 %	79 %	76 %	85 %	84 %	84 %	
Banlieue (e) de Paris, pour tout le réseau	10	61 %	59 %	»	75 %	70 %	»	80 %	80 %	»	(c) Pour tout le réseau (ligne de Vincennes exceptée), dans un périmètre de 500 kilomètres. La Cie accorde également aux écoliers et aux étudiants des Facultés de Paris et de Nancy des cartes d'abonnement avec une réduction de 70 0/0 sur le prix des billets simples.
	10	42 %	55 %	48 %	56 %	56 %	56 %	67 %	67 %	68 %	
	50	74 %	74 %	74 %	80 %	80 %	80 %	85 %	85 %	85 %	(d) Des cartes d'abonnement à moitié prix sont délivrées aux élèves de vingt-et-un ans au plus, qui font leurs études dans un lycée ou une institution à Paris.
	10	53 %	53 %	52 %	65 %	65 %	65 %	74 %	74 %	71 %	(e) Sur les lignes de la banlieue de Paris, les prix des cartes d'abonnement sont très variables ; on a choisi les plus bas, à titre d'exemple. Comme pour le Nord, il n'est pas délivré de cartes d'abonnement pour la banlieue, en 3e classe.
	50	76 %	76 %	76 %	82 %	82 %	82 %	87 %	87 %	87 %	
	10	40 %	42 %	41 %	56 %	56 %	55 %	67 %	67 %	67 %	(f) Les élèves qui suivent les cours à Paris jouissent d'une réduction de moitié des prix des abonnements ordinaires.
	50	74 %	74 %	74 %	80 %	80 %	80 %	85 %	85 %	85 %	
	10	33 %	33 %	30 %	50 %	55 %	55 %	66 %	66 %	66 %	(g) Ainsi que la Cie d'Orléans, la Cie de P. L. M., consent la même réduction aux élèves des lycées et institutions âgés de vingt-et-un ans au plus. — La Cie délivre aussi des cartes d'abonnement aux ouvriers des manufactures et des mines, avec une réduction de 75 0/0 sur le prix du tarif général des places de 3e classe.
	50	68 %	68 %	70 %	79 %	79 %	78 %	84 %	84 %	85 %	

Droits réservés au Cnam et à ses partenaires



Droits réservés au Cnam et à ses partenaires

TABLEAU 29

—

TABLEAU COMPARATIF

DE

LA VALEUR ET DU PRIX DE TRANSPORT

DES MARCHANDISES TRANSPORTÉES EN PETITE VITESSE

PAR LA COMPAGNIE DE L'EST

EN 1878

Droits réservés au Cnam et à ses partenaires

TABLEAU 29

Tableau comparatif de la valeur et du prix de transport des marchandises transportées en petite vitesse par la Compagnie de l'Est en 1878.

(Les marchandises étant réparties suivant la classification nouvelle approuvée en principe en 1879 par le Ministre des Travaux-Publics.)

N° DE LA SÉRIE 1	TONNAGE 2	PROPORTION du tonnage par série au tonnage total 3	VALEUR moyenne de la tonne 4	RECETTE moyenne par tonne 5	RAPPORT entre la valeur et la recette moyenne 6	OBSERVATIONS 7
	tonnes		fr.	fr. c.		
1	490.000	6.04	3.510	17 45	201	Les chiffres portés au tableau ci-contre ne sont qu'approximatifs ; ils suffisent néanmoins pour mettre en relief les variations considérables du rapport entre la valeur des marchandises et celui de leur transport, pour les diverses séries de la classification.
2	599 000	7.35	1.400	12 44	113	
3	599.000	7.36	400	13 43	30	
4	1.307.000	16.07	260	6 46	40	
5	1.498.000	18.42	45	4 63	10	
6	2.440.000	30.00	14	3 68	4	
Divers..	1.200.000	14.76	»	»	»	
TOTAUX.	8.133.000	100.00				

Droits réservés au Cnam et à ses partenaires

TABLEAU 30

—

TABLEAU GÉNÉRAL

DU PERSONNEL EMPLOYÉ

SUR

LES CHEMINS DE FER D'INTÉRÊT GÉNÉRAL

PENDANT LES ANNÉES

1855 à 1881

Droits réservés au Cnam et à ses partenaires

TABLEAU 30. — *Tableau général du personnel employé sur les chemins de fer d'intérêt général pendant les années* 1855 *à* 1881.

ANNÉES	NORD		EST		OUEST		ORLÉANS		PARIS-LYON-MÉDITERR.		RHONE au MONT-CENIS		MIDI		CEINTURE (Rive droite)		GRANDE CEINTURE		ÉTAT		COMPAGNIES et LIGNES DIVERSES		TOTAUX et MOYENNES		ANNÉES
	Nombre total.	Nombre par kilom.	Nombre total.	Nombre par kilom.	Nombre total.	Nombre par kilom.	Nombre total.	Nombre par kilom.	Nombre total	Nombre par kilom.	Nombre total.	Nombre par kilom.	Nombre total.	Nombre par kilom.	Nombre total.	Nombre par kilom.	Nombre total.	Nombre par kilom.	Nombre total.	Nombre par kilom.	Nombre total.	Nombre par kil.	Nombre total.	Nombre par kilom.	
1	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
1855	8.444	10.66	9.516	9.06	3.464	4.30	8.332	6.56	5.091	8.91	»	»	1.316	4 41	156	9.17	»	»	»	»	7.420	10,35	43.769	7.92	**1855**
1856	8.781	11.09	10 956	10.36	7.236	8.27	8 737	6.46	6.290	9.60	»	»	2.569	5.51	173	10 18	»	»	»	»	7.809	8.01	52.551	8.49	**1856**
1857	9.261	10.79	14.014	10.02	7.339	7.72	8 919	6.03	16.265	9.88	»	»	3.771	7.94	239	14.06	»	»	»	»	2.086	5.72	63.894	8.59	**1857**
1858	9.736	10.66	15.105	9.33	8.400	7.34	10 370	5.95	18 845	10.40	»	»	3.451	6.87	244	14 35	»	»	»	»	3.463	5 52	71.614	8.26	**1858**
1859	13 151	13.76	13.064	7.91	8.564	7.17	10 627	5.80	20.685	11.02	»	»	3.464	6.12	248	14.59	»	»	»	»	3 953	6.12	75.756	8.36	**1859**
1860	10 610	10.75	13.795	8 20	10.721	8.85	10.917	5.66	21.594	11.15	»	»	3.894	6.58	235	15.59	»	»	»	»	3 871	5.99	77.697	8.35	**1960**
1861	12.719	11.46	14.345	8.40	10.721	8.85	11.868	5.32	25 681	11.94	563	5.41	6.512	6.80	288	16.91	»	»	»	»	4.248	5 93	86.445	8.55	**1861**
1862	12.783	10.96	13 386	7.71	12.481	9.55	12.814	5.38	30.301	11.60	607	5.23	6.823	6.26	410	24.12	»	»	»	»	4.281	6.44	93.889	8.47	**1862**
1863	12.524	10.66	14.194	6.15	11.712	7.59	13 562	5.26	33.919	11.59	545	4.70	7.562	6.15	400	23.53	»	»	»	»	725	5 22	95 143	7.91	**1863**
1864	12 840	10 93	16.607	6.66	13.136	7.81	14.799	5.10	35 338	11 02	526	4.53	8 210	6.26	335	19.71	»	»	»	»	701	5.01	102.492	7.86	**1864**
1865	15 378	12.94	17.127	6.81	15.846	8.53	15.914	5.23	33.540	10.36	495	4.27	8 572	6. »	338	19.88	»	»	»	»	597	4.29	107.808	7.96	**1865**
1866	16.298	13.21	17.607	6.88	17.597	8.74	16.531	5 12	33 982	9 50	493	4.25	9.735	6.03	337	23.35	»	»	»	»	565	5.71	113.205	7.84	**1866**
1867	17.781	12.08	18.672	7.04	19.380	9.18	17.853	5.15	35.718	9.07	»	»	10.491	6.10	477	23.85	»	»	»	»	1.269	4.47	121.641	7.77	**1867**
1868	20.187	13.66	19.255	7.17	19.709	9.09	19 614	5.30	37.270	9 16	»	»	10.609	6.18	474	23.70	»	»	»	»	1.771	4.66	128.889	7.95	**1868**
1869	20.605	13 24	24.592	8.60	19.851	9.13	20 956	5.40	38.021	9 07	»	»	11.359	6.07	513	25 65	»	»	»	»	2 316	5.07	138.213	8.14	**1869**
1870	16.803	10.34	21 636	7.48	19.034	8.44	20.939	5.40	34.829	7.92	»	»	12.107	6.47	530	26.50	»	»	»	»	2.520	4.69	128.398	7.36	**1870**
1871	24 076	14.81	18.254	8.44	18.780	8.27	22.030	5 50	41.836	9.23	»	»	13.064	6.91	522	26.10	»	»	»	»	3.051	4.10	141.613	8.22	**1871**
1872	25.463	15.33	19.041	8.75	21.025	8.88	22 437	5 50	44.252	9.14	»	»	13.150	6 93	565	28.25	»	»	»	»	3.208	4 11	149 141	8.37	**1872**
1873	26.090	15.69	22.467	9.94	21.848	8.93	22 995	5.54	47.596	9.63	»	»	13.209	6.88	569	28.45	»	»	»	»	4.881	4.35	159.745	8.62	**1873**
1874	26.321	15.69	21.557	9.62	22.030	8.79	22.791	5.49	48.067	9.54	»	»	14 692	7.30	580	29. »	»	»	»	»	6.180	4.38	162 221	8.50	**1874**
1875	29.495	16.54	21.999	9 66	21.654	8 61	23.675	5 56	47.891	9.30	»	»	15.361	7.56	578	28.90	»	»	»	»	7.298	4 20	167.954	8.50	**1875**
1876	32.000	14.75	21.842	9 59	22.488	8.80	24.269	5.70	48.765	9.12	»	»	15.107	8.33	589	29.45	»	»	»	»	7.034	4.28	174.091	8.56	**1876**
1877	33 285	15.16	22.777	9.48	23.791	8.93	24.522	5.68	49 818	9 01	»	»	17.205	7.97	608	30 40	46	1.48	»	»	7.420	4 16	179.532	8.55	**1877**
1878	32.520	14.14	23.514	9.26	26.157	9.34	24.271	5.61	49 919	8.71	»	»	17.318	7.87	639	31.95	45	1.45	5.644	3.55	2.956	4 10	182.983	8.27	**1878**
1879	35.709	13.65	24.613	9.49	28.309	9.72	25.411	.83	51.538	8.78	»	»	18.096	8.22	676	33.80	53	1.71	6.292	3.82	3.196	3 91	193.893	8.52	**1879**
1880	37.762	15.61	25.735	9.86	29.741	10.00	25.085	5.75	55 291	8.98	»	»	19.339	8.33	718	35.90	128	3.76	7.224	3.99	3.679	3.95	204.702	8.68	**1880**
1881	44.742	15.96	26.701	10 05	30 774	9.99	25.575	5.86	60.180	9.65	»	»	20.189	8.73	745	37.25	117	3.44	8.529	4.26	6.547	3.82	221.099	8.83	**1881**

Droits réservés au Cnam et à ses partenaires



Droits réservés au Cnam et à ses partenaires

TABLEAU 31

TABLEAU DÉTAILLÉ

DU PERSONNEL EMPLOYÉ

SUR LES CHEMINS DE FER D'INTÉRÊT GÉNÉRAL

PENDANT L'ANNÉE 1881

Droits réservés au Cnam et à ses partenaires

TABLEAU 31. — *Tableau détaillé du personnel employé sur les chemins de fer d'intérêt général pendant l'année 1881.*

1		NORD 2	EST 3	OUEST 4	ORLÉANS 5	PARIS-LYON MÉDITERR. 6	RHONE au MONT-CENIS 7	MIDI 8	CEINTURE (Rive-droite) 9	GRANDE CEINTURE 10	ÉTAT 11	COMPAGNIES et LIGNES DIVERSES 12	TOTAUX et MOYENNES 13
		kilom.	kilom.	kilom.	kilom.	kilom.	kilom.	kilom.	kilom	kilom.	kilom.	kilom.	kilom.
Longueur exploitée au 31 décembre.....		(a) 2.800	2.657	3.080	4.359	(b) 6.241	(c) »	2 314	20	(d) 34	(e) 2.004	(f) 1.911	(g) 25 370
Nombre total de fonctionnaires et agents	Administration centrale	228	383	411	319	366	»	438	18	»	384	108	2.655
	Mouvement et trafic.....	15.375	11.307	12.776	9.393	29.126	»	8.809	508	27	2.276	2.061	91.658
	Traction et matériel.....	10 543	7.852	8.178	7.316	16.486	»	4.039	28	42	2 065	1.130	57.679
	Voie et bâtiments.....	18.596	7.159	9.409	8.547	14.202	»	6.903	191	48	3.804	3.248	72.107
	TOTAUX...	44.742	26.701	30.774	25.575	60.180	»	20.189	745	117	8.529	6.547	224.099
Nombre par kilomètre	Administration centrale....	».08	».14	».13	».07	».06	»	».19	».90	»	».19	».06	(h) ».11
	Mouvement et trafic	5.49	4.26	4.15	2.15	4.67	»	3.81	25.40	».79	1.14	1.08	3.61
	Traction et matériel	3.76	2 96	2.66	1.68	2.64	»	1.75	1.40	1.24	1.03	».59	2.27
	Voie et bâtiments.....	6.63	2.69	3.05	1.96	2.28	»	2.98	9.55	1.41	1.90	1.70	2.84
	TOTAUX....	15 96	10 05	9 99	5.86	9.65	»	8.73	37.25	3.44	4.26	3.43	8.83

(*a*) Y compris 399 kilomètres de lignes d'intérêt général et 330 kilom. de lignes d'intérêt local exploitées par la Compagnie du Nord, en dehors du réseau d'intérêt général dont elle est concessionnaire.

(*b*) Y compris 132 kilomètres pour le chemin du Rhône au Mont-Cenis exploité par la Compagnie de Paris-Lyon-Méditerranée.

(*c*) Compris dans le réseau de Paris-Lyon-Méditerranée.

(*d*) Y compris 13 kilomètres empruntés à l'Est et 7 kilomètres à la Compagnie de Paris-Lyon-Méditerranée.

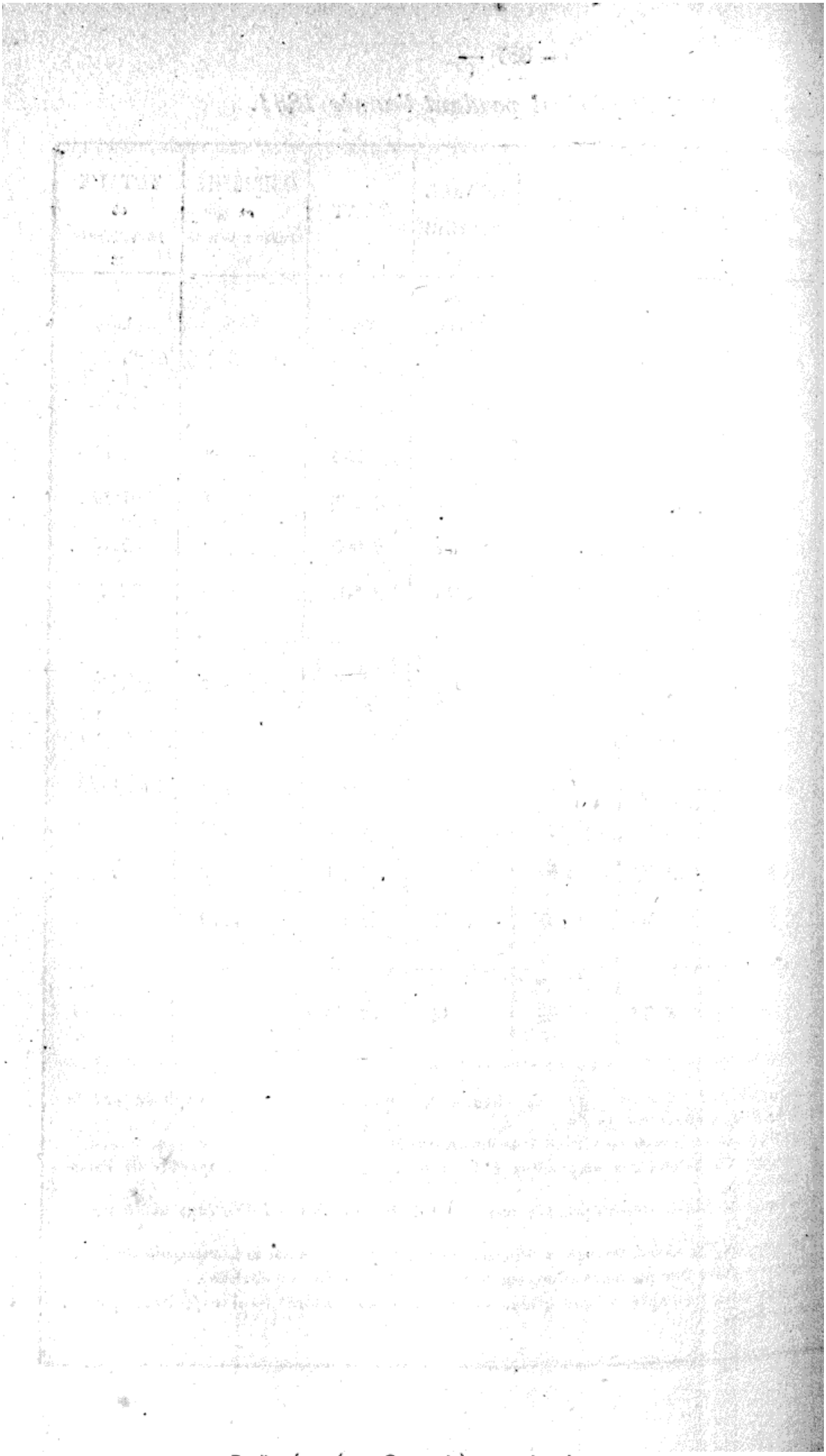
(*e*) Y compris 15 kilomètres empruntés aux Compagnies de l'Ouest, d'Orléans et de Paris-Lyon-Méditerranée.

(*f*) Non compris 399 kilom. de lignes d'intérêt général exploitées par la Compagnie du Nord.

(*g*) Déduction faite des parcours communs à diverses lignes (50 kilomètres).

(*h*) Chiffres tenant compte de 330 kilomètres de lignes d'intérêt local exploitées par la Compagnie du Nord.

Droits réservés au Cnam et à ses partenaires



Droits réservés au Cnam et à ses partenaires

TABLEAU 32

TABLEAU GÉNÉRAL

DU MATÉRIEL ROULANT

EMPLOYÉ

SUR LES CHEMINS DE FER D'INTÉRÊT GÉNÉRAL

PENDANT LES ANNÉES 1855 à 1881

Droits réservés au Cnam et à ses partenaires

TABLEAU 32. — *Tableau général du matériel roulant employé sur les chemins de fer d'intérêt général pendant les années 1855 à 1881.*

ANNÉE	LONGUEUR TOTALE exploitée au 31 décembre.	LOCOMOTIVES			VOITURES A VOYAGEURS							WAGONS de service.	
		à voyageurs. — Nombre.	à marchandises et diverses. — Nombre.	Nombre total.	de 1re classe y compris les voitures de luxe.		de 2e classe y compris les voitures mixtes.		de 3e classe.		Nombre total.	Nombre total.	Capacité moyenne en tonnes.
					Nombre.	Nombre de places moyen.	Nombre.	Nombre de places moyen.	Nombre.	Nombre de places moyen.			
1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14
	kilom.												tonnes
1855	5.526	1.223	672	1.895	997	23.0	1.951	35.1	1 950	44.2	4 898	1.894	4.1
1856	6.189	1.407	903	2.310	1.132	23 0	2.016	36.4	2.273	40.2	5.421	2.464	3.7
1857	7.442	1 590	1 139	2.729	1 281	19.0	2.345	38.7	2.636	42 2	6.262	2.549	5.0
1858	8.669	1.610	1 230	2.870	1.367	23 6	2 481	37 8	2.885	43.2	6.733	3.160	5 0
1859	9.061	1.712	1.302	3.014	1.398	24.0	2 618	38.0	3.074	41.0	7.090	3.015	4.5
1860	9 311	1.765	1.380	3.145	1 408	22 9	2.675	38 9	3.140	40.9	7 223	3.104	3.8
1861	10.108	1.847	1 529	3.376	1 531	25.0	2.742	41.6	3.238	41 6	7.511	3.178	4 6
1862	11.092	1.907	1.748	3.655	1 666	24.4	2 959	40.3	3.438	42 6	8 063	3 488	4.4
1863	12.032	1.940	1 887	3 827	1.775	24.9	2.988	40.3	3 673	41.9	8.436	3 485	4.4
1864	13.038	1.992	1.937	3.929	1.841	24.8	3.073	40.0	3 872	42.7	8.786	3 643	4.5
1865	13.544	2.060	2.063	4.123	1.997	25.1	3.176	41.3	4.237	43.1	9.430	3.770	4.5
1866	14.447	2 067	2 205	4.272	2.121	24.4	3.345	41.5	4.498	43.4	9.967	3 871	4.4
1867	15.657	2.172	2 360	4 532	2 400	24.7	3.870	41 7	5 132	44.4	11.402	4 301	4.4
1868	16.210	2.196	2.466	4 662	2.428	24.5	3.896	40 4	5.219	44.3	11.543	4.483	4.5
1869	16 973	2 273	2 597	4,870	2.449	24.5	3 972	41.6	5.334	44.4	11.755	4 575	4.5
1870	17.445	2.243	2.690	4,933	2 4.3	24.5	4.029	42 3	5.468	44.6	11.990	4.661	4.6
1871	17.229	2.298	2.745	5.043	2.540	24.6	4.106	41.9	5.513	44.7	12.159	4.767	4.5
1872	17.798	2.348	3.002	5 350	2 549	24 6	4.184	41.6	5.577	45.2	12.301	4.922	4.2
1873	18.523	2.411	3 162	5 573	2.642	24.0	4 304	40 6	5.789	45.2	12.735	5.339	4.2
1874	19.066	2.431	3.472	5.903	2 764	23.7	4 436	40.5	5 964	45.4	13 164	5 513	4.2
1875	19 748	2.519	3 638	6.157	2 802	23 7	4.596	40 6	6.061	45.4	13.459	5.645	4.2
1876	20.301	2.513	3.740	6 253	2.749	23.4	4.706	40.5	6.251	45.5	13.706	5 700	4.2
1877	20.980	2.603	3 842	6.445	2 942	23.6	4 957	40 2	6.514	45.7	14.413	5.716	4.0
1878	22.104	2.771	3 897	6.668	3 087	23 8	5.313	41 8	6.925	46.6	15.325	6.047	3.9
1879	(a) 23.189	2 782	3.971	6 753	3 166	23.8	5.395	41.6	6.898	46.2	15.389	6.217	4.0
1880	b 24.060	2 826	4.067	6.893	3 208	24.3	5.315	41.4	6 909	46 2	15.432	6 473	4.1
1881	(c) 25.700	2.893	4.421	7.314	3.292	24.9	5.561	42.2	7.302	46.6	16 155	6.975	4.0

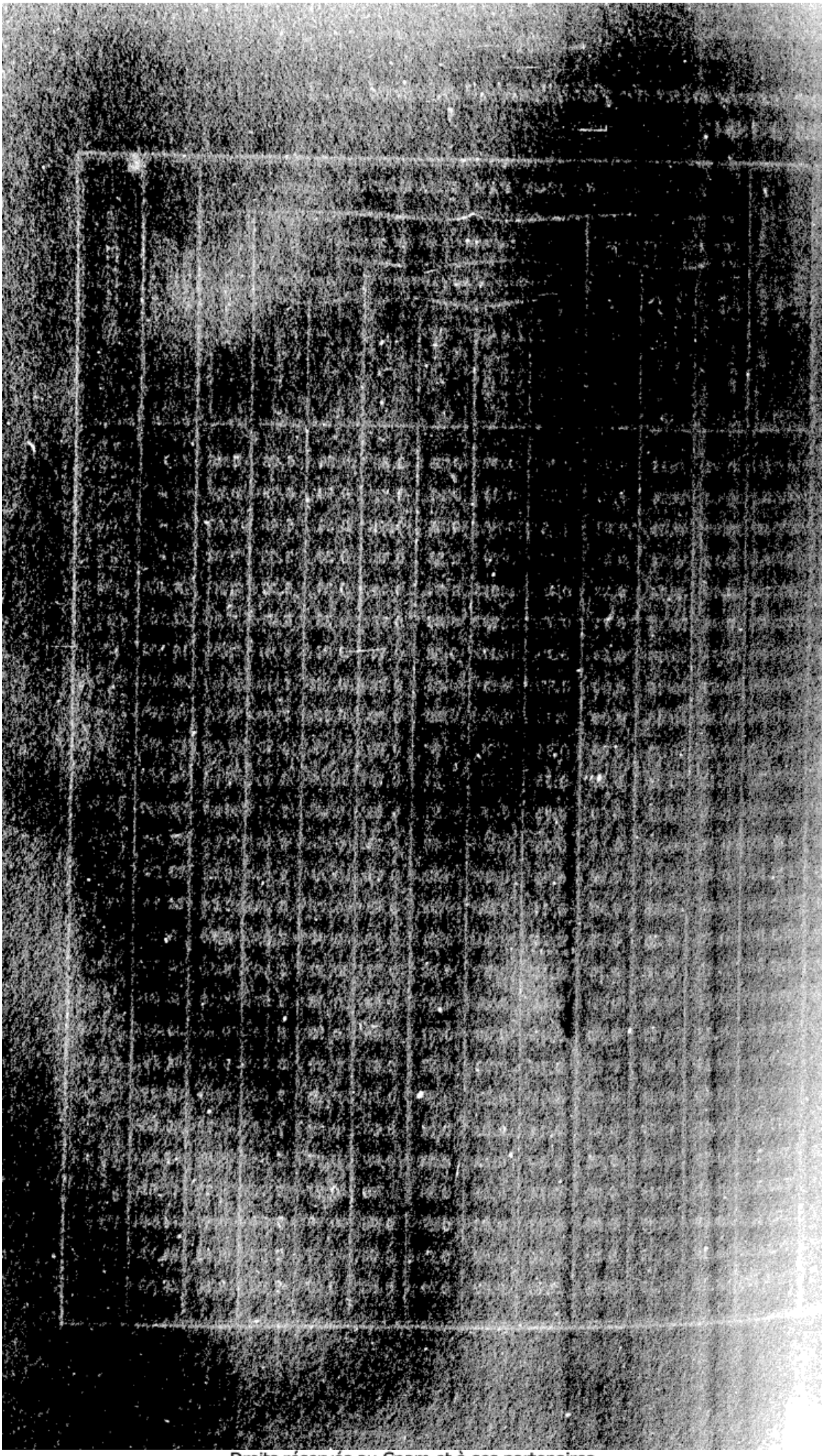
WAGONS à marchandises de toute nature.		TOTAL GÉNÉRAL des voitures et wagons.	NOMBRE PAR KILOMÈTRE									NOMBRE de véhicules munis de freins.	OBSERVATIONS
			DE LOCOMOTIVES			DE VOITURES ET WAGONS							
						VOITURES A VOYAGEURS			WAGONS				
Nombre total.	Capacité moyenne en tonnes.		à voyageurs.	à marchandises et diverses.	Ensemble.	de 1re classe, y compris les voitures de luxe.	de 2e classe, y compris les voitures mixtes.	de 3e classe.	Total.	de service.	de marchandises.	Ensemble.	
15	16	17	18	19	20	21	22	23	24	25	26	27	28	29
	tonnes													
31.425	6.4	41.217	0.22	0.12	0.34	0.18	0.36	0.35	0.89	0.34	6.23	7.46	»	
42.015	7.0	49.900	0 23	0.14	0.37	0.18	0.32	0.37	0.87	0.40	6.79	8.06	»	
47.621	7 6	56 423	0.22	0.15	0.37	0.17	0.32	0.35	0.84	0.34	6.40	7.58	»	
51.376	8 0	61.269	0.19	0.14	0.33	0 16	0 29	0.33	0.78	0.36	5.93	7 07	»	
57.657	7.8	67.762	0.19	0.14	0.33	0.15	0 29	0.34	0.78	0.33	6.37	7.48	8.486	
61 596	7.7	71.923	0.19	0.15	0 34	0.15	0.29	0.34	0.78	0.33	6.61	7.72	9.705	
66.715	8.4	79.404	0.18	0.15	0 33	0.15	0.27	0.32	0.74	0.31	6.80	7.85	10.553	
82 446	8 0	93.997	0 17	0.16	0 33	0.15	0.27	0.31	0.73	0.31	7.43	8.47	14.085	
85.335	7.9	97.256	0.16	0 16	0.32	0.15	0.25	0.30	0.70	0.29	7.09	8.08	16.430	
88.710	8 0	101 139	0.15	0.15	0.30	0.14	0.24	0.30	0.68	0.28	6 80	7.76	17.326	
94.378	8.2	107.578	0.15	0.15	0.30	0.15	0 24	0.31	0.70	0.28	6.96	7 94	19.583	
102.607	8.3	116.535	0.15	0.15	0 30	0.15	0.23	0 31	0 69	0.27	7.11	8.07	20.887	
109.228	8.2	124.931	0.14	0.15	0.29	0 15	0.25	0.33	0.73	0 27	6.98	7 98	23.184	
113.914	8 2	129.940	0.14	0 15	0.29	0.15	0.24	0.32	0 71	0.28	7.02	8.01	23.525	
117.616	8.3	133.946	0.14	0.15	0.29	0 14	0.23	0.32	0.69	0.27	6.93	7.89	24 850	
122.921	8.3	139.572	0.13	0.15	0.28	0.14	0.23	0.31	0 68	0.27	7.05	8.00	25.797	
129.497	8 3	146.423	0.13	0.16	0.29	0.15	0.24	0.32	0 71	0.27	7 52	8 50	26.850	
141.724	8.3	158.947	0.13	0.17	0.30	0.14	0.24	0.31	0.69	0 28	7.96	8.93	28.004	
150.109	8 3	168 183	0.13	0.17	0.30	0.15	0.23	0.31	0 69	0.29	8.10	9.08	30.826	
155.345	8 3	174.082	0.13	0.18	0.31	0.15	0.23	0 31	0.69	0.29	8.15	9.13	34.137	
156.875	8.3	175.979	0.13	0.18	0 31	0.14	0.23	0.31	0.68	0.29	7.94	8.91	35.222	
157.642	8.9	177.048	0.12	0 19	0.31	0.14	0.23	0.31	0.68	0 28	7.76	8.72	35.666	
165.611	8.9	185.740	0 13	0.18	0.31	0 14	0.24	0.31	0.69	0.27	7.89	8.85	37.532	
171.186	9.0	192.358	0.12	0.18	0 30	0 14	0.24	0.31	0 69	0.27	7.74	8.70	41.516	
174.901	9.0	196 507	0.12	0.17	0.29	0.13	0.23	0.30	0.66	0 27	7.54	8.47	44.091	
182 089	9.0	203.994	0.12	0.17	0 29	0.14	0.22	0 29	0.65	0.27	7.73	8.65	45.233	
196.993	9.1	220.123	0.11	0.17	0.28	0.13	0.22	0 28	0.63	0.27	7.66	8.56	48.836	

(a) Y compris 456 kilom. de lignes d'intérêt local d'intérêt local exploitées par les Compagnies du Nord, de l'Est et de l'Ouest.

(b) Y compris 490 kilom. de lignes d'intérêt local exploitées par les Compagnies du Nord, de l'Est et de l'Ouest et 101 kil. pour diverses lignes d'intérêt général ne figurant pas dans les résumés de 1881.

(c) Y compris 466 kilom. de lignes d'intérêt local exploitées par les Compagnies du Nord, de l'Est et de l'Ouest.

Droits réservés au Cnam et à ses partenaires



Droits réservés au Cnam et à ses partenaires

TABLEAU 33

TABLEAU DÉTAILLÉ

DU MATÉRIEL ROULANT

EMPLOYÉ

SUR LES CHEMINS DE FER D'INTÉRÊT GÉNÉRAL

PENDANT L'ANNÉE 1881

Droits réservés au Cnam et à ses partenaires

TABLEAU 33. — *Tableau détaillé du matériel roulant employé sur les chemins de fer d'intérêt général pendant l'année 1881.*

1			NORD 2	EST 3	OUEST 4	ORLÉANS 5	PARIS-LYON-MÉDITERRANÉE 6	RHONE au MONT-CENIS 7	MIDI 8	CEINTURE (Rive droite). 9	GRANDE CEINTURE 10	ÉTAT 11	COMPAGNIES et LIGNES DIVERSES 12	TOTAUX et MOYENNES 13
Longueur exploitée au 31 décembre 1881.			kilom. (a) 2.800	kilom. (b) 3.457	kilom. (c) 3.377	kilom. (d) 4.392	kilom. (e) 6.244	kilom. »	kilom. 2.314	kilom. 20	kilom. 34	kilom. 2.004	kilom. (f) 905	kilom. (g) 25.697
Nombre total de.	Locomotives.	A voyageurs.....	389	365	525	495	631	»	188	»	4	227	69	2.833
		A marchandises..	887	652	586	474	1.388	»	342	13	6	30	43	4.421
		Ensemble.....	1.276	1.017	1.111	969	2 019	»	53	13	10	257	112	7.314
	Voitures à voyageurs.	De 1re classe....	605	386	780	469	599	»	337	16	»	82	18	3.292
		De 2e classe.....	689	874	1.279	554	1.466	»	508	75	»	292	124	5.561
		De 3e classe.....	890	1.182	944	1.116	1.797	»	718	»	»	440	215	7.302
		Ensemble.....	2.184	2.442	3.003	2.139	3.562	»	1.563	91	»	814	357	16.155
	Wagons.	De service.....	1.276	915	1.317	818	1.577	»	686	8	»	277	101	6.975
		De marchandises.	37.839	24.525	18.194	21.718	66.817	»	18.046	31	»	6.671	3.152	196.993
Ensemble des voitures et wagons.			41.299	27.882	22.514	24.675	71.956	»	20.295	130	»	7.762	3.610	220.123
Nombre par kilomètre de....	Locomotives..	A voyageurs.....	0.14	0.10	0.15	0.11	0.10	»	0.08	»	0 12	0 12	0.08	0.11
		A marchandises..	0.32	0.19	0.16	0.11	0.22	»	0.15	0.61	0.17	0.01	0.05	0.17
		Ensemble.....	0.46	0.29	0.31	0.22	0.32	»	0.23	0.61	0.29	0.13	0.13	0.28
	Voitures à voyageurs.	De 1re classe....	0.22	0.11	0.22	0.11	0.09	»	0.14	0.80	»	0.04	0.02	0.13
		De 2e classe.....	0.24	0.26	0.36	0.13	0.19	»	0.22	3.75	»	0.15	0.14	0.22
		De 3e classe.....	0.32	0.34	0.27	0.25	0 29	»	0.31	»	»	0.22	0.24	0.28
		Ensemble.....	0.78	0.71	0.85	0.49	0.57	»	0.67	4.55	»	0.41	0.40	0.63
	Wagons.	De service.....	0.46	0.26	0.37	0.19	0.25	»	0.30	0.40	»	0.14	0.11	0.27
		De marchandises.	13.51	7.10	5.11	4.98	10.70	»	7.80	1.55	»	3.32	3.48	7.66
Ensemble des voitures et wagons.			14.75	8.07	6 33	5.66	11.52	»	8.77	6.50	»	3.87	3.99	8.56

14 — OBSERVATIONS

(a) Y compris 399 kilomètres de lignes d'intérêt général et 330 kilomètres de lignes d'intérêt local, exploitées par la Compagnie du Nord.

(b) Y compris 692 kilomètres de lignes d'intérêt général et 108 kilomètres de lignes d'intérêt local, exploitées par la Compagnie de l'Est.

(c) Y compris 469 kilomètres de lignes d'intérêt général et 18 kilomètres de la ligne d'intérêt local de Falaise à Berjou Pont-d'Ouilly, exploitées par la Compagnie de l'Ouest.

(d) Y compris 33 kilomètres pour la ligne de Questembert à Ploermel, exploitée par la Compagnie d'Orléans.

(e) Y compris 132 kilomètres pour le chemin du Rhône au Mont-Cenis et 3 kilomètres pour l'embranchement du vieux port de Marseille, exploités par la Compagnie de P.-L.-M.

(f) Non compris 1596 kilomètres de lignes diverses d'intérêt général, exploitées par les grandes Compagnies, savoir :

Par la Cie du Nord..... 399 kil.
— de l'Est..... 692 —
— de l'Ouest... 469 —
— d'Orléans.... 33 —
— de P.-L.-M... 3 —
} 1.596 kil.

(g) Déduction faite de 50 kilomètres de parcours communs, et y compris 466 kilomètres de lignes d'intérêt local, exploitées par les Compagnies du Nord, de l'Est et de l'Ouest. (Voir notes *a*, *b* et *c*)

Droits réservés au Cnam et à ses partenaires

TABLEAU 53

—

TABLEAU DÉTAILLÉ

DES PROFITS PARTICULIERS

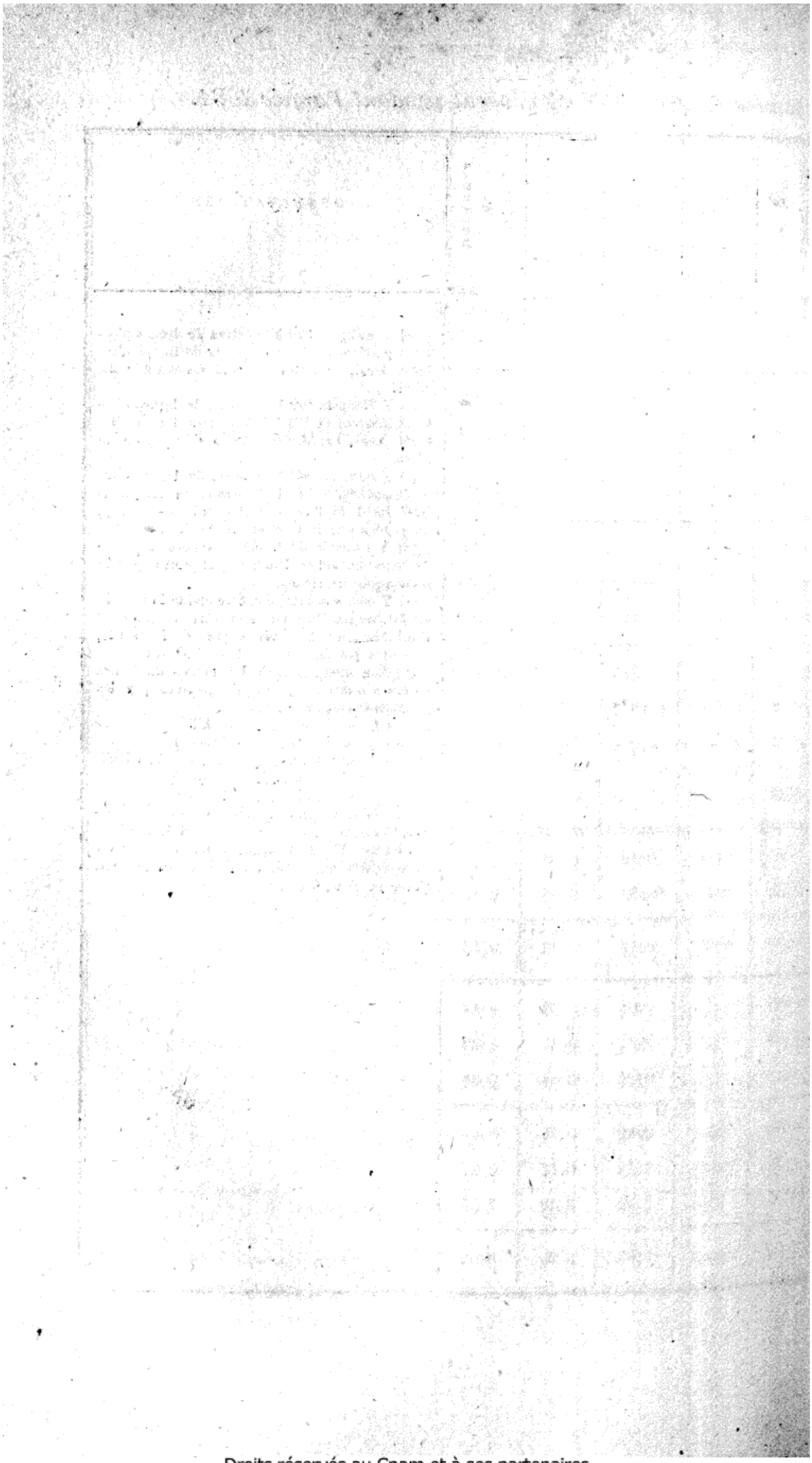
PROCURÉS A L'ÉTAT, PENDANT L'ANNÉE 1881

PAR LES CHEMINS DE FER D'INTÉRÊT GÉNÉRAL

EN EXPLOITATION

SOIT EN RECETTES PERÇUES, SOIT EN ÉCONOMIES RÉALISÉES

Droits réservés au Cnam et à ses partenaires



Droits réservés au Cnam et à ses partenaires

TABLEAU 34

—

TABLEAU RÉCAPITULATIF

DES RÉSULTATS GÉNÉRAUX

DE L'EXPLOITATION

DES CHEMINS DE FER D'INTÉRÊT GÉNÉRAL

(y compris les annexes)

DE 1845 à 1881

Droits réservés au Cnam et à ses partenaires

TABLEAU 34. — *Tableau des résultats généraux de l'exploitation des chemins de fer d'intérêt général (y compris les annexes), de 1845 à 1881.*

ANNÉES.	LONGUEUR totale exploitée au 31 décembre (a)	LONGUEUR moyenne exploitée dans l'année (a)	RECETTES (non compris l'impôt sur les transports). Totales de l'exploitation. Grande vitesse	Petite vitesse	Diverses de l'exploitation et annexes	TOTAL GÉNÉRAL	RECETTES par kilomètre exploité. Grande vitesse	Petite vitesse	Diverses	TOTAL GÉNÉRAL.	DÉPENSES (non compris l'impôt sur les transports) totales de l'exploitation et annexes	DÉPENSES par kilomètre exploité.	EXCÉDENT des recettes sur les dépenses de l'exploitation. TOTAL.	EXCÉDENT par kilomètre exploité	RAPPORT p. % de la dépense totale à la recette totale.
1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16
	kilom.	kilom.	francs.	francs.	francs.	francs.	francs.	francs.	francs.	francs.	francs.	francs.	francs.	francs.	
1845	876	875	18.891.371	11.444.294	1.589.051	31.924.716	21.590	13.079	1.816	36 485	15.456.405	17.664	16.468 311	18.821	48, 42
1846	(b) 1.198	(c) 1.049	24.926.677	14 172.367	2.068.079	41.167 123	23.762	13.510	1.972	39 214	19.491.290	18 581	21.675 833	20 663	47, 85
1847	(d) 1.725	(e) 1.511	36.520.696	25 071.390	3 613.600	65.205.686	24.170	16.593	2.391	43.154	31.330.190	20.735	33.875.496	22.419	48, 05
1848	(f) 2.148	(g) 2.094	35.656.488	22.102.505	3.424.360	61.183.353	17.593	11.029	1.709	30 531	34.494.404	17 213	26.688.949	13 318	56, 38
1849	2.849	(h) 2.467	44 539.378	28.002.484	2.633.250	75.175.112	18.054	11.351	1.067	30.472	38.293.841	15.522	36.881.271	14.950	50, 94
1850	3.001	2.915	57.854 911	34.442.327	3.320.930	95.618.168	19.847	11.816	1.139	32.802	44 764.689	15.357	50.853 479	17.445	46, 82
1851	3.544	3.248	63.982 507	38.997.134	3.164 397	106 144.038	19 699	12 007	974	32.680	47.575.857	14 648	58.568 181	18.032	44, 82
1852	(i) 3.854	(j) 3.654	76.634.422	52.319.687	5.870 389	134.824.498	20.973	14.318	1.607	36 898	54.934 275	15.034	79.890.223	21.864	40, 75
1853	4.051	3.954	89.510.514	71.010.830	8.403.139	168.924.483	22.638	17.961	2.121	42.723	71 099.513	17 982	97 824.970	24.741	42, 09
1854	(k) 4.639	(l) 4.315	90.129.902	91.587.661	8.129.839	198 847.402	22.973	21.226	1.884	46.083	83 992 297	19.465	114.855.105	26.618	42, 24
1855	(k) 5.526	(k) 5.037	133.704.100	121.949.857	11 745 568	267.399.525	26.544	24.211	2.332	53.087	111 953 673	22.226	155.445.852	30.861	41, 87
1856	(k) 6.189	(k) 5.852	130 501.986	147.892 574	26 838.321	305.232.681	22.301	25.272	4.586	52.159	133.806.900	22.865	171.425.781	29.294	43, 84
1857	m) 7.442	(n) 6.868	144.505.290	163.202.013	13.129.681	320.836.984	21.040	23.763	1.912	46.715	143 386 513	20 878	177.450.471	25.837	44, 69
1858	(o) 8.669	(o) 8 094	151 281.098	180.362.786	14.621.457	346.265.341	18.630	22.284	1.806	42.780	155.352 278	19 193	190.913.063	23.587	44, 87
1859	(o) 9.061	(o) 8 840	176.311.467	207.593.969	12.487.242	396.392 678	19.945	23.483	1.413	44 841	175 253.045	19.825	221.139.633	25.016	44, 21
1860	(p) 9.311	(q) 9.167	176.057.661	228.563.797	13.665.883	418.287.341	19.206	24 933	1.491	45.630	187.879 823	20.495	230.407.518	25 135	44, 92
1861	(r) 10.108	(s) 9.626	187.573.683	269.234.754	17.022.824	473.831.261	19.486	27.970	1 768	49 224	212 924.650	22.120	260 906.611	27.104	44, 94
1862	(t) 11.092	(t) 10.522	197.605.268	274.020.502	20.823.302	492 449.072	18 780	26.043	1.979	46.802	228.737.870	21.739	263.711.202	25.063	46, 45
1863	(t) 12.032	(t) 11.533	210.264.806	282.668.210	19.298.983	512.231.999	18.232	24.509	1.673	44.414	235.622.043	20.430	276 609.956	23.984	46, 09
1864	(u) 13.038	(v) 12.362	221.041.061	299.647.913	23.192.383	543.881 357	17 881	24.239	1.876	43.996	256.079.211	20.715	287.805.146	23.281	47, 08
1865	(x) 13.544	(y) 12.227	227.352.760	330.335.321	20.833.633	578.521.714	17.180	24.974	1.575	43 738	268.189.262	20.276	310.332.452	23.462	46, 36

(a) Les chiffres des colonnes 2 et 3 sont donnés déduction faite des doubles emplois provenant des parcours communs à plusieurs lignes, mais comprennent les parcours sur le territoire suisse, savoir : 2 kilomètres de 1844 à 1857; 17 kilomètres en 1858 et 1859; 19 kilomètres de 1860 à 1869.

(b) Non compris 115 kilomètres d'Orléans à Tours, ouverts le 2 avril 1846.

(c) Non compris 87 kilomètres pour Orléans à Tours (voir note *b*).

(d) Non compris 97 kilomètres de Saint-Chamas au Pas-des-Lanciers, ouverts en octobre et novembre 1847.

(e) Non compris 17 kilomètres pour Saint-Chamas au Pas-des-Lanciers (voir note *d*).

(f) Non compris 63 kilomètres de Tours à Saumur, ouverts le 20 décembre 1848.

(g) Non compris 2 kilomètres pour Tours à Saumur (voir note *f*).

(h) Non compris 25 kilomètres pour Tours à Angers (exercice incomplet).

(i) Non compris 7 kilomètres du chemin de Ceinture (rive droite), ouverts le 12 décembre 1852.

(j) Non compris 1 kilomètre pour la Ceinture (rive droite) (voir note *i*).

(k) Non compris 2 kilomètres de Vireux à la frontière, ouverts le 24 juillet 1854 (compagnie belge).

(l) Non compris 14 kilomètres pour Rouen au Havre (exercice incomplet) et 1 kilomètre pour Vireux à la frontière (voir note *k*).

(m) Non compris 9 kilomètres de Villers-Cotterets au Port-aux-Perches, ouverts le 26 juin 1857, et 2 kilomètres de Vireux à la frontière.

(n) Non compris 5 kilomètres pour Villers-Cotterets au Port-aux-Perches (voir note *m*) et 2 kilomètres pour Vireux à la frontière.

(o) Non compris 10 kilomètres de Hautmont à la frontière, ouverts le 1er janvier 1858; 9 kilomètres de Villers-Cotterets au Port-aux-Perches ; et 2 kilomètres de Vireux à la frontière.

(p) Non compris 11 kilomètres de Hautmont à la frontière et raccordement, 9 kilomètres de Villers-Cotterets au Port-aux-Perches, 10 kilomètres d'Ougney à Labarre, exploités par la compagnie de Paris-Lyon-Méditerranée à partir du 1er juin 1860; 104 kilomètres pour le chemin Victor-Emmanuel; et 2 kilomètres pour Vireux.

(q) Non compris 11 kilomètres pour Hautmont; 9 kilomètres pour Villers-Cotterets; 4 kilomètres pour Ougney à Labarre (voir note *p*); 104 kilomètres pour Victor-Emmanuel ; et 2 kilomètres pour Vireux.

(r) Non compris 9 kilomètres pour Villers-Cotterets; et 2 kilomètres pour Vireux.

(s) Non compris 9 kilomètres pour Villers-Cotterets; 5 kilomètres pour Hautmont (les produits de cette ligne ne figurant qu'à partir du 1er mai 1861); 5 kilomètres pour Ougney (semestre); et 2 kilomètres pour Vireux.

(t) Non compris 9 kilomètres pour Villers-Cotterets; 2 kilomètres pour Vireux et 1 kilomètre pour Lyon à la Croix-Rousse (exploité par une machine fixe).

(u) Non compris 9 kilomètres pour Villers Cotterets; 27 kilomètres pour Epinac à Velars, ouverts le 1er août 1864; 2 kilomètres pour Vireux; et 1 kilomètre pour la Croix-Rousse.

(v) Non compris 9 kilomètres pour Villers-Cotterets; 11 kilomètres pour Epinac (voir la note *u*); 2 kilomètres pour Vireux ; et 1 kilomètre pour la Croix-Rousse.

(x) Non compris 9 kilomètres pour Villers-Cotterets ; 27 kilomètres pour Epinac; 9 kilomètres pour Lille à Béthune, etc. (exercice incomplet); 2 kilomètres pour Vireux ; et 1 kilomètre pour la Croix-Rousse

(y) Non compris 9 kilomètres pour Villers-Cotterets; 27 kilomètres pour Epinac; 7 kilomètres pour Lille à Béthune, etc. (voir note *x*); 2 kilomètres pour Vireux; et 1 kilomètre pour la Croix-Rousse.

Droits réservés au Cnam et à ses partenaires

TABLEAU 34 *(Suite).* — *Tableau des résultats généraux de*
(y compris les annexes,

ANNÉES.	LONGUEUR totale exploitée au 31 décembre (a)	LONGUEUR moyenne exploitée dans l'année (a)	RECETTES (non compris l'impôt sur les transports). TOTAL DE L'EXPLOITATION — Grande vitesse.	Petite vitesse.	Diverses de l'exploitation.	TOTAL GÉNÉRAL.
1	2	3	4	5	6	7
	kilom.	kilom.	francs.	francs.	francs.	francs.
1866	(z) 14 447	(a') 13.915	233.541.617	367.209.908	22.686.961	623.438.486
1867	(b') 15.657	(c') 15.000	277.218.644	375.619.932	24.928.184	677 766 760
1868	(d') 16.210	(e') 15 855	260.590.558	402.282.051	25 077 630	687 950,239
1869	(f') 16.973	(f') 16.465	275 827.183	407.245.080	21.230.667	704 302 930
1870	(g') 17 445	(g') 15 541	288.705.936	326.206 601	19.102.864	634,015.401
1871	(g') 17.229	(g') 15.652	325.141.999	361.378.850	27 298.933	713.822 782
1872	(h') 17.776	(h') 17.438	282.692.393	476.919.763	32 393.162	792 005 318
1873	(i') 18.539	(i') 18.139	285.614 455	506.282 588	41.305.906	833 202.949
7874	(j') 19.081	(j') 18.744	294.893.651	493.795.885	29 470.257	818.159 793
1875	(k') 19 775	(k') 19.357	311.658.052	515.190.522	35.987.117	862.835 691
1876	(l') 20.316	(l') 20 034	320.101 690	526.533.714	39.721.524	886 356 928
1877	(l') 20.980	(l') 20 534	318.408.619	512.369.501	35.202.401	865.980.521
1878	(m') 22.119	(m') 21 435	365.983 644	525 660.746	39.453 020	931.097.410
1879	(n') 22 605	(n') 22.249	340.351 792	560 179.757	44.509.248	945.040.797
1880	(o') 23.570	(o') 23.089	370.127.189	642.088.773	48.400 360	1.060.616 322
1881	(p) 25.043	(p') 24.249	395.365.930	659.002.132	55.504.107	1.109.872.169

(z) Non compris 36 kilomètres pour la Vendée, ouverts le 30 décembre 1866 : 27 kilomètres pour Epinac; 9 kilomètres pour Lille à Béthune; 3 kilomètres pour Enghien à Montmorency, ouvert le 1er juillet 1866; 2 kilomètres pour Vireux; et 1 kilomètre pour la Croix-Rousse.

(a') Non compris 27 kilomètres pour Epinac; 9 kilomètres pour Lille à Béthune, etc.; 2 kilomètres pour Enghien; 2 kilomètres pour Vireux; et 1 kilomètre pour la Croix-Rousse.

(b') Y compris 3 kilomètres pour l'embranchement du marché de la Villette, ouvert le 21 octobre 1867. Mais non compris 37 kilomètres de Vitré à Fougères, ouverts le 1er octobre 1867; 27 kilomètres pour Epinac; 6 kilomètres pour Lille à Béthune, etc. (exercice incomplet); 2 kilomètres pour Vireux; et 1 kilomètre pour la Croix-Rousse.

(c') Y compris 1 kilomètre pour l'embranchement de la Villette (voir note b'). Mais non compris 9 kilomètres pour Vitré à Fougères (voir note b'); 27 kilomètres pour Epinac; 6 kilomètres pour Lille à Béthune, etc. (exercice incomplet); 2 kilomètres pour Vireux; et 1 kilomètre pour la Croix-Rousse.

(d') Y compris 3 kilomètres pour l'embranchement de la Villette. Mais non compris 2 kilomètres d'Epinac au Curier (service particulier); 22 kilomètres de Perpignan à Ille, ouverts le 14 décembre 1868; 22 kilomètres de Saint-Dizier à Vassy, ouverts le 10 décembre 1868; 2 kilomètres pour Vireux; et 1 kilomètre pour la Croix-Rousse.

(e') Non compris 1 kilomètre pour Perpignan à Ille (voir note d'); 1 kilomètre pour Saint-Dizier à Vassy (voir note d'); 2 kilomètres pour Vireux; et 1 kilomètre pour la Croix-Rousse.

(f') Y compris 3 kilomètres pour l'embranchement de la Villette. Mais non compris 2 kilomètres pour Vireux, et 1 kilomètre pour la Croix-Rousse.

(g') Y compris 3 kilomètres pour l'embranchement de la Villette. Mais non compris 14 kilomètres (longueur réduite en 1870, 7 kilomètres) pour Hazebrouck à la frontière; 13 kilomètres (longueur réduite en 1870, 11 kilomètres) pour Dunkerque à la frontière; 3 kilomètres (longueur réduite en 1870, 1 kilomètre) pour Armentières à la frontière; 2 kilomètres pour Vireux à la frontière; et 1 kilomètre pour Lyon à la Croix-Rousse.

(h') Y compris 3 kilomètres pour l'embranchement de la Villette. Mais non compris 35 kilomètres (longueur réduite, 12 kilomètres) pour Valenciennes à Aulnoye; 12 kilomètres (longueur réduite, 4 kilomètres

l'exploitation des chemins de fer d'intérêt général
de 1845 à 1881.

RECETTES (non compris l'impôt sur les transports) PAR KILOMÈTRE EXPLOITÉ. — Grande vitesse.	Petite vitesse.	Diverses.	TOTAL GÉNÉRAL.	DÉPENSES (non compris l'impôt sur les transports.) TOTALES de l'exploitation et annexes.	par KILOMÈTRE exploité.	EXCÉDENT des RECETTES SUR LES DÉPENSES de l'exploitation TOTAL.	par KILOMÈTRE exploité.	RAPPORT P. % de la dépense totale à la recette totale.
8	9	10	11	12	13	14	15	16
francs.	francs.	francs.	francs.	francs.	francs.	francs.	francs.	
16,783	26.390	1.630	44.803	290.349.291	20.866	333 089.195	23.937	46.57
18,481	25 041	1.663	45.185	321.715.048	21.448	356.051.712	23 737	47.47
16 436	25.372	1.582	43 390	329 240.080	20 766	358 710.159	22 624	47 86
16.752	24 734	1.290	42 776	319 814.610	19.426	334.458.290	23.350	45 41
18,574	20 986	1.228	40.788	312.815.007	20.124	321.200.394	20 664	49 34
20 800	23.118	1.746	45.664	331.221.191	21.188	382 601.591	24.476	46 40
16,211	27 350	1.857	45.418	394.999.248	22 651	397 006.070	22 767	49 87
15,746	27.911	2 277	45.934	434 246.771	23.946	398.956.178	21.994	52 12
15 733	26.344	1.572	43.649	427 219.265	22.792	390.940 528	20.857	52 22
16,101	26 615	1.859	44.575	440.297.860	22,746	422.537.831	21.829	51 63
15.978	26.282	1.982	44.242	454.633 568	22,692	431.753 360	21.550	51 29
15.506	24 952	1.715	42.173	449.810.014	21.906	416.170.507	20.267	51 94
17 074	24.524	1.840	43.438	474.083.579	22,117	457 014.031	21.321	50 92
15.297	25.173	2.001	42.476	492.628.317	22.142	452.412.480	20.334	52 13
16.030	27.839	2.097	45.936	538.444.500	23 320	522.171.813	22.616	50 77
16.304	27.177	2.289	45 770	560.345.472	23.108	549.526.697	22.662	50 49

pour Lagny à Villeneuve-le-Comte; 14 kilomètres pour Hazebrouck à la frontière; 3 kilomètres pour Armentières à la frontière; 2 kilomètres pour Vireux à la frontière; 1 kilomètre pour Lyon à la Croix-Rousse; et 7 kilomètres pour rectifications dans le calcul des longueurs moyennes.

(i') Non compris 3 kilomètres de l'Arbresle à Saint-Bel, 12 kilomètres de Lagny à Villeneuve-le-Comte, 14 kilomètres d'Hazebrouck à la frontière, 3 kilomètres d'Armentières à la frontière, 2 kilomètres de Vireux à la frontière.

(j') Non compris les lignes de Neuville-de-Poitou au Grand-Pont, 8 kilomètres (longueur réduite); Lagny à Villeneuve-le-Comte, 12 kilomètres; Hazebrouck à la frontière belge, 14 kilomètres; Armentières à la frontière belge, 3 kilomètres; Vireux à la frontière belge, 2 kilomètres.

(k) Non compris les lignes de Lagny à Villeneuve le Comte, 15 kilomètres; d'Hazebrouck à la frontière belge, 14 kilomètres; d'Armentières à la frontière belge, 3 kilomètres; de Vireux à la frontière belge, 2 kilomètres; de Lyon à la Croix-Rousse, 1 kilomètre.

(l') Non compris les lignes de Lagny à Villeneuve-le-Comte, 15 kilomètres; d'Hazebrouck à la frontière belge, 14 kilomètres; d'Armentières à la frontière belge, 3 kilomètres; de Vireux à la frontière belge, 2 kilomètres; de Lyon à la Croix-Rousse, 1 kilomètre; et de Violaines à Bully-Grenay, 10 kilomètres.

(m') Non compris les lignes d'Hazebrouck à la frontière belge, 14 kilomètres; d'Armentières à la frontière belge, 3 kilomètres; de Vireux à la frontière belge, 2 kilomètres, et Picardie et Flandres, 1 kilomètre.

(n') Non compris les lignes de Lérouville à Sédan, 143 kilomètres; Hazebrouck à la frontière belge, 15 kilomètres; Armentières à la frontière belge, 3 kilomètres, et Vireux à la frontière belge, 2 kilomètres.

(o') Non compris les lignes de Picardie et Flandres, 2 kilomètres; Hazebrouck à la frontière belge, 14 kilomètres; Armentières à la frontière belge 3 kilomètres; Vireux à la frontière belge, 2 kilomètres; Couzeix au Dorat, 47 kilomètres; Limoges à Eymoutiers, 41 kilomètres; Saillat à Bussière Galant, 44 kilomètres.

(p') Non compris les lignes de Hazebrouck à la frontière belge, 14 kilomètres; Vireux à la frontière belge, 2 kilomètres; Toul à Colombey et à Favières, 33 kilomètres; Baccarat à Badonviller, 14 kilomètres; Châteaubriant à Rennes et embranchements, 98 kilomètres; Echauffour à Bernay, 46 kilomètres.

Droits réservés au Cnam et à ses partenaires

Droits réservés au Cnam et à ses partenaires

TABLEAU 35

—

TABLEAU DÉTAILLÉ

DES DÉPENSES DE PREMIER ÉTABLISSEMENT

ET DES RÉSULTATS DE L'EXPLOITATION

DES CHEMINS DE FER D'INTÉRÊT GÉNÉRAL

PENDANT L'ANNÉE 1881

Droits réservés au Cnam et à ses partenaires

TABLEAU 35. — *Tableau des dépenses de premier établissement et des résultats*

de l'exploitation des chemins de fer d'intérêt général en 1881.

COMPAGNIE DU NORD

LIGNES EXPLOITÉES	LONGUEURS EXPLOITÉES	SUBVENTIONS DE L'ÉTAT en argent ou en travaux		DÉPENSES DE LA COMPAGNIE			RÉSULTATS DE L'EXPLOITATION — TOTAUX			RÉSULTATS DE L'EXPLOITATION — KILOMÉTRIQUES			RAPPORT 0/0 des dépenses aux recettes d'exploitation	DIFFÉRENCES ENTRE LES PRODUITS NETS et les charges des capitaux engagés par la Compagnie	
		Totales	Kilométriques	Totales	Kilométriques	Charges à 5 1/2 0/0	Recettes	Dépenses	Produits nets	Recettes	Dépenses	Produits nets		Excédents	Insuffisances
1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16
	kilom.	francs.	francs.	francs.	francs.	francs.	francs.	francs.	francs.	francs.	francs.	francs.	francs.	francs.	francs.
ANCIEN RÉSEAU															
Paris à Amiens et embranchements... Amiens à la frontière, par Mouscron, Quiévrain et Blandain..... Cambrai à la frontière belge.....	607	(a) 6.516.000	10 735	403.363.000	664.519	22.185.000	67.259.000	33.924 000	33.335.000	(b) 113.231	(b) 57.111	(b) 56.120	50.4	11.150.000	»
Lille à Calais et Hazebrouck à Dunkerque.	146	»	»	60.664 000	415.507	3 337 000	11.656.000	5 347.000	5.709 000	75.726	36 623	39 103	48 4	2.372.000	»
Ligne des houillères du Pas-de-Calais...	86	»	»	33.914.000	394.349	1 865.000	7.119.000	3.512.000	3.607.000	82.779	40.837	41.942	49 3	1.742.000	»
Creil à Erquelines et à Feignies.....	198	»	»	117.878.000	595.343	6 483.000	31.252.000	11.252 000	20 000.000	157.838	56.828	101.010	36.0	13.517.000	»
Busigny à Somain.....	49	»	»	19.263.000	393.122	1 060.000	3.369.000	1 928.000	1.441.000	68 755	39.347	29.408	57.2	381.000	»
Tergnier à Laon.....	30	»	»	14.099.000	469.967	775.000	1.768 000	1.173.000	595.000	58.933	39.100	19.833	66.3	»	180.000
Amiens à Boulogne et à Saint-Valery...	129	»	»	63.688.000	493 705	3.503.000	10.014.000	4.237 000	5 777.000	77.628	32.845	44.783	42.3	2.274.000	»
Creil à Beauvais.....	37	»	»	13 308.000	359.676	732.000	1.393 000	1.009 000	384.000	37 649	27.270	10.379	72.4	»	348.000
Boulogne à Calais.....	40	1.500.000	37.500	21.948 000	548.700	1.207.000	1.676.000	1.065 000	611.000	41.900	26 625	15.275	63.5	»	596.000
Valenciennes à Aulnoye...	35	»	»	12.115 000	346.142	666.000	2.066.000	773.000	1.293.000	59.029	22.086	36.943	37.4	627.000	»
Ceinture (rive droite). (Pour mémoire) 3 kilomètres.....	»	»	»	3.341.000	»	184.000	682.000	»	682 000	227.333	»	227.333	»	498.000	»
TOTAUX et MOYENNES.....	1.357	8.016.000	5.907	763.581.000	562.698	41.997.000	137.654.000	64.220.000	73.434.000	(c) 102 421	(c) 47.783	(c) 54.638	46.7	32.561.000	1.124.000
NOUVEAU RÉSEAU															
Paris à Soissons et Villers-Cotterets au Port-aux-Perches...	110	»	»	50 975 000	463.409	2.804.000	5.046.000	2.937.000	2.109.000	45 873	26.700	19.173	58 2	»	695 000
Chantilly à Crépy-en-Valois.....	34	»	»	5.658.000	166.412	311.000	297.000	341 000	**44.000**	8.735	10 029	**1.294**	**114.8**	»	355.000
Amiens à Tergnier.....	71	»	»	(d) 19.145.000	269.648	1.052.000	2.229.000	1.768.000	461.000	(e) 31.843	(e) 25.257	(e) 6.586	79.3	»	591.000
Soissons à la frontière belge, par Hirson et Anor.....	105	»	»	39.724.000	378.324	2.185.000	3.350.000	2.088 000	1.462 000	33.810	19.886	13.924	58 8	»	723 000
Aulnoye à Anor.....	33	»	»	16.973.000	514.333	934.000	2.161.000	1.002.000	1.159 000	65 485	30.364	35.121	46.4	225.000	»
Beauvais à Gournay.....	28	»	»	4.870 000	173.929	268.000	288 000	322.000	**34.000**	10.286	11.500	**1 214**	**111.9**	»	302.000
Arras à Étaples et Abbeville à Béthune.	188	15.113.000	80.388	24.742.000	131.606	1.361.000	1.847.000	1.905.000	**58 000**	9.824	10.133	**309**	**103 1**	»	1.419.000
Amiens à Rouen (pour 2/3).....	87	»	»	46.824 000	538.207	2 575.000	3.207.000	1.713.000	1.494.000	36.862	19.690	17.172	53.4	»	1.081 000
TOTAUX et MOYENNES.....	(f) 656	15.113.000	23.038	208.911.000	318.462	11.490 000	18.625.000	12.076.000	6 549 000	(g) 28.435	(g) 18.437	(g) 9 998	64.8	225.000	5 166.000
RÉCAPITULATION															
Ancien réseau	1.357	8.016.000	5.907	763 581.000	562 698	41.207 000	137.654.000	64.220.000	73 434.000	102.421	47.783	54 638	46.7	32.561.000	1 124.000
Nouveau réseau.....	656	15.113.000	23.038	208.911.000	318.462	11.490 000	18.625.000	12.076.000	6 549 000	28.435	18.437	9.998	64.8	225 000	5.166.000
MOYENNES.....	2.013	(h) 23.129.000	11.490	(i) 972.492.000	483.106	53.487.000	156.279.000	76.296.000	79.983.000	(j) 78.179	(j) 38.167	(j) 40.012	48.8	32.786.000	6 290.000
														26.496.000	

(a) Travaux à la charge de l'État, savoir :
Paris à la frontière par Mouscron, Quiévrain et Blandain..... 963.000f
Épinay à Luzarches..... 5.553.000f
} 6.516.000f

(b) Calculs établis d'après une longueur moyenne exploitée de 594 kilomètres.

(c) Calculs établis d'après une longueur moyenne exploitée de 1344 kilomètres.

(d) Y compris la seconde voie pour laquelle l'État paie provisoirement une annuité.

(e) Calculs établis d'après une longueur moyenne exploitée de 70 kilomètres.

(f) Non compris la section d'Estrées-Saint-Denis à Rethondes (limite de la Compagnie) (21 kilomètres), dont les produits sont portés au compte d'établissement.

(g) Calculs établis d'après une longueur moyenne exploitée de 655 kilomètres.

(h) Déduction faite de 1.361.000 fr. de subventions locales

(i) Déduction faite de 2.680.000 francs de subventions locales.

(j) Calculs établis d'après une longueur moyenne exploitée de 1,909 kilomètres.

NOTA. — Les chiffres en caractères gras correspondent aux insuffisances.

Droits réservés au Cnam et à ses partenaires

TABLEAU 35 (suite). — *Tableau des dépenses de premier établissement et*

COMPAGNIE

LIGNES EXPLOITÉES	LONGUEURS EXPLOITÉES	SUBVENTIONS DE L'ÉTAT en argent ou en travaux		DÉPENSES DE LA COMPAGNIE		
		Totales	Kilométriques	Totales	Kilométriques	Charges à 5 1/2 %
1	2	3	4	5	6	7
	kilom.	francs.	francs.	francs.	francs.	francs.
ANCIEN RÉSEAU						
Paris à Avricourt	410	90 105.000	219,768	136,487,000	332 895	7,506,7
Epernay à Reims	30	7.596.000	253 200	9,329,000	310 967	513 0
Frouard à la nouvelle frontière	32	»	»	14,986,000	468,313	824,2
Châlons à Mourmelon	25	»	»	8,932.000	357,280	491,3
Paris à Vincennes et à Brie-Comte-Robert	37	»	»	46,875,000	1,266,892	2,578,1
Chemin de ceinture. (Pour mémoire 3 kilomètres)	»	»	»	3,317.000	1,105,667	182,4
TOTAUX ET MOYENNES	(a) 534	97.701.000	182,961	219,926.000	411,846	12,605,9
NOUVEAU RÉSEAU						
Noisy-le-Sec à la nouvelle frontière	446	»	»	299 242.000	670,946	16,458,3
Gretz à Coulommiers	33	»	»	20.541,000	622,455	1,129,7
Longueville à Provins	7	»	»	2,635 000	376,429	144,9
Flamboin à Montereau	28	»	»	11 595 000	414,107	637,2
Troyes à Bar-sur-Seine	29	»	»	7.732.000	266,621	425,2
Blesme à Chaumont et Chalindrey à Gray	131	»	»	87 091.000	664,817	4,790,9
Nancy à Gray	176	»	»	66.207.000	376,176	3,641,2
Ardennes (moins la section de la nouvelle frontière à Thionville)	401	4 500,000	11,222	178.339 000	444,736	9 806,6
Epinal à Remiremont	24	3.000.000	125,000	3.077,000	128,208	169,2
Lunéville à Saint-Dié	50	5.000,000	100,000	4 869,000	97,380	267,7
Châtillon-sur-Seine à Chaumont	43	7 000,000	162,691	715 000	16,628	39,2
Bar-sur-Seine à Châtillon	32	3 000,000	93,750	1.356,000	42,375	74,5
Mézières à Hirson	55	»	»	11.330,000	206,000	622,1
Chaumont à Pagny-sur-Meuse	95	13.700,000	144,211	8.842.000	93,074	486,5
Reims à Metz	172	»	»	38,483 000	223,738	2,116,3
Belfort à Morvillart	12	1.275 000	106,250	2,705 000	225,417	148,7
Longwy à Villerupt	18	1 755,000	97,500	3,903,000	216,833	214,6
Aillevillers à Lure	31	2.930,000	94 516	4,802,000	154,903	264,1
Aillevilliers à Plombières	11	665.000	60,455	1.474,000	134,000	81,0
Neufchâteau à Epinal	76	4.390,000	57,764	10.834,000	142,553	595,8
Longuyon à Pagny-sur-Moselle	70	6.655,000	95 071	12,025.000	171,786	661,3
Conflans à Briey	13	1,065,000	81,923	1.972,000	151,692	108,4
Onville à Thiaucourt	10	1,065,000	106,500	1,847,000	184,700	101,5
Remiremont au Tillot et à St.-Maurice	29	1.465,000	50,517	3,735,000	133,393	205,4
Vitrey à Bourbonne-les-Bains	15	665.000	44,333	2.075 000	138 333	114,1
TOTAUX ET MOYENNE	(c) 2.007	58.130.000	28,964	787.426.000	392,535	43,308,4
RÉCAPITULATION						
Ancien réseau	534	97,701.000	182 961	219,926.000	411,846	12 605,9
Nouveau réseau	2.007	58,130 000	28.964	787,426.000	392,535	43,308,4
ENSEMBLE	(e) 2.541	155,831,000	61,327	1.007,352 000	396,595	55,914,3

(a) Non compris les lignes d'Is-sur-Tille à Chalindrey (44 kil.) et de Vezelise à Mirecourt (24 kil.) dont les produits ne sont pas portés dans le présent tableau.
(b) Non compris 15.508,904 fr. 98 cent. revenant à l'ancien réseau, sur les intérêts de 325 millions de francs, payés par l'Allemagne. (Loi du 17 juin 1873.)
(c) Non compris les lignes de Montmédy à Virton (3 kil.), ouverte le 1er avril 1881, de Champigneulles à Jarville (7 kil.) ouverte le 16 mai 1881; d'Aillevillers au Val-d'Ajol (17 kil.), ouverte le 5 juin 1881, et de Coulommiers à la Ferté-Gaucher (19 kil.), ouverte le 14 août 1881, dont les résultats sont portés au compte d'établissement.

les résultats de l'exploitation des chemins de fer d'intérêt général en 1881.

DE L'EST

RÉSULTATS DE L'EXPLOITATION							DIFFÉRENCES ENTRE LES PRODUITS NETS et les charges des capitaux engagés par la Compagnie.	
TOTAUX			KILOMÉTRIQUES			RAPPORT 0/0 des dépenses aux recettes d'exploitation		
Recettes.	Dépenses.	Produits nets.	Recettes	Dépenses.	Produits nets		Excédents	Insuffisances
8	9	10	11	12	13	14	15	16
francs.	francs.	francs.	francs.	francs.	francs.	francs.	francs.	francs.
43 874.115	21.033 096	22,841 019	107,010	51,300	55 710	47 94	15,334,234	»
2.070 764	968 693	1,102.071	69 025	32.290	36.735	46,78	588.976	»
2,898 057	1.380 761	1,517 296	90,564	43 149	47,415	47.64	693.066	»
1,642,520	844,219	798 301	65,701	33,768	31,933	51 40	307,041	»
3,415,867	2,354 804	1,061,663	92,321	63,643	28,678	68,94	»	1.517 062
605,766	»	605.766	201,922	»	201 922	»	423 331	»
54.507.089	26 581 573	27.925,516	102.073	49.778	52.295	48 77	17.346 648	1.517.062
25 888,069	14,692,183	11,195 886	58,045	32 942	25,103	56,75	»	5 262 424
672,497	581 869	90,628	20,379	17 632	2.747	86,52	»	1 039 127
115,486	160,411	**44 928**	16 498	22 916	**6 418**	**138 90**	»	189 853
248,463	289,992	**41 529**	8,871	10.357	**1.483**	**116 71**	»	679.254
668,443	537 466	130 977	23 050	18,533	4 517	80 41	»	294 283
4 821,024	2,614,423	2.206,601	36,802	19,957	16,845	54,23	»	2 583.404
5 275,731	3.006 134	2,269,597	29,976	17,080	12 896	56 98	»	1 371.788
18,478,182	10.644,818	7,833,364	46,080	26 546	19 534	57 61	»	1.975 281
485,410	389 805	95 605	20 225	16,242	3 983	80,30	»	73.630
1,123,163	597,12:	526,042	22,463	11,942	10,521	53 16	258,247	»
321,361	478,840	**157 479**	7 474	11 136	**3 662**	**149 00**	»	196.804
533,179	419,296	113,883	16 662	13 103	3,559	78,64	39 303	»
1,785,980	1.197 033	587,947	32,454	21 764	10,690	67,04	»	35.203
1,782,185	1 372,350	409,835	18,760	14,446	4,314	77,00	»	76 475
4,809,448	3,202 414	1 607,034	27,962	18,619	9,343	66,59	»	509.531
329,127	509 025	**179 898**	27,427	42 419	**14.992**	**154 66**	»	328.673
291,701	276,886	14,815	16,206	15 383	823	94 92	»	199.850
522,041	375,553	146,488	16,840	12,115	4,725	71,94	»	117.622
41 380	131,121	**89 741**	3 762	11,920	**8 158**	**316.85**	»	170.811
905,566	849,877	55 689	11,915	11,183	732	93,85	»	540.181
2,415,369	1,172,171	1,243,198	34,505	16 745	17,760	48,53	581,823	»
43,704	98 912	**55.208**	3 362	7,609	**4 247**	**226.32**	»	163 668
22 220	96,299	**74.079**	2,222	9 630	**7 408**	**433 39**	»	175 664
198,938	270,850	**71 912**	6,860	9 340	**2 480**	**136.14**	»	277.337
58,583	154 314	**95.738**	3 906	10,288	**6.382**	**263 41**	»	209.856
71.836,250	44 119.166	527 717,084	35 793	21 983	13,810	61,42	879,373	16.470.719
RÉCAPITULATION								
54.507,089	26 581,573	27,925,516	102.073	49 778	52 295	48.77	17 346,648	1 517.062
71 836 250	44,119,166	27,717 084	35 793	21 983	13 810	61 42	879,373	16.470.719
126,343,339	70 700,739	55.642,600	49,722	27,824	21,898	55,96	18.226 021	17 987.781
							238 240 fr.	

(a) Non compris 2,492,600 fr. 94 cent. revenant au nouveau réseau (compte d'exploitation) sur les intérêts de 325 millions de francs payés par l'Allemagne. (Loi du 17 juin 1873.)
(c) Non compris les lignes d'Epernay à Romilly, de Nancy à Vezelise et de Nancy à Château-Salins et à Vic exploitées par la Compagnie et dont les recettes et les dépenses rentrent dans le compte d'exploitation de l'ancien réseau. (Loi du 31 décembre 1875.)

Droits réservés au Cnam et à ses partenaires

TABLEAU 35 (suite). — *Tableau des dépenses de premier établissement et des résultats*

COMPAGNIE

LIGNES EXPLOITÉES	LONGUEURS EXPLOITÉES	SUBVENTIONS DE L'ÉTAT en argent ou en travaux		DÉPENSES DE LA COMPAGNIE		
		Totales	Kilométriques	Totales	Kilométriques	Charges à 5 1/2 0/0
1	2	3	4	5	6	7
	kilom.	francs.	francs.	francs.	francs.	francs.
ANCIEN RÉSEAU						
BANLIEUE						
Paris à Saint-Germain	21	1.791.000	85.286	44.377.554	2.113.217	2.440.766
Asnières à Argenteuil	4	»	»	8.630.438	2.157.609	474.674
Batignolles à Auteuil	7	»	»	15.450.358	2.207.194	849.770
Asnières à Versailles. (Rive droite.)	20	»	»	24.807.166	1.240.358	1.364.394
Paris à Versailles. (Rive gauche.)	17	(c) 5.125.245	301.485	14.445.583	849.740	794.507
TOTAUX et MOYENNES	69	6.916.245	100.235	107.711.099	1.561.030	5.924.111
GRANDES LIGNES						
Paris (Colombes) à Rouen. (Rive gauche.)	127	15.857.804	71.755	121.163.753	954.045	6.664.006
Rouen au Havre	94			84.253.773	896.317	4.633.956
Malaunay à Dieppe	50	»	»	22.516.883	450.338	1.238.429
Beuzeville à Fécamp	20	»	»	8.685.693	434.285	477.713
Mantes à Caen	182	(g) 16.000.000	87.912	82.286.602	452.124	4.525.763
Paris (Viroflay) à Rennes	358	64.208.000	179.252	99.604.709	278.225	5.478.259
Ceinture (Rive droite)	»	»	»	2.622.244	»	144.223
TOTAUX et MOYENNES	900	102.982.049	114.424	528.844.756	587.605	29.086.462

(a) Calculs établis d'après une longueur exploitée de 9 kilomètres, y compris les parcours communs.
(b) Calculs établis d'après une longueur exploitée de 23 kilomètres, *idem*.
(c) Y compris 6,000 francs pour le nouveau pont de Clamart.
(d) Calculs établis d'après une longueur exploitée de 18 kilomètres, y compris les parcours communs.

de l'exploitation des chemins de fer d'intérêt général en 1881.

DE L'OUEST

RÉSULTATS DE L'EXPLOITATION							DIFFÉRENCES ENTRE LES PRODUITS NETS et les charges des capitaux engagés	
TOTAUX			KILOMÉTRIQUES			RAPPORT 0/0 des dépenses aux recettes d'exploitation		
Recettes	Dépenses	Produits nets	Recettes	Dépenses	Produits nets		Excédents	Insuffisances
8	9	10	11	12	13	14	15	16
francs.	francs.	francs.	francs.	francs.	francs.	francs.	francs.	francs.
3.224.464	1.295.267	1.929.197	153.546	61.679	91.867	40.17		
1.264.791	1.277.395	**12.604**	(a) 140.532	141.933	**1 401**	**101.00**		
1 841.080	1.096.869	747.211	(a) 204.898	121.874	83.024	59.48	»	1.601.839
2.766 515	1.446.023	1.320.492	(b) 120.283	62 871	57.412	52.27		
1.397.857	1.059.881	337.976	(d) 77.639	58.882	18.777	75.82		
10.497.707	6.175.435	4.322.272	152.141	89.499	62.642	58.83	»	1.601.839
25.876.274	9.809.022	16 067.252	(e) 183.520	69.568	113.952	37.91	9.403.246	»
10.385 606	5.176.679	5.209.017	(f) 116.693	58.165	58.528	49.84	575.059	»
2.907.563	1.565.772	1.341.791	58.151	31.315	26.836	53.85	103.362	»
324.491	733.428	**408.937**	16.224	36.671	**20.447**	**226.05**	»	**886.650**
10.601 370	5.653.628	5.547.742	58 249	27.767	30.482	47.77	1.021.979	»
26.071.097	12.757.378	13 313 719	(h) 69 709	34.111	35.598	48.93	7 835.460	»
906.381	979	995.402	»	»	»	»	851 179	»
97.669.579	41.272.321	46.388.258	97.401	45.858	51.543	47.08	19.790.285	**2.488 489**

(e) Calculs établis d'après une longueur exploitée de 141 kilomètres, y compris les parcours communs.
(f) Calculs établis d'après une longueur exploitée de 89 kilomètres, *idem*.
(g) Y compris 2,055,800 francs payés à l'État par les localités.
(h) Calculs établis d'après une longueur exploitée de 374 kilomètres, y compris les parcours communs.

Droits réservés au Cnam et à ses partenaires

TABLEAU 35 (suite). — *Tableau des dépenses de premier établissement et des résultats de l'exploitation des chemins de fer d'intérêt général en* 1881.

COMPAGNIE DE L'OUEST

LIGNES EXPLOITÉES	LONGUEURS EXPLOITÉES	SUBVENTIONS DE L'ÉTAT en argent ou en travaux		DÉPENSES DE LA COMPAGNIE			RÉSULTATS DE L'EXPLOITATION						DIFFÉRENCES ENTRE LES PRODUITS NETS et les charges des capitaux engagés	
							TOTAUX			KILOMÉTRIQUES				
		Totales	Kilométriques	Totales	Kilométriques	Charges à 5 1/2 0/0	Recettes	Dépenses	Produits nets	Recettes	Dépenses	Produits nets	RAPPORT 0/0 des dépenses aux recettes d'exploitation	Excédents	Insuffisances
1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16
	kilom.	francs	francs	francs	francs	francs	francs	francs	francs	francs	francs	franc	francs	francs	francs
NOUVEAU RÉSEAU															
Caen à Cherbourg et Saint-Lô	150	(*a*) 18.000.000	120.000	44.260.476	295 070	2.434.329	3,837 389	2.761 377	1.076.012	25,583	18,409	7.174	71.96	»	1.358.314
Le Mans à Mézidon et Falaise	145	(*b*) 14.000.000	96.552	41.651.864	287.254	2.290.853	5,151.645	2.980.121	2.171.524	35.529	20.553	14.976	57,85	»	119.329
Lisieux à Honfleur	43	»	»	32.572 643	757.503	1.791.496	1,071.303	833.146	238,163	24.914	19.375	5.539	77.77	»	1.553 333
Rennes à Redon	70	»	»	25 526.564	364 665	1.403.961	1,341.749	926 583	315.166	17.739	13.237	4 502	74.62	»	1 088.795
Pont-l'Évêque à Trouville	11	»	»	5.361 089	487.372	294 866	331,067	183.797	47.270	21.006	16.709	4 297	79 54	»	247 590
Le Mans à Angers	95	»	»	41.886 933	440.915	2 335.781	3,079.537	2 638.360	441 177	32.416	27.772	4 644	85.67	»	1.862.604
Rennes à Saint-Malo	81	»	»	27.262 315	336.572	1.499.477	1,776.514	1 243.251	533.263	21.932	15.349	6 583	69 98	»	966.164
Rennes à Brest	249	50.701.000	203 618	56.483.302	226.841	3.106.582	4,463 698	3 789.603	674 095	17.926	15.219	2 707	84 90	»	2.432 487
Serquigny à Rouen	57	»	»	34.845.035	611 316	1.916.477	2 388.642	1.634.428	734 214	41.555	28.674	12 881	69 00	»	1.182 263
Laigle à Conches	40	»	»	8.055.446	201.386	443 019	344.271	348.141	**3.870**	8.607	8.704	**97**	**101.12**	»	446 919
Chemin de ceinture (rive gauche) et annexes	13	(*c*) 25.115.000	1.931.923	19.913 358	1.531.797	1.095.235	972.175	1.478.515	**506 340**	74.783	113 732	**38.949**	**152.08**	»	1.601 575
Rouen à Amiens (pour un tiers)	44	»	»	21.169 299	499.302	1.208.311	1,003.832	1,004.730	599.102	36.451	22 835	13 616	62.65	»	609.209
Saint-Pierre à Louviers	7	800.000	114.286	2.886 614	412.373	158.764	164 163	147.712	16.451	23.452	21.102	2.350	89.98	»	142 313
Saint-Cyr à Surdon	160	»	»	64.800.302	405.002	3.564.017	5,025.284	4.323.219	1 302 065	35.158	27.020	8.138	76.85	»	2.261 952
Argentan à Granville	129	»	»	53.537.222	415.017	2.944.547	2,470.369	2 580.937	**110.568**	19.150	20.007	**857**	**104.48**	»	3.055.115
Saint-Brieuc à Pontivy	72	10.750.000	149.306	375.598	5 217	20 658	412.074	462.522	**50.448**	5.723	6.424	**701**	**112.24**	»	71 106
Paris à Dieppe par Pontoise	139	»	»	56.491.671	406.415	3.107.042	2,513.071	2.423.419	89.652	18.080	17.435	645	96 43	»	3 017.390
Caen à Laval	144	(*d*) 20.452.000	142.028	35.892.909	249.256	1.974.119	2,072.748	1.765.367	307.381	14.394	12.259	2.135	85.17	»	1.666.729
Sablé à Château-Gontier	96	12.000.000	125.000	19.206.693	106.320	561.368	1,063.777	973 920	89.857	11.081	10.145	935	91.55	»	471.511
Chateau-Gontier à Châteaubriant															
Laval à Château-Gontier	69	12.000.000	173.913	4.165.949	60.376	229.127	706.366	673.416	32.950	10.237	9.760	477	95 34	»	196.177
Château-Gontier à Angers															
Saint-Lô à Lamballe	184	26.000.000	141.304	17.614.248	95.730	968.783	1 863.212	1 683.123	186.089	10.159	9.147	1.012	90.04	»	782 694
TOTAUX et MOYENNES	(*e*) 1.998	189 818 000	95.004	605.759.530	303.183	33 316.774	49.034.892	34.855.687	8.183.205	21.541	17.445	4.096	80.99	»	25.133.569
RÉCAPITULATION															
Ancien réseau	900	102.982.049	114.424	528 844.756	587.605	29.086.462	97 669.579	41 272.321	46.388.258	97.401	45 858	51.543	47.08	19.790.285	2.488 489
Nouveau réseau	1.998	189.818.000	95.004	605.759.530	303.183	33.316.774	49 034 892	34.855.687	8.183.205	21.541	17 445	4.096	80 99	»	25.133.569
ENSEMBLE	2.898	292.800.049	101 035	1.134.604.286	391.513	62.403.236	146.704.471	76.128.008	54.571.463	45.100	26.269	18.831	58.25	19.790.285	27 622 058
															7.831 773

(*a*) Y compris 1,500,000 francs payés à l'État par les localités.

(*b*) Y compris 1 million de francs payé à l'État par les localités.

(*c*) Déduction faite de 669,813 francs remboursés par la ville de Paris.

(*d*) Y compris 2,000 francs remboursés à la compagnie en 1873, pour prix de terrains sur la section de Mayenne à Laval.

(*e*) Non compris les sections dont les produits sont portés au compte d'établissement, savoir : Champ de Mars au chemin de Ceinture (rive gauche, 4 kilom.), de la ligne de Paris à Rouen à celle de Paris à Versailles (rive droite) vers Courbevoie (2 kilom.), Conflans à Pontoise (12 kilom.), Barentin à Duclair (13 kilom.), Motteville à Clères (20 kilom.), Harfleur à Montivilliers (5 kilom.), Chemazé à Craon (15 kilom.), raccordements à Rouen des lignes de Paris à Rouen et de Rouen à Amiens (2 kilom.), Motteville à Saint-Valery-en-Caux et embranchement (38 kilom.), Beuzeville à Bolbec (5 kilom.), Sille-le-Guillaume à la Hutte (25 kilom.), la Hutte à Mamers (24 kilom.), Châteaubriant à Redon (45 kilom.) et Plouaret à Lannion (16 kilom.).

Droits réservés au Cnam et à ses partenaires

TABLEAU 35 (suite). — *Tableau des dépenses de premier établissement et*

COMPAGNIE

LIGNES EXPLOITÉES	LONGUEURS EXPLOITÉES	SUBVENTIONS DE L'ÉTAT en argent ou en travaux		DÉPENSES DE LA COMPAGNIE		
		Totales	Kilométriques	Totales	Kilométriques	Charges à 5 1/2 0/0
1	2	3	4	5	6	7
	kilom.	francs.	francs.	francs.	francs.	francs.
ANCIEN RÉSEAU						
Paris à Orléans et à Bordeaux	(a) 587	81.339 000	138 567	237.373.431	438.461	14.155.704
Bértigny à Tours, par Vendôme	202	»	»	53.918.016	266 921	2.965.491
Tours à Nantes et à Saint-Nazaire	260	45.051.000	173.273	56.177 939	216.069	3 089.787
Savenay à Landerneau et à Pontivy	350	42 000.000	120.000	51.027,749	154.365	2.471.526
Orléans à Vierzon, à Saincaise et à Limoges	369	(b) 64.224 000	174.049	55 113 042	149.358	3.031.217
Poitiers (Saint-Benoît) à la Rochelle et à Rochefort	158	»	»	36.146.021	228 772	1.988.033
Tours au Mans	94	»	»	22.068 073	234.767	1.213,744
Tours au Mans (rive droite). Pour mémoire, 3 kilom.	»	»	»	3.241.110	»	178 261
TOTAUX et MOYENNES	2.020	232.614.000	115 155	538 068,381	266.370	29.593 761
NOUVEAU RÉSEAU						
Paris à Orsay et à Limours	43	2.914.000	67.767	21.217.000	493.419	1,166,935
Limoges (Nexon) à Agen et à Villeneuve-sur-Lot	239	(c) 33.600 000	140,586	87.663.000	366.391	4.821.465
Libos à Cahors	51	11.400.000	223.529	3 446.000	67 569	189 533
Coutras à Périgueux	75	»	»	29 164.000	388.853	1.604.020
Niversac à Capdenac et à Tulle	182	(d) 27.000 000	148.352	55.945.000	307.390	3.076.973
Montauban à Capdenac, à Rodez et à Decazeville	201	(e) 2 000.000	9.950	162.440.000	808.159	8.934.800
Toulouse à Lexos et à Albi	106	»	»	41.584 000	392 302	2.287.120
Figeac à Arvant	171	(f) 16.000.000	93.567	79.903.000	467.269	4.194.663
Bourges à Montluçon	100	»	»	20.923.000	209.230	1.150 765
Moulins à Montluçon, Bezenet, Gannet et Saint-Eloi	150	(g) 12.070.000	80.467	56.588.000	377.253	3.112.340
Montluçon a Saint-Sulpice-Laurière et à Aubusson	143	»	»	43.885.000	306.582	2.413 653
Poitiers (Saint-Benoît) à Saint-Sulpice-Laurière	111	»	»	23 517.000	211.865	1.293.435
Tours à Vierzon-Ville	104	»	»	22.017.000	211.702	1 210.935
Nantes à la Roche-sur-Yon	75	»	»	20 636.000	275 147	1.134.980
La Possonnière à Niort, par Bressuire	164	»	»	41 930 000	273.963	2.471.150
Aubigné à la Flèche	34	»	»	4.022 000	118 294	221.210
Pithiviers à Malesherbes	17	1.500.000	88.235	1 607.000	94.529	88.385
Pithiviers à Orléans	42	»	»	9.509.600	226.333	522.850
Embranchement de Romorantin	7	1.100.000	157.143	886.000	126 571	48 730
Orléans à Gien	64	»	»	15.557.000	243.078	855 635
Libourne à Bergerac	61	(h) 9.945 000	163.033	8 857 000	145 197	487.135
Bergerac au Buisson	35	(i) 5.437.500	155.357	8 925.000	255 000	490.875
Limoges à Brive	101	»	»	41.340 000	409 307	2.273.700
Nantes à Châteaubriant	63	8.700.000	138 095	7 857.000	124.714	432 135
	2.342	131 666.500	56 210	(j) 812.415.000	346 890	44 682.825
Réseau pyrénéen	»	8 000.000	»	»	»	»
TOTAUX et MOYENNES	2 342	123 666,500	52.804	812.415.000	346.890	44 682 825
Ancien réseau	2.020	232 614.000	115,155	538.068.381	266 370	29.593.761
Nouveau réseau	2,342	123.666 500	52,804	812.415 000	346 890	44 682 825
ENSEMBLE	4.362	356.280,500	81.678	1.350.483.381	309.602	74.276.586

(a) Y compris le raccordement avec le chemin du Midi.
(b) Déduction faite de 16,356,000 francs versés par la Compagnie. (Convention du 27 mars 1852.)
(c) Limoges à Agen (part de la subvention de 70 millions de francs) ..... 32.000.000 } 33.600.000
Embranchement de Villeneuve sur-Lot ..... 1.600.000 }
(d) Niversac à Capdenac (part de la subvention de 70 millions de francs) ..... 22.000.000 } 27.000.000
Brive à Tulle ..... 5.000.000 }
(e) Pour la section de Marcillac à Rodez.

des résultats de l'exploitation des chemins de fer d'intérêt général en 1881.

DE PARIS A ORLÉANS

RÉSULTATS DE L'EXPLOITATION — TOTAUX			RÉSULTATS DE L'EXPLOITATION — KILOMÉTRIQUES			RAPPORT 0/0 des dépenses aux recettes d'exploitation	DIFFÉRENCES ENTRE LES PRODUITS NETS et les charges des capitaux engagés par la Compagnie	
Recettes	Dépenses	Produits nets	Recettes	Dépenses	Produits nets		Excédents	Insuffisances
8	9	10	11	12	13	14	15	16
francs.	francs.	francs.	francs.	francs.	francs.	francs.	francs.	francs.
72.335.425	23 672.998	49.662.427	124.332	40.328	84 604	32 28	35.506.723	»
2 807.370	2.545.715	261.655	13 898	12.603	1.295	90 67	»	2.703.836
12 122.914	5.272.969	6.849.945	46.626	20.280	26.346	43 50	3 760.158	»
4.454.220	2.853.751	1.600.469	12.726	8.153	4 573	64.07	»	1.371.057
22.000 871	7.760.511	14 240.360	59.623	21.031	38.592	35.27	11.209.143	»
4.392.807	2.368.295	2.024.512	27.802	14 989	12.813	53.91	36 481	»
2 615.802	1.429.105	1.186.697	27.827	15.203	12,624	54 63	»	27 047
999.264	95:870	903.394	»	»	»	9.59	725 133	»
122.728.673	45.999 214	76.729 459	60 757	22 772	37.985	37 48	51.237 638	4 101.940
1.300 863	1.026.148	274.715	30.252	23.861	6.388	78.88	»	892.220
7.030.451	3.458.600	3.571 851	23.416	14.471	14.945	49.19	»	1 249.614
524 494	444 397	80.097	10.284	8 714	1.570	84.73	»	109 433
2.258 274	982 491	1 275 783	30.110	13 100	17.010	43.51	»	328 237
6.383.373	3.327.814	3.055.559	35.073	18 284	16 789	52.13	»	21.416
4 590.818	2 511.504	2.079.314	22.840	12.495	10.345	54 71	»	6.854.886
3.944.089	1.967.039	1.977.050	37.208	18.557	18 651	49 87	»	310 070
2 102.031	1.462 515	639.516	12.293	8.553	3 740	69 57	»	3 755 149
2.719 303	1.263.642	1.455.661	27.193	12.636	14.557	46.47	334.896	»
4.312.214	2.250.649	2.061.565	28.748	15.004	13 744	52.19	»	1 050.775
3.819.124	2 095.315	1.723.809	26.158	14.351	11.807	54.86	»	689.866
1 687.693	1.189.262	498 431	15 204	10.714	4.490	70.47	»	795.004
2.664 202	1.342.468	1 321.734	25 617	12.908	12.709	50 39	110 799	»
1.083.434	871 675	211.759	14.445	11.622	2 823	80 45	»	923 221
1.790 084	1.300 853	489 231	10.915	7.932	2 983	72 67	»	1.981.919
217 533	193 672	23.861	6 398	5.696	702	89 03	»	197.349
440.401	435.940	4.461	7.464	7.388	76	98.99	»	606.754
38.532	104 520	65.988	5.504	14.931	9.427	271 25	»	114.718
540.132	387.760	152 372	8.440	6.059	2.381	71.79	»	703 263
1.339.890	816.836	523.054	13.957	8.509	5.448	60.96	»	454 956
2.408.771	1 541.080	867.691	23.849	15 258	8,591	63 98	»	1.406 009
435 009	409 262	25 747	6.905	6.496	409	94 08	»	406 388
51.630.715	29.383.442	22 247 273	22 046	12 547	9.499	56,91	415 695	22 851 247
»	»	»	»	»	»	»	»	»
51 630 715	29.383 442	22 247 273	22 046	12 547	9-499	56 91	415.695	22.851 247
122.728 673	45.999 214	76.729.459	80.757	22.772	37.985	37 48	51.237 633	4 101.940
51 630 715	29.383.442	22.247 273	22 046	12.547	9,499	56.91	415 695	22 851 247
174.359 388	75.382 656	98 976.732	39.972	17.282	22.690	43 23	51.653.333	26 953 187
							24.700.146	

(f) Part de la subvention de 70 millions de francs ..... 11.000.000 } 12.070.000
(g) Commentry à Gannat ..... 1.070.000 }
La Peyrouse à Saint-Eloi ..... 1.000.000 } 9.945.000
(h) Prix du rachat ..... 3.586.000 }
Travaux ..... 6.359.000 }
(i) Dix termes échus de la subvention de 8.700.000 francs.
(j) Y compris les huit millions payés à l'État pour le réseau pyrénéen.

Droits réservés au Cnam et à ses partenaires

TABLEAU 35 (suite). — *Tableau des dépenses de premier établissement et*

COMPAGNIE DE PARIS A

LIGNES EXPLOITÉES	LONGUEURS EXPLOITÉES	SUBVENTIONS DE L'ÉTAT en argent ou en travaux		DÉPENSES DE LA COMPAGNIE		
		Totales	Kilométriques	Totales	Kilométriques	Charges à 5 1/2 p. 0/0
1	2	3	4	5	6	7
	kilom.	francs.	francs.	francs.	francs.	francs.
ANCIEN RÉSEAU						
Paris à Marseille. Paris à Lyon	512	60 547 000	118.300	356.662.000	695.400	19.584.000
Paris à Marseille. Lyon à Avignon	234	49 000.000	209.400	214.278.000	591.900	11.785.000
Paris à Marseille. Avignon à Marseille	128	41.000.000	320 300			
Marseille à Toulon	66	20.300.000	307.600	33.296.000	504.400	1.831.000
Toulon à la frontière italienne. Toulon au Var	150	»	»	113.105.000	611.400	6.221.000
Toulon à la frontière italienne. Le Var à la frontière	35	19.000.000	542.900			
Dijon à Belfort, Gray et Salins	259	»	»	100.606.000	388.400	5.503.000
Mouchard aux Verrières	73	»	»	27 508.000	376.800	1.513.000
Andelot à Champagnole	13	»	»	2.703.000	207.900	149.000
Pontarlier à Jougne (Vallorbes)	23	»	»	7.077.000	307.700	389.000
Bourges à Besançon	140	»	»	37 225.000	265.900	2.047.000
Montbéliard à Delle	26	»	»	7.271.000	279.700	400.000
Mâcon et Lyon à Genève (partie franç.)	220	15.000.000	68.200	108.164.000	491.700	5.949.000
(partie suisse)	15	»	»	(a) 13 963.000	930.900	768.000
Lignes du Dauphiné. Lyon à Grenoble et St-Rambert à Rives	179	7.000.000	39.100	76 888.000	429.500	4.229.000
Lignes du Dauphiné. Valence à Moirans	78	»	»	30.081.000	385.700	1.654.000
Lignes du Dauphiné. Grenoble à Montmélian (Francin)	50	8.195.000	163.900	6 025.000	120.500	331 000
Aix-les-Bains à Annecy	39	10.800.000	276.900	4.304.000	110.400	237.000
La Roche à Auxerre	19	»	»	5.672.000	298.500	312.000
Chalon à Dôle	76	»	»	15 760.000	207.400	867.000
Livron à Crest	17	»	»	4 749.000	279.400	261.000
Saint-Rambert à Annonay	19	212.000	11.200	11.665.000	613.900	642.000
Livron à Privas	32	»	»	16.300.000	509.400	897.000
Bessèges à Alais	33	»	»	19.850.000	601.500	1.092.000
Sorgues à Carpentras	17	»	»	4.406.000	259.200	242.000
Avignon à Miramas, par Salon	69	»	»	34.570.000	501.000	1.901.000
Rognac à Aix	25	»	»	(b) 7.124.000	285.000	392.000
Marseille au Prado (nouvelle gare de Marseille et raccordement)	3	»	»	14.366.000	4.788.700	790.000
Aubagne à Valdonne	17	»	»	7.945.000	467.400	437 000
Les Arcs à Draguignan	13	»	»	5.148.000	396.000	283.000
Cannes à Grasse	17	2 085.000	122.600	5.599.000	329.400	308.000
A reporter	2.597	233.139.000		1.291.704 000		71.044.000

(a) Déduction faite de la subvention de 2 millions de francs de la ville de Genève et de 1,500,000 francs, prix de cession de l'embranchement de Versoix.

les résultats de l'exploitation des chemins de fer d'intérêt général en 1881.

LYON ET A LA MÉDITERRANÉE

RÉSULTATS DE L'EXPLOITATION							DIFFÉRENCES ENTRE LES PRODUITS NETS et les charges des capitaux engagés	
TOTAUX			KILOMÉTRIQUES			RAPPORT 0/0 des dépenses aux recettes d'exploitation		
Recettes	Dépenses	Produits nets	Recettes	Dépenses	Produits nets		Excédents	Insuffisances
8	9	10	11	12	13	14	15	16
francs.	francs.	francs.	francs.	francs.	francs.		francs.	francs.
94.929.900	32.194.000	62.735.900	185.400	62 900	122.500	34	43.131.900	»
66.630.600	19.703.500	46.927.100	184.100	54.400	129.700	30	35 142.100	»
4.209.900	3.242.300	967.600	63 800	49.100	14.700	77	»	863 400
8.581.500	4.158.600	4.422.900	46.400	22.500	23.900	48	»	1.798.100
8.343 300	4.974.400	3.568 900	33.000	19 200	13 800	58	»	1.964.100
1.525.200	837.400	687.800	20.900	11.500	9.400	55	»	825 200
92.100	129.700	37.600	7 100	10.000	2.900	141	»	186 600
181.100	216.100	35.000	7.900	9.400	1 500	119	»	424.000
2.878.900	1.787.000	1 091 300	20.600	12.800	7.800	62	»	955.700
262.600	423.800	161.200	10.100	16.300	6.200	161	1.934.400	561.200
13.789.400	5.906.000	7.883 400	62.700	26 800	35.900	43	»	»
797.600	797.100	500	53.200	53.100	100	100	»	767.500
4.768.100	3.533.200	1.234.900	26.600	19.700	6.900	74	»	2.994.100
1.892.300	1.045 000	847 300	24.300	13.400	10.900	55	»	806.700
1.137.400	797.800	339.600	22.700	16.000	6.700	70	8.600	»
397.800	400.000	2.200	10 200	10 300	100	101	»	239 200
536.400	347 500	188.900	28.200	18.300	9.900	65	»	123.100
2.369 300	914 500	1.454.800	31.200	12.000	19.200	39	587.800	»
87.600	164 600	77.000	5.200	9.700	4.500	188	»	338.000
335.300	352.900	17.600	17.600	18.600	1 000	105	»	659.600
930.900	576.800	420.100	31.200	18.000	13.200	58	»	476 900
1 067.300	898 200	769.100	50.500	27.200	23.300	54	»	322.900
129.500	155.200	25.700	7.600	9.100	1 500	120	»	267.700
1.003.300	861.300	142.000	14.500	12.500	2.000	86	»	1.759 000
448.800	235.200	213.600	18 000	9.400	8.600	52	»	178 400
78 400	298.700	220 300	26 100	99.600	73.500	381	»	1 010 300
334.900	214.400	120.500	19.700	12.600	7.100	64	»	316.500
98 800	154.600	55.800	7.600	11.900	4.300	156	»	338 800
144 200	186.900	42.700	8.500	11 000	2 500	130	»	350 700
218.818.400	85.507.300	133.341.100					80.824.800	18.527.700

(b) Déduction faite de la subvention de 1 million de francs de la ville d'Aix.

Droits réservés au Cnam et à ses partenaires

TABLEAU 35 (suite). — *Tableau des dépenses de premier établissement et*

COMPAGNIE DE PARIS A

LIGNES EXPLOITÉES	LONGUEURS EXPLOITÉES	SUBVENTIONS DE L'ÉTAT en argent ou en travaux		DÉPENSES DE LA COMPAGNIE		
		Totales	Kilométriques	Totales	Kilométriques	Charges à 5 1/2 p. 0/0
1	2	3	4	5	6	7
	kilom.	francs.	francs.	francs.	francs.	francs.
Report.....	2.597	233.139.000		1 291.704 000		71.044.000
ANCIEN RÉSEAU (Suite.)						
Tarascon à Cette et à la Levade. — Tarascon à Cette.....	107	14.758.000	(a) 283 800	94.533.000	552.800	5.199 000
Tarascon à Cette et à la Levade. — Nimes à la Levade.....	64					
Arles à Lunel.....	45	215.000	4.800	16.093 000	357.600	885.000
Nimes au Caylar.....	19	»	»	3.053.000	160.700	168.000
Lunel à Aigues-Mortes.....	12	»	»	2 556 000	213.000	141.000
Villeneuve-Saint-Georges à Montargis..	110	»	»	40.729.000	370.300	2.240.000
Moret à Roanne. — Moret à Nevers.....	187	»	»			
Moret à Roanne. — Nevers à Saint-Germain-des-Fossés.....	102	(b) 21.784.000	215.700	193.578.000	545.300	10.647.000
Moret à Roanne. — St Germain-des-Fossés à Roanne..	66	19.000.000	287.900			
Belleville à Beaujeu.....	13	112.000	8.600	1.314.000	101.100	72.000
Roanne à Lyon (Saint-Germain-au-Mont-d'Or), par Tarare.....	76	»	»	73 159.000	962.600	4.624 000
Roanne à Lyon, par Saint-Étienne.....	146	»	»	255.933.000	1.753.000	14.076.000
Saint-Germain-des-Fossés à Vichy.....	9	»	»	4 727.000	525.200	260.000
Chagny à Nevers.....	163	»	»	49.453 000	303.400	2 720 000
Santenay à Étang, par Autun.....	59	5.000.000	84.700	11.653 000	197.500	641.000
Moulins à Montchanin.....	117	»	»	32 241.000	275.600	1.773.000
Robiac au Pouzin.....	95	»	»	47.301.000	497.900	2.602.000
Embranchement d'Hyères.	18	1.500.000	83.300	3.679.000	204.400	202.000
Marseille à Aix.....	35	25.000	700	21.675.000	619.300	1.192 000
Aix à Carnoules.....	78	19.000 000	243.600	4.394.000	56.300	242.000
Givors à la Voulte...	106	»	»	64.808.000	616.400	3.564 000
Embranchement d'Aubenas.....	10	— »	»	4 179.000	417.900	230.000
Embranchement d'Albertville..... ...	22	3.600 000	163.300	1.056.000	48.000	58.000
Collonges à Saint-Gingolph (Thonon)....	64	(b') 13.859.000	216.500	2.526.000	39.500	139.000
Virieu-le-Grand à Saint-André-le-Gaz...	15	»	»	3.983.000	265.500	219 000
Nimes au Teil.....	119	»	»	47.118.000	395.900	2 592.000
Remoulins à Uzès.....	19	»	»	3.690.000	194 200	203.000
Embranchement de l'Auzonnet	10	»	»	4 534.000	453.400	249.000
Vézenobres à Quissac et embranchement sur Anduze.....	27	»	»	6.185.000	229.100	249.000
Bourron à Malesherbes.....	25	»	»	3.061.000	122.400	168.000
Chemin de ceinture (pour mémoire, 3 kil.).	»	»	»	3.165.000	»	174 000
TOTAUX ET MOYENNES.....	4.535	331 859.000	73.200	2.292 083.000	505.400	126.064 000

(a) Sur 52 kilomètres de Nimes à Montpellier.
(b) Part proportionnelle de la subvention de 36.671.000 francs relative à la section du Bec-d'Allier à Clermont.
(b') Y compris 859.000 francs en travaux.

des résultats de l'exploitation des chemins de fer d'intérêt général en 1881.

LYON ET A LA MÉDITERRANEE

RÉSULTATS DE L'EXPLOITATION — TOTAUX			RÉSULTATS DE L'EXPLOITATION — KILOMÉTRIQUES			RAPPORT 0/0 des dépenses aux recettes d'exploitation	DIFFÉRENCES ENTRE LES PRODUITS NETS et les charges des capitaux engagés	
Recettes	Dépenses	Produits nets	Recettes	Dépenses	Produits nets		Excédents	Insuffisances
8	9	10	11	12	13	14	15	15
francs	francs	francs	francs	francs	francs		francs	franc
218.848 400	85 507.300	133.341.100					80.824.800	18.527.700
15 634.300	7.124.400	8.509.900	146.100	66.600	79.500	46	6.726.900	»
5.481.800	2.065.800	3.416.000	85.700	32.300	53.400	38		
1.509.200	688.100	821.100	33 500	15.300	18.200	46	»	63.900
180.800	249.500	68.700	9.500	13.100	3.600	138	»	236.700
97.500	144.700	47 200	8.100	12 100	4.000	148	»	188.200
2.021.900	2.272 900	251.000	18.400	20.700	2.300	112	»	2.491.000
21.185.300	8.833.900	12.351.400	59.700	24.900	34.800	42	1.704.400	»
87.500	131.700	44 200	6.700	10 100	3.400	151	»	116.200
2.367.900	1 116.000	1.251.900	31.200	14.700	16.500	47	»	2.772.100
16.407.000	7 020.100	9.386.900	112.400	48.100	64.300	43	»	4.689.100
167.500	215.000	47 500	18.600	23.900	5 300	128	»	307.500
4.871.400	2.595 000	2.276 400	29 900	15.900	14.000	53	»	443.600
559.100	609 800	50.700	9.500	10.300	800	109	»	691.700
2.079.400	1.407.100	672.300	17.800	12.000	5.800	68	»	1.100.700
4 170.800	1.692.800	2.478.000	43.900	17.800	26.100	41	»	124.000
99.600	199.500	99.900	5.500	11.100	5.600	200	»	301.900
1.173.300	897.700	275.600	33.500	25.600	7.900	77	»	916.400
1.361.900	567.700	794.200	17.500	7.300	10.200	42	552.200	
7.245.800	1 804.200	4 441.600	68 400	17.000	51.400	25	1.877.600	
76.600	133.700	57.100	7.700	13.400	5.700	175	»	287 100
132.300	178.000	45.700	6.000	8.100	2 100	135	»	103 700
248.700	481.200	232 500	3.900	7.500	3 600	193	»	371.500
59.700	108.100	48.400	4.000	7.200	3.200	181	»	267.400
8.587.400	2.128.200	6.459.200	72 200	17.900	54 300	25	3.867.200	»
55.500	146.800	91.300	2.900	7.700	4 800	265	»	294.300
40.300	89.600	49.300	4.000	9.000	5.000	222	»	298.300
40.200	192.300	152 100	(c) 3.100	14.800	11 700	478	»	492.100
6.600	101 700	95 100	(d) 700	11.300	10 600	1.541	»	263 100
822.300	»	822.300	274.100	»	274.100	»	648.300	»
315.620.000	128.702.800	186.917 200	(e) 70.100	28 600	41.500	41	96.201.400	35.348.200
								60.853.200

(c) Calculs établis sur une longueur moyenne exploitée de 13 kilomètres.
(d) Calculs établis sur une longueur moyenne exploitée de 9 kilomètres.
(e) Calculs établis sur une longueur moyenne exploitée de 4.505 kilomètres.

Droits réservés au Cnam et à ses partenaires

TABLEAU 35 (suite). — *Tableau des dépenses de premier établissement et*

COMPAGNIE DE PARIS A

LIGNES EXPLOITÉES		LONGUEURS EXPLOITÉES	SUBVENTIONS DE L'ÉTAT en argent ou en travaux		DÉPENSES DE LA COMPAGNIE		
			Totales	Kilométriques	Totales	Kilométriques	Charges à 5 1/2 p. 0/0
1		2	3	4	5	6	7
		kilom.	francs	francs	francs	francs	francs
NOUVEAU RÉSEAU							
St-Germain-des-Fossés à Brioude	Saint-Germain-des-Fossés à Clermont	65	(a) 14.887.000	229.000	117.923.000	880.000	6.486.000
	Clermont à Brioude	69	»	»			
Brioude à la Levade		169	»	»	118.316.000	700.100	6.507.000
Clermont à Montbrison		110	(b) 27.350.000	248.600	9 015.000	82.000	496.000
Saint-Just à Montbrison		22	»	»	10 135.000	460.700	557.000
Saint-Étienne au Puy		86	6.000.000	69.800	79.672.000	577.300	4.382.000
Le Puy à Saint-Georges d'Aurac		52	»	»			
Le Clapier à la Béraudière (pour mémoire)		3	»	»	»	»	»
Nuits-sous-Ravières à Châtillon		36	»	»	9.047.000	251.300	498.000
Dijon à Is-sur-Till		28	(c) 2 616.000	93.400	7.647.000	273.100	421.000
Gray à Fraisans		44	»	»	9 986 000	227.000	549.000
Besançon à Vesoul		63	»	»	17.117 000	271.700	941.000
Montagney à Miserey		28	»	»	6 702.000	239.400	369.000
Auxerre à Nevers		127	11.800.000	56.700	32.545.000	156.500	1.790.000
Clamecy à Cercy-la-Tour		81					
Cravant aux Laumes		91	11.500.000	126.400	7.850.000	86.300	432.000
Cavaillon à Veynes		175	»	»	57 347.000	327 700	3.154.000
Grenoble à Gap		135	50.000.000	370.400	10 114.000	74.900	556.000
Pertuis à Aix		32	»	»	15.002.000	471.600	830.000
Embranchement de Digne		22	3.000.000	136.400	4.582.000	208 300	252.000
Cavaillon à Apt		32	4.300.000	134.400	3.559.000	111 200	196.000
Lunel au Vigan		73	»	»	30 323.000	415.400	1.668.000
Vichy à Thiers		33	4.000 000	800.000	990.000	30.000	54.000
TOTAL du nouveau réseau		(e) 1.576	135.453.000	85.900	547.962.000	347 700	30.138.000
Réseau pyrénéen		»	16.000.000	»	16.000.000	»	880.000
TOTAUX ET MOYENNES		1.576	119.453.000	75.800	563 962 000	357.800	31.018.000
RÉCAPITULATION							
Ancien réseau		4 535	331 992.000	73.200	2.292 083.000	505.400	126.064.000
Nouveau réseau		1.576	119.453.000	75.800	563.962.000	357.800	31 018.000
ENSEMBLE		6.111	g) 451.445.000	73.900	(g) 2.856.045.000	467.400	157.082.000

(a) Part proportionnelle dans la subvention de 36.671.000 francs relative à la section du Bec-d'Allier à Clermont.
(b) Y compris 450.000 francs en travaux.
(c) Y compris 472.000 francs en travaux.
(d) Calculs établis d'après une longueur moyenne exploitée de 5 kilomètres.

des résultats de l'exploitation des chemins de fer d'intérêt général en 1881.

LYON ET A LA MÉDITERRANÉE

RÉSULTATS DE L'EXPLOITATION							DIFFÉRENCES ENTRE LES PRODUITS NETS et les charges des capitaux engagés	
TOTAUX			KILOMÉTRIQUES			RAPPORT p. 0/0 des dépenses aux recettes d'exploitation		
Recettes	Dépenses	Produits nets	Recettes	Dépenses	Produits nets		Excédents	Insuffisances
8	9	10	11	12	13	14	15	16
francs	francs	francs	francs	francs	francs		francs	francs
5.936.200	3.645.600	2.290.600	44.300	27.200	17.100	61	»	4.195.400
3.536.800	2.406.400	1.130.400	20.900	14.200	6.700	68	»	5.376.600
1.377.000	1.011 800	365.200	12 500	9.200	3.300	73	»	130.800
408.600	307.700	100.900	18 600	14.000	4.600	75	»	456.100
2.665.600	2.282 000	383 600	19.300	16.500	2.800	86	»	3.998.400
74 100	107.400	**33.300**	24.700	35.800	**11.100**	**145**	»	33.300
479.000	307.900	171 100	13.300	8.600	4.700	64	»	326 900
1.097.000	794 200	302.800	39.200	28 400	10.800	72	»	118.200
209.400	317.400	**108.000**	4.800	7.200	**2.400**	**152**	»	657 000
1.002.800	873.400	125 400	19.900	13.900	2.000	87	»	811.600
100.100	179.400	**79.300**	3.600	6.400	**2.800**	**179**	»	448 300
1 330.600	1.187.100	143.500	10.500	9.300	1.200	89	»	1 890.500
323.300	567 300	**244 000**	4.000	7.000	**3.000**	**175**		
817.400	815.800	1.600	9 000	9.000	»	100	»	430 400
1.640.100	1.266.800	373.300	9.400	7.200	2.200	77	»	2.780 700
1.168.600	1.366 000	**197 400**	8.700	10.100	**1.400**	**117**	»	753 400
246.800	342.490	204.400	17.100	10.700	6.400	63	»	625.600
87.100	158 100	**71.000**	4 000	7.200	**3.200**	**182**	»	323.000
150.500	198 500	**48 000**	4.700	6.200	**1.500**	**132**	»	244.000
670.800	701.200	**30.400**	9 200	9.600	**400**	**105**	»	1.698 400
11.300	39.100	**27.800**	(d) 2 300	7.800	**5 500**	**346**	»	81.800
23.633.100	18 875.500	4 757.600	(f) 15.300	12 200	3.100	80	»	25.380.400
»	»	»	»	»	»	»	»	880.000
23 633.100	18.875.500	4 757.600	15.300	12 200	3.100	80	»	26.260.400
RÉCAPITULATION								
315.620.000	128.702.800	186 917.200	70.100	28 600	41.500	41	96.201.400	35.349.200
23 633.100	18 875.500	4 757.600	15.300	12.200	3.100	80	»	26.260.400
339 253.100	147.578.300	191.674.800	(h) 56.100	24.400	31.700	44	96.201.400	61 608.600
							34 592.800	

(e) Non compris le Rhône au Mont-Cenis (144 kilomètres).
(f) Calculs établis d'après une longueur moyenne exploitée de 1.548 kilomètres.
(g) Non compris 33 millions environ dépensés pour secondes voies et dont les charges incombent provisoirement à l'État.
(h) Calculs établis d'après une longueur moyenne exploitée de 6.053 kilomètres.

Droits réservés au Cnam et à ses partenaires

TABLEAU 35 (suite). — *Tableau des dépenses de premier établissement et des résultats de l'exploitation des chemins de fer d'intérêt général en* 1881.

COMPAGNIE DU MIDI.

LIGNES EXPLOITÉES	LONGUEURS EXPLOITÉES	SUBVENTIONS DE L'ÉTAT en argent ou en travaux		DÉPENSES DE LA COMPAGNIE			RÉSULTATS DE L'EXPLOITATION					DIFFÉRENCES ENTRE LES PRODUITS NETS et les charges des capitaux engagés par la Compagnie	
							TOTAUX			KILOMÉTRIQUES				
		Totales	Kilométriques	Totales	Kil métriques	Charges à 5 1/2 0/0	Recettes	Dépenses	Produits nets	Recettes	Dépenses	Produits nets	RAPPORT 0/0 des dépenses aux recettes d'exploitation	Excédents	Insuffisance
1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16
	kilo.	francs.	francs.	francs.	francs.	francs.	francs.	francs.	francs.	francs.	francs.	francs.	francs.	francs.	francs.
ANCIEN RÉSEAU															
Ligne de Cette. — Bordeaux à Toulouse	258	18.800.000	72.900	245.380.106	510.104	13.494.806	23.564.907	8 082.529	15 482.378	91.337	31.328	60.009	34.30	20.470.715	»
Ligne de Cette. — Toulouse à Cette	223	16.200.000	72.600				27.367.255	8.784.112	18.483 143	122.275	39 391	82.884	32.22		
Ligne de Cette. — Narbonne à Perpignan	64			22.085.106	345 080	1.214 681	3.805.478	1.473.283	2.332.195	59.461	23.020	36.441	38.72	1.117.514	»
Ligne de Bayonne. — Bordeaux à Bayonne	198	16.500.000	54.800	57.458.522	290.195	3 160.219	10.520.192	4.861 986	5.658.206	53.132	24.555	28.577	46.22	2.497.987	»
Ligne de Bayonne. — Morcenx à Mont-de-Marsan	39			9.854.657	239.863	514 506	1.097.097	645.099	451.998	28 131	16.541	11.590	58 80	»	62 508
Ligne de Bayonne. — Lamothe à Arcachon	16	»	»	2.968.641	185.540	163.475	720.595	351.368	369.227	45.037	21.960	23.077	48.76	205.952	»
TOTAUX ET MOYENNES	798	51.500.000	64.500	337.227.032	422.590	18.547 487	66.975.524	24.198.377	42.777.147	83 929	30,324	53,605	36,13	24.292.168	62.508
NOUVEAU RÉSEAU															
Mont-de-Marsan à Tarbes	99	»	»	29.100.781	293.947	1.600 543	1.599.670	1.082.128	517.542	16 158	10.931	5.227	67.65	»	1.083.001
Adge à Lodève	61	»	»	16.948 980	277.852	932 194	889.537	777 984	111.553	14.583	12.754	1.829	87.46	»	820.641
Bayonne à Irun	38	»	»	31.500.215	828.953	1.732.512	1.374.573	1.143.843	430 730	41.436	30.101	11.335	72.64	»	1 301.782
Dax à Ramous	31	»	»	16.155.861	521.157	888.572	712.628	441.412	271.216	22.988	14 239	8.749	61.94	»	617.356
Saint-Simon à Foix	71	»	»	27.819.047	391.818	1.530.047	1.335.793	703.105	652 688	19.096	9.903	9.193	51.86	»	877.359
Boussens à Saint-Girons	33	2.375.000	72.000	4.540.479	137.590	249.726	738.604	469.890	288.714	22 988	14.239	8.749	61.94	38.988	»
Toulouse à Bayonne	321						7.379.216	4.570.767	2.808.449	22 988	14.239	8.749	61.94		
Tarbes à Bagnères	22	343	46.633.000	136.000	52.701.783	153.650	2.898.598	505.736	313.260	192.476	22.988	14.239	8.749	61.94	102.327
Langon à Bazas		20	2.600.000	130.000	1.407.311	70.366	77 402	172.082	199.785	**27.703**	8.604	9.989	**1.385**	**116 10**	»
Agen à Vic-en-Bigorre		130	»	»	49 518.453	380.911	2.723 515	1.622.343	1.410.517	211 826	12.479	10 850	1.629	86.94	»
Castelnaudary à Castres		55	»	»	20.753.124	377 330	1.141.422	1.084.200	793.190	291.100	19.714	14.422	5.292	73.15	»
Castres à Mazamet		19	2.700.000	142.100	2.535.451	133.445	139.450	374.573	274 018	100.555	19.714	14.422	5.292	73 15	»
Perpignan à Port-Vendres		30	10.500.000	350.000	10.563.941	352.131	581.017	1.089.643	617.839	471.804	36 322	20 595	15.727	56.70	»
Graissessac à Béziers		52	»	»	26.248.719	504.783	1.443.679	1.376.540	1.164 336	212.204	26.472	22.391	4 081	84.58	»
Carmaux à Albi		15	»	»	5.001.138	333.409	275.063	298.955	222.999	75.956	19.930	14.866	5.064	74.59	»
Castres à Albi		49	7.000 000	142.900	8 109.219	165.494	446 007	966.004	706.635	259.349	19 714	14.421	5 293	73.15	»
Montpellier à Paulhan		42	»	»	11.287.449	268.749	620.810	1.536.800	1.163 078	373 722	36.590	27.692	8.898	75 68	»
Lourdes à Pierrefitte		20	2.133.000	106.600	2.587.650	129.382	142.321	187.954	203 157	**15.203**	9.398	10.158	**760**	**108 09**	»
Montrejeau à Bagnères-de-Luchon		35	4.927.000	140.800	3.835.515	109 586	210.953	277.331	272.911	4.420	7 924	7.798	126	98 41	»
Tournemire à Saint-Affrique		15	3 000 000	200.000	1 408.538	93 903	77.469	70.162	145.463	**75.301**	4.677	9.697	**5.020**	**207.32**	»
Latour à Milau		72	21 000.000	210.000	27.528.702	275.287	1.514.079	1.006.470	914.099	92 371	13.979	12.696	1.283	90.82	»
Paulhan à Faugères		28						356.198	261.911	94.287	12.721	9 354	3.367	73.53	»
Foix à Tarascon		16	3.125.000	195.300	2.512.489	157.031	138.187	190.375	215 710	**25.335**	11.898	13.482	**1.584**	**113.31**	»
Toulouse à Auch		83	7.401.000	89.200	11.745.003	141.506	645.975	851.194	672.072	179.122	10.255	8.097	2.158	78 96	»
Port-Vendres à Port-Bou (frontière)		14	11.832.000	845.100	5.174.920	369.637	284 621	290.081	380.150	**90 069**	20 720	27.154	**6 434**	**131 05**	»
Carcassonne à Quillan		55	10 586 000	191.400	8.792.291	159 860	483 576	561.954	575.511	**13.557**	10.217	10.464	**247**	**102.41**	»
Milau à Rodez		75	(a)14.870.000	198 300	21.214.760	282.863	1.166.812	720.664	770.978	**50.314**	9 609	10.280	**671**	**106.98**	»
Port-Sainte-Maris à Condom		40	7.128.000	178.200	5.866.697	146.651	322.632	287.416	348.478	**61.062**	7.185	8 712	**1.527**	**121.25**	»
		1 541	157.750.000	102.400	404.857.856	262.724	22.267.182	28.006.786	20 815.246	7.281.540	18.233	13.508	4 725	74 08	141.315	15 126.957
Routes agricoles		»	»	»	10.035.690	»	551.963	»	»	»	»	»	»	»	»	551 963
TOTAUX ET MOYENNES		1.541	157.750.000	102.400	414.893.546	262.724	22.819.145	28.006.786	20.815.246	7.281.540	18 233	13.508	4 725	74.08	141.315	15.678 920
Ancien réseau		798	51.500.000	64.500	337.227.032	422.590	18 547.487	66.975.524	24.198 377	42.777.147	83.929	30.324	53.605	36,13	24.292.168	62 508
Nouveau réseau		1.541	157.750.000	102.400	414.893.546	262.724	22 819.145	28.006.786	20.815.246	7 281.540	18.233	13 508	4 725	74,08	141.315	15.678.920
ENSEMBLE		2.339	209.250.000	89.500	752.120.578	321.536	41.366.632	95.072.310	45 013.623	50.058.687	40 646	19.245	21.401	47 35	24.433 483	15.741 428
															8.692 055

(a) Déduction faite de 5 millions remboursés par la Compagnie.

Droits réservés au Cnam et à ses partenaires

TABLEAU 35 (suite). — *Tableau des dépenses de premier établissement et*

LIGNES

LIGNES EXPLOITÉES	LONGUEURS exploitées	SUBVENTIONS DE L'ÉTAT en argent ou en travaux		DÉPENSES DES COMPAGNIES		
		Totales	Kilométriques.	Totales.	Kilométriques.	Charges à 5 1/2 0/0
1	2	3	4	5	6	7
	kilom.	francs	francs.	francs.	francs.	francs.
LIGNES CONCÉDÉES						
Le Rhône au Mont-Cenis	141	(a) »	»	84.131.579	584.247	4.627.227
Ceinture de Paris (rive droite)	17	8.285.000	487.353	17.059.455	1.003.497	938.270
Grande ceinture de Paris	14	»	»	8.484.301	606 022	466 657
Picardie et Flandres : Cambrai à Douai	29	»	»	5.843.424	201 497	321.288
Lille à Béthune, etc	50	»	»	14.499 014	289.980	797.446
Lille à Valenciennes, etc	73	»	»	18.153.198	248.674	998.428
Nord-Est	237	»	»	46.661.726	196.885	2.566.395
Somain à Anzin et à la frontière belge	37	»	»	14.868 130	401 841	817.747
Chauny à Saint-Gobain	15	»	»	2.075.371	138.358	114.145
Enghien à Montmorency	3	»	»	890.732	296.911	48.990
Épernay à Romilly	84	1.300 000	15.476	(b) 8.478.101	100.930	466.296
Nancy à Vézelise et embranchements	33	(i) 688.000	20 848	(j) 2.184.269	6 . 190	120.135
Nancy vers Château-Salins	(k) 36	390.000	10 833	(l) 3 547.618	98 545	195.129
Vassy à Saint-Dizier	22	»	»	(m) 1.966 431	89 383	108.154
Vassy à Doulevant-le-Château	16	300.000	18.750	1.357.221	84 826	74 667
Vitré à Fougères et prolongements	81	4.300.000	53.086	(o) 4 432.675	54.724	243.797
Dombes et Sud-Est	168	18.650.000	111.012	(p) 10.663 896	63.476	586.514
Rhône	7	»	»	5.329.109	761.344	293.117
Marseille (banlieue sud et vieux port de)	3	»	»	18.700.000	6.233.333	1.028.500
Médoc	100	4 590.000	45.900	(r) 18.428.888	184.289	1.013.588
TOTAUX ET MOYENNES	1.169	38.503.000	32.937	287 755.443	246.155	15.826.549
A déduire : Ceinture rive droite (t)	»	»	»	17 059.455	»	938.270
RESTE	1.169	38.503.000	32.937	270 695.988	(t) 231.979	14.888.279

(a) L'État a payé 26 millions de francs au Gouvernement italien pour le percement du Mont-Cenis.
(b) Calculs effectués d'après une longueur de 132 kilomètres ne comprenant pas les 12 kilomètres de Modane à la frontière.
(c) Calculs effectués d'après une longueur de 20 kilomètres, y compris 3 kilomètres pour l'embranchement du marché aux bestiaux de la Villette appartenant à la ville de Paris.
(d) Calculs effectués d'après une longueur de 34 kilomètres comprenant 13 kilomètres de parcours commun avec la Compagnie de l'Est, entre Noisy-le-Sec et Sucy-en-Brie, et 7 kilomètres de parcours commun avec la Compagnie de Paris à Lyon et à la Méditerranée, de Villeneuve-Saint-Georges à Juvisy.
(e) Calculs établis d'après une longueur moyenne exploitée de 13 kilomètres.
(f) Calculs établis d'après une longueur de 40 kilomètres, non compris la section de Violaines à Bully-Grenay (10 kilomètres) exploitée par la Compagnie des mines de Béthune.
(g) Calculs établis d'après une longueur de 239 kilomètres, y compris 2 kilomètres sur le territoire belge pour les lignes de Lille à Comines et de Tourcoing à Menin.
(h) Déduction faite de 2.733.010 francs de subventions locales.
(i) Non compris 2.485.037 francs dépensés par la Compagnie de l'Est pour seconde voie et donnant lieu au paiement par l'État d'une annuité provisoire.
(j) Déduction faite : 1° de 1.303.347 francs de subventions locales ; 2° de 2.485.037 francs dépensés pour seconde voie et dont les charges incombent provisoirement à l'État.
(k) Y compris 12 kilomètres sur le territoire d'Alsace-Lorraine.

des résultats de l'exploitation des chemins de fer d'intérêt général en 1881.

SECONDAIRES CONCÉDÉES

RÉSULTATS DE L'EXPLOITATION							DIFFÉRENCES ENTRE LES PRODUITS NETS et les charges des capitaux engagés par la compagnie	
TOTAUX			KILOMÉTRIQUES			RAPPORT des dépenses aux recettes d'exploitation		
Recettes	Dépenses	Produits nets	Recettes	Dépenses	Produits nets		Excédents	Insuffisances
8	9	10	11	12	13	14	15	16
francs.	francs.	francs.	francs.	francs.	francs.	francs.	francs.	francs.
6.509.066	5.365.084	1.233.982	(b) 49.993	(b) 40 645	(b) 9.348	81.3	»	3.393.255
7.423.262	4.051.773	3.371.489	(c) 371.163	(c) 202.589	c) 168.574	54 6	2.433.219	»
1.300.558	563 612	736.946	(d) 38 252	(d) 16.577	(d) 21.675	43.3	270.309	»
73.752	96.334	22.582	(e) 5.673	(e) 7 410	(e) 1 737	130.6	»	343.970
1.146.873	634.063	512.810	(f) 28.672	(f) 15 852	(f) 12.820	55.3	»	284.636
1.883.761	927.834	960.927	25.873	12 710	13.163	49.1	»	37.499
2.355 787	2.429.415	73 628	g) 9.857	(g) 10.165	(g) 308	103.1	»	2 640 023
4 080.001	1.927 431	2.152.573	110.270	52.093	58.177	47.2	1.334.826	»
251.701	209 993	41.708	16 780	14.000	2.780	83.4	»	72 437
168.287	106.798	61 489	56.096	35 599	20.497	63.5	12.490	»
1.671.171	929.116	142.055	12.752	11.061	1.691	86.7	»	324.241
769.563	557.622	211.941	23.320	16.898	6.422	72.5	91.806	»
228.328	284.376	56.048	6.342	7.899	1 557	124.5	»	251.167
307.974	163 602	144.372	13 999	7.436	6 563	53.1	36.218	»
19.556	43.917	24 361	(n) 3.259	(n) 7.319	(n) 4 060	224 6	»	99.008
560.723	361 752	198.971	6.922	4.466	2.456	64.5	»	44.826
2.325.141	1 466.725	1.058.419	q) 14.429	(q) 8.381	(q) 6.048	58.1	471.905	»
141.258	152.245	10 987	20 180	21 749	1 569	107 8	»	304 104
96.649	99.973	53 324	15.550	33.324	17 774	214.3	»	1.081.824
1.122.937	604.331	518 606	11 229	6.043	5.186	53.8	»	494.983
32.081.354	20 975 996	11 105.358	(s) 27.994	(s) 18.304	(s) 9.690	65.4	4.650.782	9.371.973
7.423.262	4 051.773	3.371.489	»	»	»	»	2.433.219	»
24.658.092	16.924.223	7.733.869	(v) 21.899	(v) 15.030	(v) 6 869	68.6	2.217 563	9 371.973
							7.154.410	

(l) Déduction faite de 1,836,000 francs de subventions locales.
(m) ——— 246,000 ———
(n) Calculs établis d'après une longueur moyenne exploitée de 6 kilomètres.
(o) Déduction faite de 601,600 francs de subventions locales.
(p) ——— 4,774,275 ———
(q) Calculs établis d'après une longueur de 175 kilomètres, y compris 7 kilomètres de parcours commun avec la Compagnie du Rhône.
(r) Déduction faite de 1,612,000 francs de subventions locales.
(s) Calculs établis d'après une longueur moyenne de 1,146 kilomètres, déduction faite de 7 kilomètres de parcours communs aux chemins des Dombes et Sud-Est et du Rhône. (Voir notes *b*, *c*, *d*, *e*, *f*, *g* et *q*.)
(t) Les dépenses d'établissement et les résultats de l'exploitation du chemin de fer de Ceinture sont compris dans les tableaux relatifs aux Compagnies syndiquées.
(u) Calculs établis d'après une longueur de 1,152 kilomètres ne comprenant pas les 17 kilomètres du chemin de Ceinture.
(v) Calculs établis d'après une longueur de 1,126 kilomètres, déduction faite des 20 kilomètres du chemin de Ceinture. (Voir note *e*.)

Droits réservés au Cnam et à ses partenaires

TABLEAU 35 (suite). — *Tableau des dépenses de premier établissement et des résultats de l'exploitation des chemins de fer d'intérêt général en* 1881.

CHEMINS DE FER DE L'ÉTAT

LIGNES EXPLOITÉES	LONGUEURS EXPLOITÉES	SUBVENTIONS ACCORDÉES PAR L'ÉTAT aux anciennes compagnies rachetées.		PRIX DE RACHAT, DÉPENSES DE CONSTRUCTION, DE PARACHÈVEMENT et complémentaires.			RÉSULTATS DE L'EXPLOITATION						DIFFÉRENCES ENTRE LES PRODUITS NETS et les charges des capitaux engagés	
							TOTAUX			KILOMÉTRIQUES			RAPPORT p. 0/0 des dépenses aux recettes d'exploitation	
		Totales	Kilométriques	Totales	Kilométriques	Charges à 4 1/2 p. 0/0	Recettes	Dépenses	Produits nets	Recettes	Dépenses	Produits nets		Excédents	Insuffisances
1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16
	kilom.	francs.	francs.	francs.	francs.	francs.	francs.	francs.	francs.	francs.	francs.	francs.	francs.	francs.	francs.
Rochefort à Angoulême	122						2 955.344	1.718.157	1 237.187	24.224	14.083	10.141	58 14		
La Roche-sur-Yon à la Rochelle et embranchement du port de Luçon	105	20.495.000	62 868	78.235.259	239.985	3 530.587	1.382.640	988 275	394.365	13.168	9.412	3.756	71 48	»	1 507.918
Beillant à Coutras	99						1.313.508	932 391	381.117	13.268	9.418	3.850	70 98		
La Rochelle à Rochefort	29	»	»	8.346.548	287.812	375.505	477.369	312.291	165 078	16.461	10.769	5.692	65 42	»	210 517
Blaye à Saint-Mariens	25	1.512.500	60.500	2.935.160	117.406	132.082	73.030	155.350	**82 320**	2.921	6.214	**3 293**	**212 72**	»	214.402
Limoges à Angoulême	122	15.000.000	12.295	23.473.836	192.408	1.056.228	1.370.951	1 044 235	326.716	11.237	8.559	2 678	76 17	»	729.607
Tail'ebourg à Saint-Jean-d'Angely	18	450.000	25.000	11.865.989	179.788	533.969	116.179	125.268	**9.089**	6.454	6.959	**505**	**107 82**	»	556.716
Saint-Jean-d'Angely à Niort	48	»	»				49.948	63.606	**13 658**	(a) 4.995	(a) 6 361	(a) **1.366**	**127 34**		
Le Quercy à Saint-Martin-le-Pin	28	500.000	17.857	5.439.307	194.261	244.769	2.846	9.924	**7.078**	(b) 1.423	(b) 4.962	(b) **3 539**	**348 70**	»	251.847
Tulle à Ussel	67	8.748.437	51.160	44.060.243	257.662	1.982.711	457.174	465 272	**8.098**	6.823	6 944	**121**	**101 77**	»	2 055 181
Ussel à Clermont-Ferrand	104						542.354	606.726	**64 372**	(c) 9 039	(c) 10 112	(c) **1.073**	**111 87**		
Les Sables-d'Olonne à la Roche-sur-Yon	36						370.972	305.800	65.172	10.305	8.494	1.811	82 43		
La Roche-sur-Yon à Bressuire	84	25.460.109	103.919	32.520 788	132.738	1.463.435	1 023 482	783 004	240.478	12 181	9.321	2.863	76 50	»	676.948
Bressuire à Tours	125						1.742.757	1.261.920	480.837	13.942	10 095	3.847	72 41		
Joué à Châtillon	63	750.000	6.757	17.767.208	160.065	799.531	565.786	506.367	59 419	8.981	8 038	943	89 50		
Châtillon à Châteauroux	48						274.158	310.722	**36 564**	5.711	6.473	**762**	**113 34**	»	776.669
Bordeaux à la Sauve	27	500.000	18.519	2.818.327	104.382	126.825	272 227	300.873	**28.646**	10.082	11 143	**1.061**	**110 52**	»	155.471
Orléans à Châlons-sur-Marne	293	24.374.800	83.190	(d) 66.879.074	228.256	3 009.558	2.052.186	2.034.964	17.222	(e) 6.887	(e) 6.829	(e) 58	99 16	»	2 992.336
Neuville à Saumur	86	409.667	4.764	13.166.776	153 102	592.505	628.102	616.950	11 152	7.304	7 174	130	98 22	»	581.353
Montreuil-Bellay à Angers	63	716.321	11.370	12.111.782	192.251	545.030	435.156	440.966	**14 810**	6 764	6.999	**235**	**103 48**	»	559 840
Poitiers à Neuville	12	518.602	43 217	2.035.975	169.665	91.619	94.487	108.899	**14 412**	(f) 5.558	(f) 6.406	(f) **848**	**115 25**	»	106.031
Nantes à Machecoul	40						418.122	419.449	**1.327**	10.453	10.486	**33**	**100 32**		
Machecoul à Challans	19						119.417	156 550	**37.133**	6 285	8.239	**1.954**	**131 10**		
Challans à la Roche-sur-Yon	51						316 279	417 916	**101 637**	6.202	8.194	**1.992**	**132 14**		
Sainte-Pazanne à Paimbœuf	31	666 667	3.724	25.023.394	139.795	1.126 053	104 460	223.416	**118.956**	3.370	7.207	**3.837**	**213 88**	»	1.497 315
Saint-Hilaire à Pornic	25						91.620	189.542	**97.922**	3.665	7.582	**3.917**	**206 88**		
Embranchement de Commequiers à Saint-Gilles	13						3.098	17.385	**14.287**	(g) 1.033	(g) 5.795	(g) **4.762**	**561 17**		
Saint-Nazaire au Croisic et embranchement	33	422.695	12.809	4.498.875	136.330	202.449	257.066	308 374	**51 308**	(h) 7.345	(h) 8.811	(h) **1.466**	**119 96**	»	253.757
Orléans à Chartres et à Dreux	114	1.047.917	8.589	20.184.635	165.448	908.309	1.367.468	1.059.770	307.698	11.209	8.687	2.522	77 50	»	600 611
Dreux à la limite des département d'Eure-et-Loir et de l'Eure	8														
De la limite des départements de l'Eure et de la Seine-Inférieure à Elbeuf	3	»	»	1 609.453	536.484	72 425	»	»	»	»	»	»	»	»	72.425
Chartres à Brou	36	185.000	5.139	4.903.978	136.222	220.679	238 183	211 651	**3.468**	6.616	6.713	**97**	**101 46**	»	224.147
Chartres à Auneau	22	110.000	5.000	2 912.657	132 394	131.070	96.820	126 727	**29 907**	4.401	5 760	**1.359**	**130 89**	»	160 977
TOTAUX	1.999	101.867.715	50.959	(i) 380.789.264	190.490	17.135.517	19.201 189	16 252.740	2.951.449	(j) 10 145	(j) 8.586	(j) 1.559	84 63	»	14.184 068

(a) Calculs établis d'après une longueur moyenne exploitée de 10 kilomètres.
(b) Calculs établis d'après une longueur moyenne exploitée de 2 kilomètres.
(c) Calculs établis d'après une longueur moyenne exploitée de 60 kilomètres.
(d) Y compris les dépenses d'établissement de la seconde voie.
(e) Calculs établis d'après une longueur exploitée de 298 kilomètres, y compris 5 kilomètres de parcours communs.
(f) Calculs établis d'après une longueur exploitée de 17 kilomètres, dont 5 empruntés à la ligne de Tours à Bordeaux.
(g) Calculs établis d'après une longueur moyenne exploitée de 3 kilomètres.
(h) Calculs établis d'après une longueur exploitée de 35 kilomètres, y compris 2 kilomètres de parcours communs.
(i) Déduction faite de 10,300,000 francs environ de subventions locales.
(j) Calculs établis d'après une longueur moyenne exploitée de 1,893 kilomètres.

Droits réservés au Cnam et à ses partenaires

TABLEAU 35 (suite). — *Tableau des dépenses de premier établissement et*

ENSEMBLE

LIGNES EXPLOITÉES	LONGUEURS EXPLOITÉES	SUBVENTIONS DE L'ÉTAT en argent ou en travaux		DÉPENSES DE LA COMPAGNIE		
		Totales.	Kilométriques.	Totales.	Kilométriques.	Charges à 5 1/2 0/0.
1	2	3	4	5	6	7
	kilom.	francs	francs	francs	francs	francs
Réseaux principaux. — Nord	2.013	23.129.000	11.490	972.492.000	483.106	53.487.000
Est	2.541	155.831.000	61.327	1.007 352 000	396.595	55.404.360
Ouest	2.898	292.830.049	101.035	1.134.604.286	391.513	62.403.236
Paris à Orléans	4.362	356.280.509	81.678	1.350.483.381	309.602	74.276.586
Paris-Lyon-Méditerranée	6.111	451.445.000	73.900	2.856.045.000	467.400	157.082.000
Midi	2.339	209.250.000	89.500	752.120.578	321.556	41.366.632
Lignes secondaires concédées	(c) 1.169	38.503.000	32.937	270.695.988	(d) 234.979	14.888.479
Ensemble des lignes concédées	21.433	1.527.238.549	71.256	8.343.793.233	(f) 389.606	458.908.093
Réseau de l'État	1.999	101.867.715	50.959	380.789.264	190.490	(h) 17.135.517
TOTAUX GÉNÉRAUX ET MOYENNES	(j) 23.432	1.629.106.264	69 525	8.724.582.497	(k) 372.607	476.043.610

(a) Calculs établis d'après une longueur moyenne exploitée de 1.999 kilomètres.
(b) Calculs établis d'après une longueur moyenne exploitée de 6.053 kilomètres.
(c) Non compris les lignes exploitées et non concédées d'une longueur de 1.513 kilomètres.
(d) Calculs effectués d'après une longueur de 1.152 kilomètres ne comprenant pas les 17 kilomètres du chemin de Ceinture. (Voir le tableau relatif aux lignes secondaires.)
(e) Calculs effectués d'après une longueur de 1.126 kilomètres.
(f) Calculs effectués d'après une longueur de 21.416 kilomètres (Voir note *d*.)
(g) Calculs établis d'après une longueur moyenne exploitée de 21.318 kilomètres. (Voir notes *a*, *b* et *e*.)
(h) Les charges afférentes au réseau de l'État ont été calculées au taux de 4 1/2 p. 0/0.

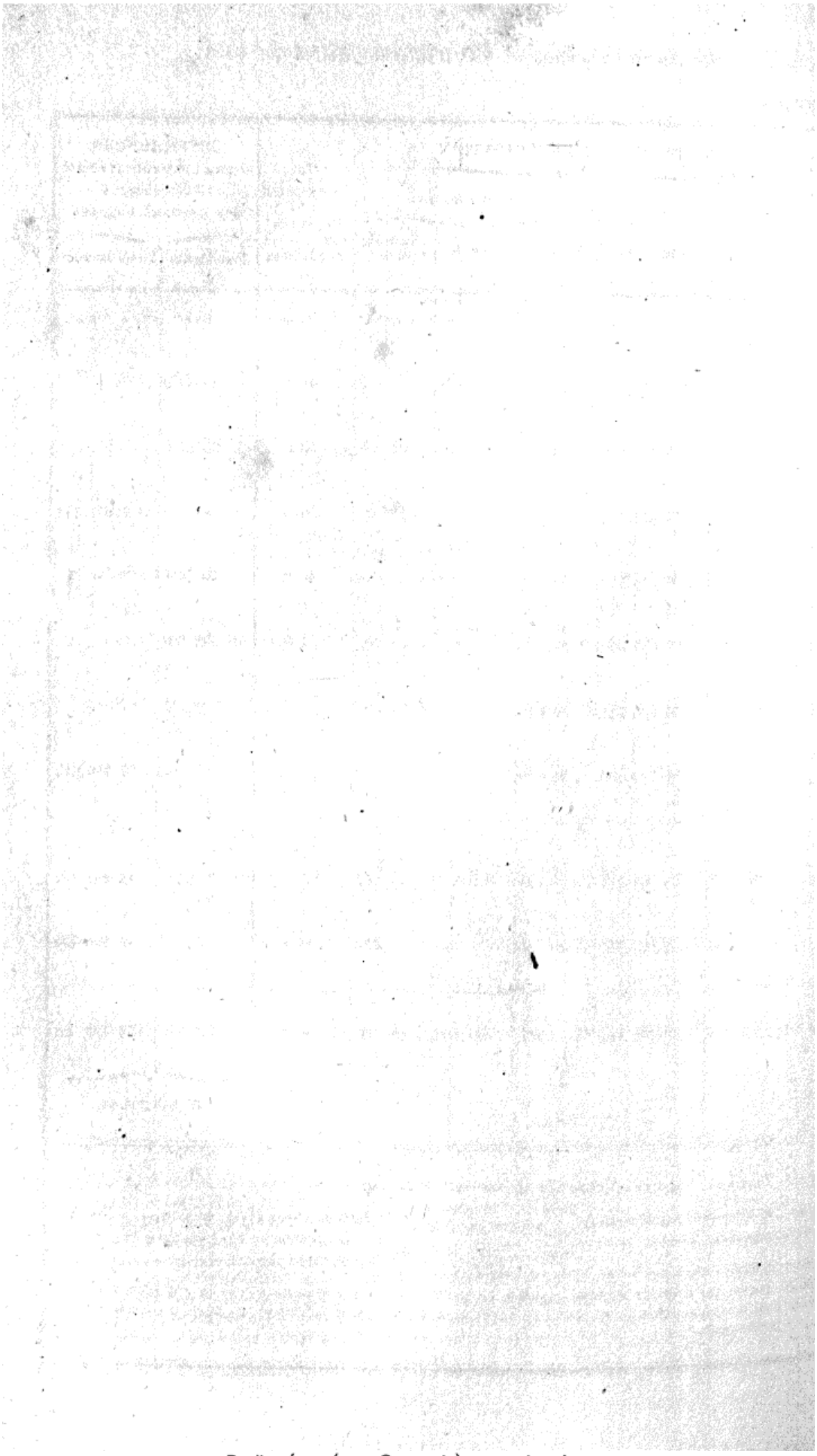
des résultats de l'exploitation des chemins de fer d'intérêt général en 1881.

DU RÉSEAU

RÉSULTATS DE L'EXPLOITATION — TOTAUX			RÉSULTATS DE L'EXPLOITATION — KILOMÉTRIQUES			RAPPORT 0/0 des dépenses aux recettes d'exploitation	DIFFÉRENCES ENTRE LES PRODUITS NETS et les charges des capitaux engagés	
Recettes.	Dépenses.	Produits nets	Recettes	Dépenses	Produits nets		Excédents	Insuffisances
8	9	10	11	12	13	14	15	16
francs	francs	francs	francs	francs	francs	francs	francs	francs
156.279 000	76.296 000	79.983,000	(a) 78.179	(a) 38.167	(a) 40 012	48,8	26.496.000	»
126.343,339	70.700.739	55.642 600	49.722	27.824	21.898	56,0	238.240	»
130.699.471	76.128.008	54 571.463	45.100	26.269	18.831	58.3	»	7.831.773
174.359,388	75.382.656	98 976.732	39.972	17.282	22.690	43.2	24.700,146	»
239.253.100	147.578.300	191 674.800	(b) 56.100	(b) 24.400	(e) 31.700	44.0	34.592 800	»
95.072.310	45.013.623	50.058 687	40.646	19 245	21.401	47.4	8 692.055	»
24.658.092	16.924.223	7.733 869	(e) 21.899	(e) 15 030	(e) 6.869	68.6	»	7.154.410
1.046.664 700	508 023 549	538.641.151	(g) 49.098	(g) 23.831	(g) 25.267	48.5	94.719.241	14 986 183
19.204.189	16.252.740	2.951.449	(i) 10.145	(i) 8.586	(i) 1 559	84.6	»	14.184 068
1.065.868.889	524.276.289	541.592 600	(l) 45 951	(l) 22.602	(l) 23.349	49.2	94.719.241	29.170 251
							65.548.990 fr.	

(i) Calculs établis d'après une longueur moyenne exploitée de 1.893 kilomètres.
(j) Non compris 294 kilomètres exploités au compte d'établissement, savoir : Nord..... 21 kilomètres. Est..... 46 kilomètres. Ouest.... 227 kilomètres. } 294 kilomètres. (Voir le tableau spécial à chacun de ces trois réseaux.)
(k) Calculs effectués d'après une longueur de 23.415 kilomètres. (Voir note *d*.)
(l) Calculs établis d'après une longueur moyenne exploitée de 23.196 kilomètres (voir notes *g* et *i*) et déduction faite de 15 kilomètres de parcours communs au réseau de l'État et aux compagnies de l'Ouest, de Paris à Orléans et de Paris-Lyon-Méditerranée.

Droits réservés au Cnam et à ses partenaires



Droits réservés au Cnam et à ses partenaires

TABLEAU 36

—

TABLEAU COMPARATIF

DU PRODUIT KILOMÉTRIQUE

BRUT ET NET

DE L'ANCIEN ET DU NOUVEAU RÉSEAU DES SIX GRANDES COMPAGNIES

PENDANT LES ANNÉES 1859 à 1881

(Y compris les annexes, mais non compris le Rhône au Mont-Cenis et les Ceintures de Paris)

Droits réservés au Cnam et à ses partenaires

TABLEAU 36. — *Produit kilométrique brut et net de l'ancien et du nouveau réseau des six grandes Compagnies pendant les années* 1859 *à* 1881 *(A).*

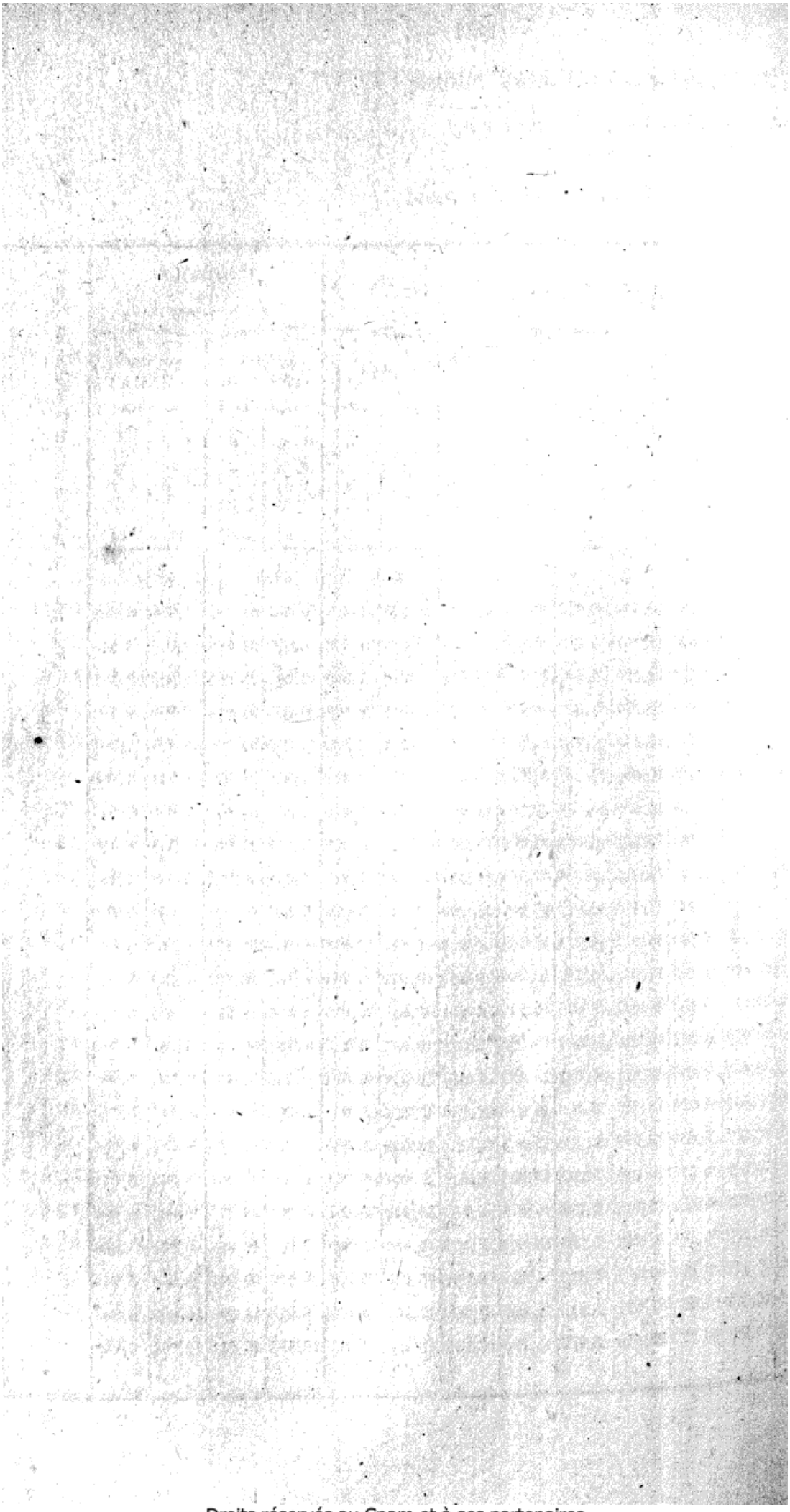
(Y compris les annexes, mais non compris le Rhône au Mont-Cenis et les Ceintures de Paris.)

ANNÉES	ANCIEN RÉSEAU													
	NORD		EST		OUEST		ORLÉANS		PARIS-LYON-MÉDITERR.		MIDI		NORD	
	Produit brut.	Produit net.	Produit brut.	Produit net.	Produit brut.	Produit net.	Produit brut.	Produit net.	Produit brut.	Produit net.	Produit brut.	Produit net.	Produit brut.	Produit net.
1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15
	fr.	fr.	fr.	fr.	fr.	fr.	fr.	fr.	fr.	fr.	fr.	fr.	fr.	fr.
1859	61.640	38.059	45.142	25.31	51.716	28.516	47.657	28.320	72.949	44 927	26.596	14.375	»	»
1860	64.613	39.219	48.463	26.178	56.684	29.114	48.7.9	28.623	73.078	43.979	30.26	17.588	6.691	-1.0
1861	67.702	41.124	51.798	25.009	58.965	31.192	50.987	30.232	87.479	53.503	38.025	23.014	8.342	-1.0
1862	67.374	40.159	49.116	21.636	55.394	29.543	48.220	27.905	81.997	47.929	40.611	25.225	19.965	4.88
1863	65 189	40.440	48.622	27.443	58.572	30.316	46 379	27.627	81.275	47 180	39.520	24.207	24.377	10.76
1864	68.771	43.636	51.858	30 098	62.803	30.510	47.170	27.107	74.762	42.343	40.191	23.636	21.764	11.20
1865	74.168	46.252	55.524	29 894	65.017	33.871	46.068	27.240	74.457	42.843	42.107	25.869	24.792	13.05
1866	77.339	45.509	58.775	30.714	68.313	33.785	49.580	28.984	79.829	48.602	44.353	27.356	25.041	12.28
1867	82.712	47.367	64.713	33.304	75.115	34 948	51.543	29.939	85.237	53.690	44.923	28.685	23.628	8.42
1868	80.205	45.085	63.684	33.397	69.760	33.754	45.457	25 974	84.469	52.331	46.455	29.454	23.677	9.00
1869	82.194	48.075	64.083	35.737	70 007	35.047	46.530	27.927	60.500	37.176	45.216	27.706	24.726	10.30
1870	72.667	36.514	72.079	37.301	67.632	34.086	44.674	23.949	60.201	35 539	44.368	27.260	24.519	6.38
1871	80.830	45.283	92.020	45.479	79.637	41.509	52.637	31.905	67.069	39.523	56.013	36.962	25.187	10.00
1872	93.222	50.096	80.096	37.452	75.115	36 369	50.853	29.749	67.867	38.234	55.238	33.340	23.148	7.88
1873	95.489	50.111	92.199	42.449	74.058	34.981	48.567	27.391	71.684	39.212	58.346	35.912	25.439	7.64
1874	95.019	49.762	76.506	33.201	74.213	35.324	47.910	27 971	69.347	38.473	58.933	36.277	26.034	8.37
1875	99.887	52.498	79.894	36.972	78.883	37.165	53.324	31.788	70.003	39.600	60.561	36.486	28.379	11.10
1876	94.299	50.600	80.793	33.440	82.743	38.869	54.884	32.120	68.982	40.187	61.544	36.710	25.872	10.11
1877	87.517	45.670	74.635	29.435	80.188	36.701	53.905	30 806	65.530	38.342	60 067	35.346	24.846	8.52
1878	94.421	49.717	82.018	34.988	92 756	44.275	58.156	34.696	67.283	40.618	63.295	37.746	25.955	8.35
1879	93.438	48.013	78.799	30.950	91.417	43.663	57.253	33.115	66.237	39.369	67.909	41 920	26.061	9.32
1880	103.159	53.365	85.307	39.376	97.296	48.584	62.786	37.864	72.084	42.017	81.459	51.804	26.630	8.88
1881	106.485	53.310	93.784	44.826	97.504	51.751	65.791	40.303	71.424	42.272	85.438	53.575	28.294	9.53

NOUVEAU RÉSEAU										ENSEMBLE des SIX COMPAGNIES				
EST		OUEST		ORLÉANS		PARIS-LYON-MÉDITERR.		MIDI		ANCIEN RÉSEAU		NOUVEAU RÉSEAU		
Produit brut.	Produit net.	Produit brut.	Produit net.	Produit brut.	Produit net.	Produit brut.	Produit net.	Produit brut.	Produit net.	Longueur exploitée.	Produit net.	Longueur exploitée.	Produit net.	
16	17	18	19	20	21	22	23	24	25	26	27	28	29	
fr	fr.	fr.	fr.	fr.	fr.	fr.	fr.	fr.	fr.	kil.	fr.	kil.	fr.	
25.316	11.154	12.245	2.133	10.434	2.470	36.386	12 270	4.225	-1.109	6.431	31.207	1.757	8.368	
25.019	10.912	13.647	2.533	12.101	4.315	38.338	19.907	7.629	1.498	6.490	31 886	2.014	8 310	
27.623	14.629	14.484	4.158	12.590	4.533	39 545	13 879	7.976	1.555	6.507	35.384	2.316	9.579	
26.962	11.847	14.441	4 356	13.948	5.823	36 720	14.207	8.918	2.864	6 845	33.573	2.948	9.204	
25.894	11.132	13.594	4.451	15 143	7.181	31.997	9.118	8 702	2 845	7.055	34 180	3.727	7.901	
24.433	9.670	13.651	3.715	16.088	7.576	30.837	8 528	9.375	2.471	7.349	33.935	4 741	7.380	
25.463	10.172	15.154	4.347	16.089	6.606	29.390	11.060	10 302	2.570	7 496	35.079	5.459	7.977	
27.128	10.794	16.861	4.981	16 592	6.313	28.264	11 866	10.223	2.510	7.508	37.200	6.177	8.133	
26.788	9.282	18.372	5.220	17 910	7.358	27.741	11.381	10.005	1.918	7.509	39.933	7.126	7.737	
27.058	10.601	19.000	5.937	17.116	6.010	26 501	11.028	12 220	3.030	7 824	37.720	7.514	7.995	
27.935	11.873	19.794	6.679	16.917	6.235	16.101	4.911	12.423	3.973	9.325	35.257	6.533	7.685	
27.942	7 674	21.628	8.205	17.041	6.739	13.409	3 243	12.073	3.764	(a) 8.543	32.287	(a) 6.347	6.418	
32.834	11.593	23.988	9.656	20.047	8 476	15.776	4.751	13.847	5.015	(a) 8.307	8 736	(a) 6 483	8.492	
31.690	10.986	20 809	5.811	18 040	6 557	14.945	2.924	15.511	4.228	9.090	37.149	7.380	6.719	
34 372	10.213	19.460	3.680	18.177	6.552	14.144	1.461	16 292	4.405	9.170	37.459	7.805	5.935	
30.036	9.210	19.707	4.508	18 429	6.150	14.292	1.373	15.803	4.042	9.205	36.788	8.111	5.745	
31.306	10 692	20.307	5.883	19.782	7.190	15 685	3 546	15.342	2.885	9.222	38.845	8.327	6.759	
31 993	10 715	20.848	6 048	19.310	5.635	15.354	2.519	17.207	4.015	9 423	39.047	8.573	6 371	
30.705	8.880	20.436	5.512	18.912	5.578	14 078	2.589	16.112	3.681	9.591	36.777	8.826	5.692	
31.021	11.027	20.385	4.191	19 242	5.421	13.884	2.824	15.561	3.805	9 650	40.383	9 374	5.866	
30.671	9.946	20.117	3.312	20.096	5.753	14 187	2.681	16.260	4.083	9.706	39.341	9.800	5.643	
31.065	13.224	20.439	3.265	21.911	8 110	16.062	3.908	17.761	4.827	9.916	43 906	10.095	6 844	
35.391	13.511	20.399	3.623	22.410	8.969	15.299	3.072	18.763	4.797	10.163	45.217	10.292	7.268	

(A) A l'inverse du Tableau 35, dressé d'après les renseignements fournis par les Compagnies, ce tableau embrasse toutes les lignes en exploitation, y compris celles qui sont exploitées au compte de premier établissement.
(a) Déduction faite des interruptions de service provenant des faits de guerre.

Droits réservés au Cnam et à ses partenaires



Droits réservés au Cnam et à ses partenaires

TABLEAU 37

—

TABLEAU RÉCAPITULATIF

DE LA RECETTE ET DE LA DÉPENSE

PAR KILOMÈTRE EXPLOITÉ

ET PAR KILOMÈTRE DE TRAIN, EN 1881

Droits réservés au Cnam et à ses partenaires

TABLEAU 37. — *Tableau récapitulatif de la recette et de la dépense par kilomètre exploité et par kilomètre de train en* 1881.

DÉSIGNATION des CHEMINS	PAR KILOMÈTRE EXPLOITÉ						PAR KILOMÈTRE PARCOURU PAR UN TRAIN			OBSERVATIONS
	RECETTES DE L'EXPLOITATION				Dépenses de l'exploitation.	Excédent des recettes sur les dépenses.	Produit net de l'exploitation.	Dépenses de l'exploitation.	Recettes de l'exploitation.	
	Grande vitesse.	Petite vitesse.	Diverses.	Totales.						
1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11
	fr.	fr.	fr.	fr.	fr.	fr.	c.	c.	c.	
Nord.....	26.639	48.146	1.583	76.368	38.230	38.138	5 02	2 51	2.51	Contrairement au Tableau 36, ce tableau ne tient pas compte des Recettes et des Dépenses annexes.
Est.....	16.393	29.538	929	46.860	26.354	20.506	4 82	2.71	2.11	
Ouest.....	20.715	20.755	859	42.329	24 140	18.189	4.45	2.54	1.91	
Orléans.....	14.683	24.942	893	40.518	18.020	22.498	6.14	2.73	3 41	
Paris-Lyon-Méditerranée..	19.182	35.996	1.173	56.351	24.821	31.530	6.57	2.89	3.68	
Rhône au Mont-Cenis.....	24.074	23.973	1.946	49.993	40.645	9.348	6 62	5.38	1.24	
Midi.....	13.918	26.704	801	41.423	19.753	21.670	6.45	3.08	3.37	
Ceinture (Rive droite).....	65.462	272.747	32.954	371.163	202.589	168.574	8.89	4.86	4.03	
Grande Ceinture	1.550	27.066	9.636	38.252	16.577	21.675	5 46	2.37	3.09	
Réseau de l'État.....	4.824	4.999	365	10 188	7.932	2.256	2.40	1.87	0.53	
Compagnies et lignes diverses.	4 824	6.635	972	12.431	9 114	3.317	3.18	2.33	0.85	
Ensemble.....	16.304	27.176	1.023	44.503	22.141	22.362	5.44	2.71	2.73	

Droits réservés au Cnam et à ses partenaires

TROISIÈME SÉRIE

—

TABLEAUX STATISTIQUES

RELATIFS

AUX CONDITIONS DES CONCESSIONS DES SIX GRANDES COMPAGNIES

A LEUR SITUATION FINANCIÈRE

AU FONCTIONNEMENT DE LA GARANTIE D'INTÉRÊT

ET AUX PROFITS PARTICULIERS RETIRÉS PAR L'ÉTAT

DE

L'EXPLOITATION DES CHEMINS DE FER D'INTÉRÊT GÉNÉRAL

Droits réservés au Cnam et à ses partenaires

Droits réservés au Cnam et à ses partenaires

TABLEAU 38

TABLEAU RÉCAPITULATIF

DES DATES

D'EXPIRATION DES CONCESSIONS

ACCORDÉES

AUX SIX GRANDES COMPAGNIES

Droits réservés au Cnam et à ses partenaires

TABLEAU 38.

Tableau récapitulatif des dates d'expiration des concessions accordées aux six grandes Compagnies.

DÉSIGNATION DES COMPAGNIES	DATES
Nord	31 décembre 1950
Est	26 novembre 1954
Ouest	31 décembre 1956
Orléans	31 décembre 1956
Paris-Lyon-Méditerranée :	
Réseau principal	31 décembre 1958
Réseau spécial (Rhône au Mont-Cenis)	31 décembre 1955
Midi	31 décembre 1960

Droits réservés au Cnam et à ses partenaires

TABLEAU 39

—

TABLEAU

DU CAPITAL RÉALISÉ

PAR LES SIX GRANDES COMPAGNIES

AU 31 DÉCEMBRE 1881

———

ACTIONS ET OBLIGATIONS

Droits réservés au Cnam et à ses partenaires

TABLEAU 39. — *Tableau du capital réalisé par les six grandes Compagnies au 31 décembre* 1881. — ACTIONS ET OBLIGATIONS.

COMPAGNIES		NOMBRE de Titres émis	CAPITAL réalisé	RÉPARTITION DU CAPITAL RÉALISÉ — ANCIEN RÉSEAU *	NOUVEAU RÉSEAU *	DIVERS	OBSERVATIONS
1		2	3	4	5	6	7
NORD			francs	francs	francs	francs	* Les colonnes 4 et 5 comprennent les emprunts relatifs aux avances faites à l'Etat ou émis en remplacement des subventions converties en annuités.
Actions (remboursables à 400 francs)		525.000	231.875.000	231.875.000	»	»	
OBLIGATIONS	Obligations de l'ancienne Compagnie d'Amiens à Boulogne	2.363	1.181.558	1.181.558	»	»	(a) Chemins d'intérêt local, lignes du Nord-Est, de Lille à Valenciennes et de Lille à Béthune, fonds disponibles, approvisionnements généraux.
OBLIGATIONS	Obligations Nord 3 0/0 (remboursables à 500 francs)	2.630.262	846.890.505	326.325.496	236.561.194	84.003.815 (a)	
	Total	2.632.625	848.072.063	327.507.054	236.561.194	84.003.815 (a)	(b) Il a été émis, pendant l'année 1882, 173,644 obligations ayant donné un produit net de 64 millions 181,519 francs.
	TOTAL GÉNÉRAL (b)	.....	1.079.947.063	559.382.054	236.561.194	84.003.815 (a)	
EST							
Actions (remboursables à 500 francs)		584.000	292.000.000	292.000.000	»	»	
OBLIGATIONS	Obligations 5 0/0	368.828	175.672.990	16.699.716	158.973.274	»	
OBLIGATIONS	Obligations des anciennes Compagnies	487.468	146.788.139	6.263.175	140.524.960	»	(c) Compte de guerre, avance relative à la garantie de 1871 et de 1872, chemins divers étrangers à la concession de l'Est, approvisionnements généraux.
OBLIGATIONS	Obligations Est 3 0/0 (remboursables à 500 francs)	2.540.153	754.951.014	51.300.571	658.672.524	44.977.919 (c)	
	Total	3.396.449	1.077.412.139	74.263.462	938.170.758	44.977.919 (c)	(d) 101,880 obligations ont été émises en 1882 par la Compagnie de l'Est ; elles ont donné un produit net de 37 millions 199,684 francs.
	TOTAL GÉNÉRAL (d)	.....	1.369.412.139	366.263.462	938.170.758	44.977.919 (c)	
OUEST							
Actions (remboursables à 500 francs)		300.000	150.947.918	150.000.000	»	947.918	(e) Fonds disponibles, approvisionnements généraux.
OBLIGATIONS	Obligations des anciennes Compagnies	48.638	39.763.900	39.763.900	»	» (e)	(f) Y compris les obligations affectées aux travaux de l'ancien réseau, *imputables sur les fonds du nouveau réseau*.
OBLIGATIONS	Obligations Ouest 3 0/0 (remboursables à 500 francs)	3.697.395	1.084.534.627	235.236.100	819.892.482 (f)	29.406.045	
	Total	3.746.033	1.124.298.527	275.000.000	819.892.482 (f)	29.406.045	(g) La Compagnie a, en 1882, émis 84,088 obligations qui ont donné un produit net de 31 millions 051,681 fr.
	TOTAL GÉNÉRAL (g)	.....	1.275.246.445	425.000.000	819.892.482 (f)	30.353.963	

Droits réservés au Cnam et à ses partenaires

TABLEAU 39 (*suite*). — *Tableau du capital réalisé par les six grandes Compagnies au 31 décembre* 1881. — ACTIONS ET OBLIGATIONS.

COMPAGNIES	NOMBRE de Titres émis	CAPITAL réalisé	RÉPARTITION DU CAPITAL RÉALISÉ — ANCIEN RÉSEAU *	NOUVEAU RÉSEAU *	DIVERS
1	2	3	4	5	6
ORLÉANS		francs	francs	francs	francs
Actions (remboursables à 500 francs)	600.000	307.784.570	300.000.000 (a)	»	7.784.570 (c)
OBLIGATIONS — 1er et 2e emprunts	22.221	19.998.750	19.998.750	»	»
OBLIGATIONS — 3e emprunt divisé en séries, obl. 3 0/0, remboursables à 500 fr.)	3.493.133	1.025.052.990	188.727.379	784.849.739	51.475.872 (b)
OBLIGATIONS — Obligations d'Orsay	7.200	3.993.000	»	3.993.000	»
OBLIGATIONS — Obligations Grand-Central	272.264	76.127.121	»	76.127.121	»
Total	3.794.818	1.125.171.861	208.726.129	864.969.860	51.475.872 (c)
TOTAL GÉNÉRAL (*c*)	.....	1.432.956.431	508.726.129	864.969.860	59.260.442
PARIS-LYON-MÉDITERRANÉE					
Actions (remboursables à 500 francs)	800.000	345.549.216	345.549.216	»	»
OBLIGATIONS — Obligations des anciennes Compagnies	1.588.073	583.247.382	575.166.582	8.080.800	»
OBLIGATIONS — Obligations P.-L.-M. 3 0/0 (remboursables à 500 francs)	7.162.164 (d)	2.186.021.172	1.512.770.335	634.872.883	38.380.954 (e)
Total	8.748.237	2.769.271.554	2.087.936.917	642 953.683	38.380.954 (e)
TOTAL GÉNÉRAL (*f*)	.....	3.115.820.770	2.433.486.133	642.953.683	38.380.954 (e)
MIDI					
Actions (remboursables à 500 francs)	250.000	146.406.944	142.406.944	»	4.000.000 (g)
OBLIGATIONS — Obligations de la Teste	906	962.225	962.225	»	»
OBLIGATIONS — Obligations Midi 3 0/0 (remboursables à 500 francs)	2.640.406	787.114.586	203.465.397	556.448.385	27.200.804 (h)
Total	2.641.312	788.076.811	204.427.622	556.448.385	27.200.804 (h)
TOTAL GÉNÉRAL (*i*)	.....	934.483.755	346.834.566	556.448.38	31.200.804

OBSERVATIONS

* Les colonnes 4 et 5 comprennent les emprunts relatifs aux avances faites à l'Etat ou émis en remplacement des subventions converties en annuités.

(*a*) Le chiffre figurant au bilan actuel est de 300 millions. La prime ou bénéfice de 7 millions 784,570 francs, a donné lieu à une réduction égale du compte d'établissement de l'ancien réseau.

(*b*) Garantie de 1871 et 1872, chemins d'intérêt local de la Sarthe, domaine privé, etc.

(*c*) La Compagnie a émis, en 1882, 727 obligations qui ont donné un produit net de 266,736 francs.

(*d*) Non compris les obligations affectées à la ligne du Rhône au Mont-Cenis et aux Chemins algériens, savoir:

	NOMBRE D'OBLIG.	CAPITAL RÉALISÉ
RHONE AU MONT-CENIS		
Obligations anciennes	98.412	31.610.171
Obl. 3 0/0 — Compte d'établiss'.	254.049	78.723.144
Obl. 3 0/0 — Garanties de 1871 et de 187[illegible]	18.585	5.044.334
	371.046	115.377.649
CHEMINS ALGÉRIENS. — Obl. 3 0/0	463.834	145.122.352

(*e*) Fonds disponibles.

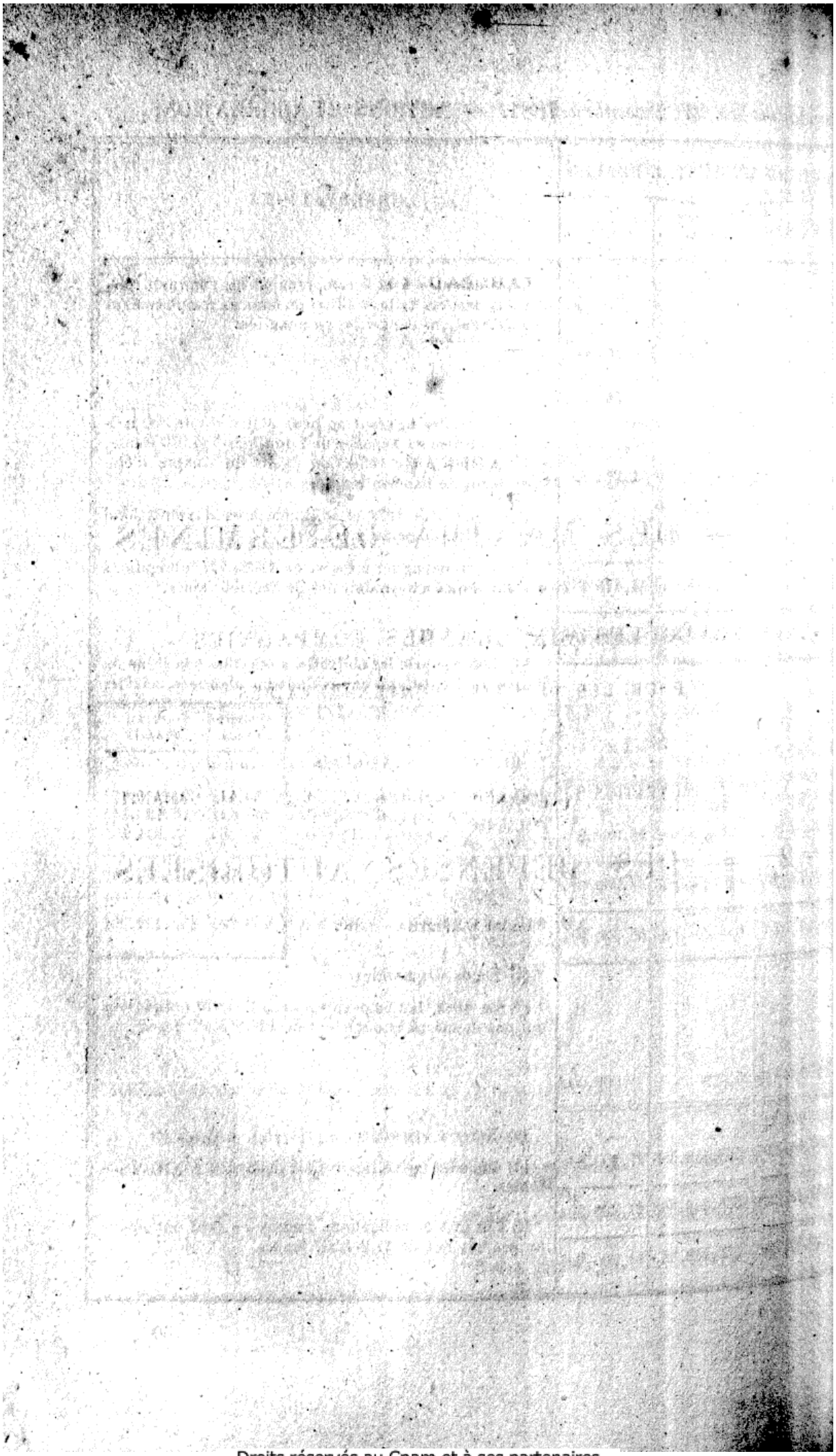
(*f*) En 1882, la Compagnie a émis 343,910 obligations qui ont donné un produit net de 126,083,642 francs.

(*g*) Réserve statutaire.

(*h*) Domaine privé, approvisionnements, fonds disponibles.

(*i*) Les 59,926 obligations émises en 1882 ont donné un produit net de 21,991,317 francs.

Droits réservés au Cnam et à ses partenaires



Droits réservés au Cnam et à ses partenaires

TABLEAU 40

—

TABLEAU

1°. — DES MAXIMA DÉTERMINÉS

PAR LES CONVENTIONS

AVEC LES SIX GRANDES COMPAGNIES

POUR LES DÉPENSES COMPLÉMENTAIRES

DONNANT LIEU

A UNE AUGMENTATION DU REVENU RÉSERVÉ ET DU REVENU GARANTI

2°. — DES DÉPENSES AUTORISÉES

AU 31 DÉCEMBRE 1882

Droits réservés au Cnam et à ses partenaires

TABLEAU 40.

TABLEAU

1°. — Des maxima déterminés par les conventions avec les six grandes Compagnies pour les dépenses complémentaires donnant lieu à une augmentation du revenu réservé et du revenu garanti.

2°. — Des dépenses autorisées au 31 décembre 1882.

DÉSIGNATION des COMPAGNIES 1	DÉPENSES PRÉVUES			DÉPENSES AUTORISÉES		
	ANCIEN RÉSEAU dépenses non garanties. 2	NOUV. RÉSEAU dépenses garanties. 3	TOTAL 4	ANCIEN RÉSEAU 5	NOUV. RÉSEAU 6	TOTAL 7
	francs	francs	francs	francs	francs	francs
Nord.	200.000.000	»	200.000.000	196.606.824	»	196.606.824
Est	40.000 000	»	40.000.000	39.743.483	»	39.743.483
Ouest	»	124.000 000 (a)	124.000.000	»	126.913.836	126.913.836
Orléans.....	»	22.000.000	22.000.000	»	11.093.743	11.093.743
Paris-Lyon-Méd.	192.000.000	14.000.000	206.000.000	188 976.648	13.837.695	202.814.343
Midi.....	57.000.000	60.000.000 23.000 000	140.000.000	47.985.934	15.023.252 15.662.962	78.672.148
TOTAUX.....	489.000.000	243.000.000	73.200.000	473.312.889	182.531.488	655.844.377

(a) Ces dépenses peuvent être faites sur l'ancien et sur le nouveau réseau.

NOTA. — Plusieurs des chiffres portés au tableau ci-dessus comprennent des dépenses communes à l'ancien et au nouveau réseau, à ventiler ultérieurement entre les comptes d'établissement de ces deux réseaux.

Droits réservés au Cnam et à ses partenaires

TABLEAU 41

—

TABLEAU DES CHARGES AFFÉRENTES

AUX ÉMISSIONS D'OBLIGATIONS 3 %

FAITES PAR LES GRANDES COMPAGNIES

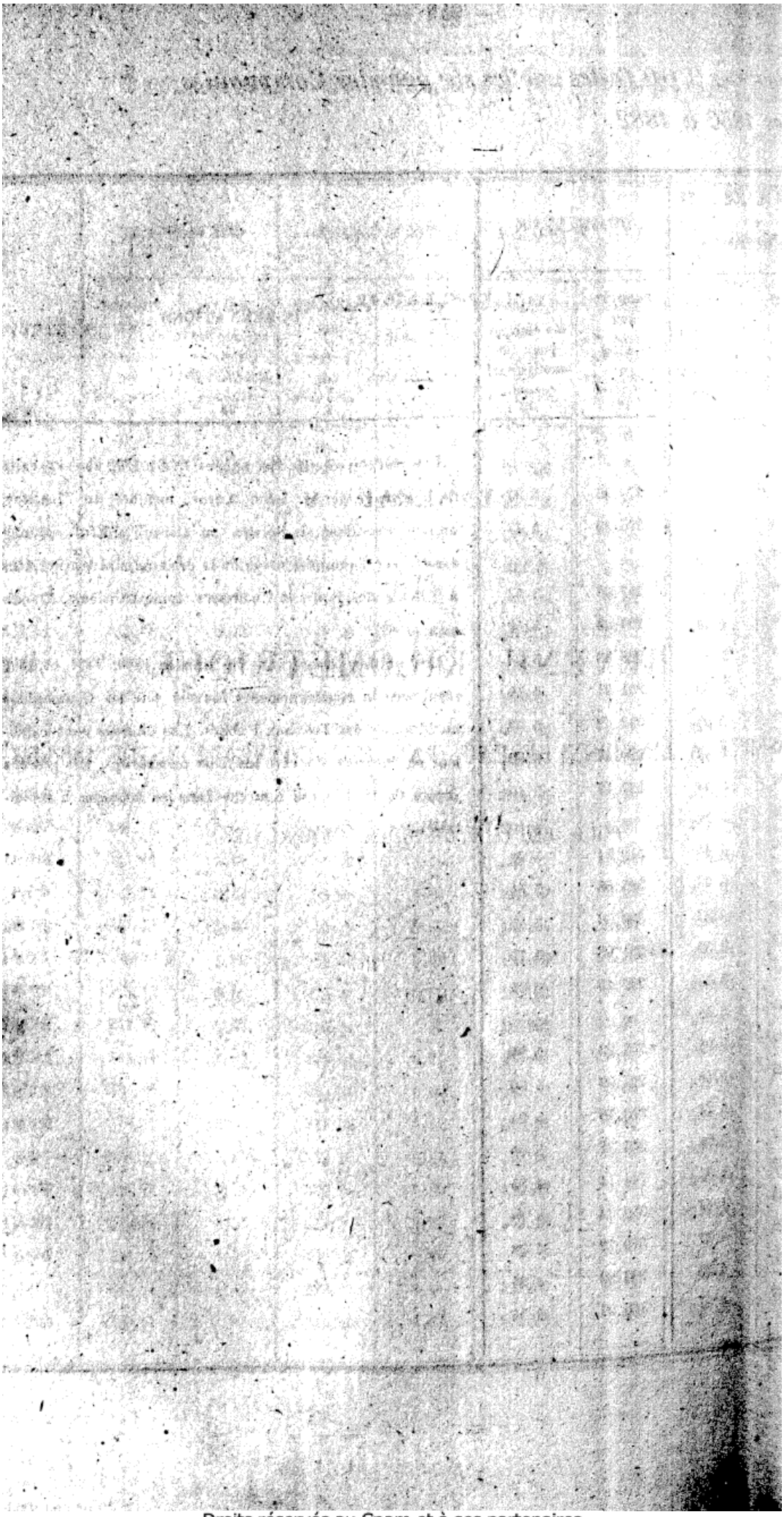
POUR LES ANNÉES 1856 à 1882

Droits réservés au Cnam et à ses partenaires

TABLEAU 41. — *Tableau des charges afférentes aux émissions d'obligations 3 0/0 faites par les six grandes Compagnies pour les années 1856 à 1882.*

ANNÉES	COMPAGNIE DU NORD		COMPAGNIE DE L'EST		COMPAGNIE DE L'OUEST		COMPAGNIE D'ORLÉANS		COMPAGNIE DE PARIS A LYON et A LA MÉDITERRANÉE		COMPAGNIE DU MIDI		OBSERVATIONS
	PRODUIT NET réalisé par obligation.	TAUX des charges pour 100 amortissement compris.	PRODUIT NET réalisé par obligation.	TAUX des charges pour 100 amortissement compris.	PRODUIT NET réalisé par obligation.	TAUX des charges pour 100 amortissement compris.	PRODUIT NET réalisé par obligation.	TAUX des charges pour 100 amortissement compris.	PRODUIT NET réalisé par obligation.	TAUX des charges pour 100 amortissement compris.	PRODUIT NET réalisé par obligation.	TAUX des charges pour 100 amortissement compris.	
1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14
	fr. c.		fr. c.		fr. c.		fr. c.		fr. c.		fr. c.		
1856	289.91	5.56	267.29	6.00	280.08	5.71	292.43	5.46	»	»	»	»	Les chiffres relatifs aux années 1856 à 1879 sont extraits de l'ouvrage de M. Léon Aucoc, membre de l'Institut, ancien Président de Section au Conseil d'Etat. (Conférences sur l'administration et le droit administratif, faites à l'Ecole des Ponts et Chaussées, tome troisième, 2e édition, 1882).
1857	279.16	5.77	256.33	6.26	263.92	6.05	279.96	5.88	»	»	270.06	5.87	
1858	297.14	5.44	272.29	5.88	272.82	5.08	270.74	5.90	271.79	5.81	276.40	5.73	
1859	294.85	5.49	278.17	5.81	278.27	5.77	284.60	5.64	282.97	5.59	»	»	
1860	296.03	5.48	287.18	5.63	285.26	5.64	288.33	5.57	292.99	5.41	287.08	5.53	
1861	310.08	5.25	287.96	5.66	285.07	5.65	290.62	5.55	292.86	5.42	290.03	5.49	
1862	310.56	5.25	299.45	5.41	298.90	5.39	»	»	311.25	5.27	298.83	5.34	
1863	306.57	5.33	294.73	5.53	293.45	5.51	296.41	5.44	300.39	5.30	291.21	5.49	
1864	302.76	5.42	285 22	5.72	282.95	5.73	289.18	5.60	287.91	5.55	282.42	5.67	
1865	310.58	5.29	294.90	5.51	291.33	5.58	298.72	5.44	296.55	5.43	290.47	5.52	
1866	305.90	5 39	298.75	5.41	298.46	5.46	303.73	5.37	299.37	5.35	297.19	5.40	
1867	316.32	5.23	303.79	5.34	305.52	5.35	309.34	5.27	306.59	5.24	»	»	
1868	323 91	5.12	315.47	5.15	315.42	5.20	321.60	5.09	315.50	5.10	319.54	5.04	
1869	341.51	4.87	328.28	4.95	325.52	5.04	330.82	4.95	325.18	4.93	325.68	5.04	
1870	347.76	4.80	319.75	5.09	335.24	4.94	320.40	5.14	334.48	4.83	330.56	5.39	
1871	306.89	5.39	285.54	5.77	291.52	5.68	301.24	5.46	289.72	5.59	281.03	5.79	
1872	295.43	5.62	278.40	5.90	281.95	5 87	278.05	5.92	281.91	5.76	266.45	6.12	
1873	281.71	5.91	266.31	6.17	267.25	5.20	272.46	6.09	265.07	6.15	»	»	
1874	284.11	5 87	271.44	6.11	277.91	5.99	287.97	5.80	274.40	5.96	277.23	5.91	
1875	306.04	5.54	295.50	5.69	293.89	5.68	312.87	5.34	298.96	5.48	297.99	5.50	
1876	318.72	5.34	311 54	5.42	338.98	5.42	324.60	5.16	314.29	5.24	313.70	5.24	
1877	328.26	5.20	319.26	5.31	323.93	5.19	336.81	4.99	323.72	5.08	324.32	5.08	
1878	348.27	4.92	338.70	5.02	342.32	4.93	350.83	4 81	343 72	4.80	241.14	4.85	
1879	379.39	4.54	364 55	4.69	370.43	4 57	374.36	4.53	371.10	4.46	370.24	4.48	
1880	394.64	4.35	379.02	4.44	»	»	»	»	381.25	4.37	380.72	4.38	
1881	387. »	4.46	383.01	4.41	382.30	4.49	»	»	384.50	4.35	384.89	4.34	
1882	369.61	4.68	365.13	4.67	369.28	4.58	366.90	4.60	366.62	4.57	366.97	4.54	

Droits réservés au Cnam et à ses partenaires



Droits réservés au Cnam et à ses partenaires

TABLEAU 42

TABLEAU

DU

REVENU KILOMÉTRIQUE

RÉSERVÉ A L'ANCIEN RÉSEAU, PAR LES CONVENTIONS DE 1868-69

POUR LES SIX GRANDES COMPAGNIES

Droits réservés au Cnam et à ses partenaires

TABLEAU 42. — *Tableau du revenu kilométrique réservé à l'ancien réseau, par les conventions de 1868-69, pour les six grandes Compagnies.*

COMPAGNIES	DIVIDENDE CONVENU par action	NOMBRE D'ACTIONS	REVENU MÉNAGÉ au capital-actions	OBLIGATIONS AFFÉRENTES AUX LIGNES concédées de l'ancien réseau — CAPITAL	OBLIGATIONS AFFÉRENTES AUX LIGNES concédées de l'ancien réseau — INTÉRÊT et amortissement	OBLIGATIONS AFFÉRENTES AUX LIGNES concédées du nouveau réseau — CAPITAL	OBLIGATIONS AFFÉRENTES AUX LIGNES concédées du nouveau réseau — COMPLÉMENT d'intérêt	REVENU réservé total pour les lignes concédées	NOMBRE DE KILOMÈTRES concédés de l'ancien réseau	REVENU KILOMÉTRIQUE réservé ou déversoir
1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11
	francs		francs	francs	francs	francs	francs	francs	kilom.	francs
EST	30 »	584.000	17.250.000	33.000.000	1 897 500 (*a*)	865.000.000	9.515 000	28.932 500	994	29.100
MIDI	35 »	250.000	8.750.000	148.700.000	8 550.000 (*b*)	456.000.000	5.016 000	22.316.000	798	28.010 (*f*)
NORD	50 »	525.000	26.250.000	308.125.000	16.946.875 (*c*)	200.000.000	1.700 000	41.893.875	1.174	38.240
ORLÉANS	51 80	600.000	31 080.000	214.000.000	12.305.000 (*a*)	832 000.000	9.152.000	52 537.000	2 020	26.000
OUEST	30 »	300.000	9.000.000	275.000.000	15.400.000 (*d*)	719.000.000	7.909 000	32.309.000	900	35.900
PARIS-LYON-MÉDITERRANÉE	47 »	800 000	37.600.000	1.679.000 000	93.992.500 (*e*)	630.000.000	6 930.000	138 522.500	4.345	31.900 (*g*)
TOTAUX		3.059.000	130 200.000	2 657.825.000	149.091.875	3.702.000.000	40.222 000	319 513 875	10.231	
La convention passée le 3 juillet 1874 (approuvée par la loi du 3 juillet 1875), entre l'État et la Compagnie de Paris-Lyon-Méditerranée a ramené à 29.900 fr. le chiffre du revenu kilométrique; ce chiffre s'obtient de la manière suivante :										
PARIS-LYON-MÉDITERRANÉE	47	800.000	37.600.000	1.929.000.000 (*h*)	108.367.500	626.000.000	6.886 000	152.853.500	5.123	29.900 (*i*)

(*a*) A 5.75 %.

(*b*) A 5.75 %, le produit 148.700.000 fr. × 0.0575 est exactement 8.550.250 fr.; mais l'exposé des motifs du projet de loi donne le chiffre arrondi de 8.550.000 fr. (V. *Moniteur* du 14 juin 1868, page 859, col. 4, note 3).

(*c*) A 5.50 %.

(*d*) Charges effectives.

(*e*) Charges effectives sur 1.000.000.000 = 54 950.000 francs
5.75 % sur 679.000.000 = 39.042 500 francs
Total égal..... 93 992.500 francs

(*f*) Le déversoir n'était que de 27.680 fr. tant que la concession de Mazamet à Bédarieux et de Marvejols à Neussargues n'était pas définitive (Convention du 10 août 1868, art. 12.)
Le quotient $\frac{22.316.000}{798}$ est exactement 27.965 fr.; mais l'article 12 de la Convention du 10 août 1868 et l'exposé du projet de loi (V. *Moniteur* du 14 juin 1868, p. 833, col. 4 et 5) donnent textuellement les deux sommes 27.680 fr. et 330 fr., d'où résulte celle de 27.680 + 330 fr. = 28 010 fr.

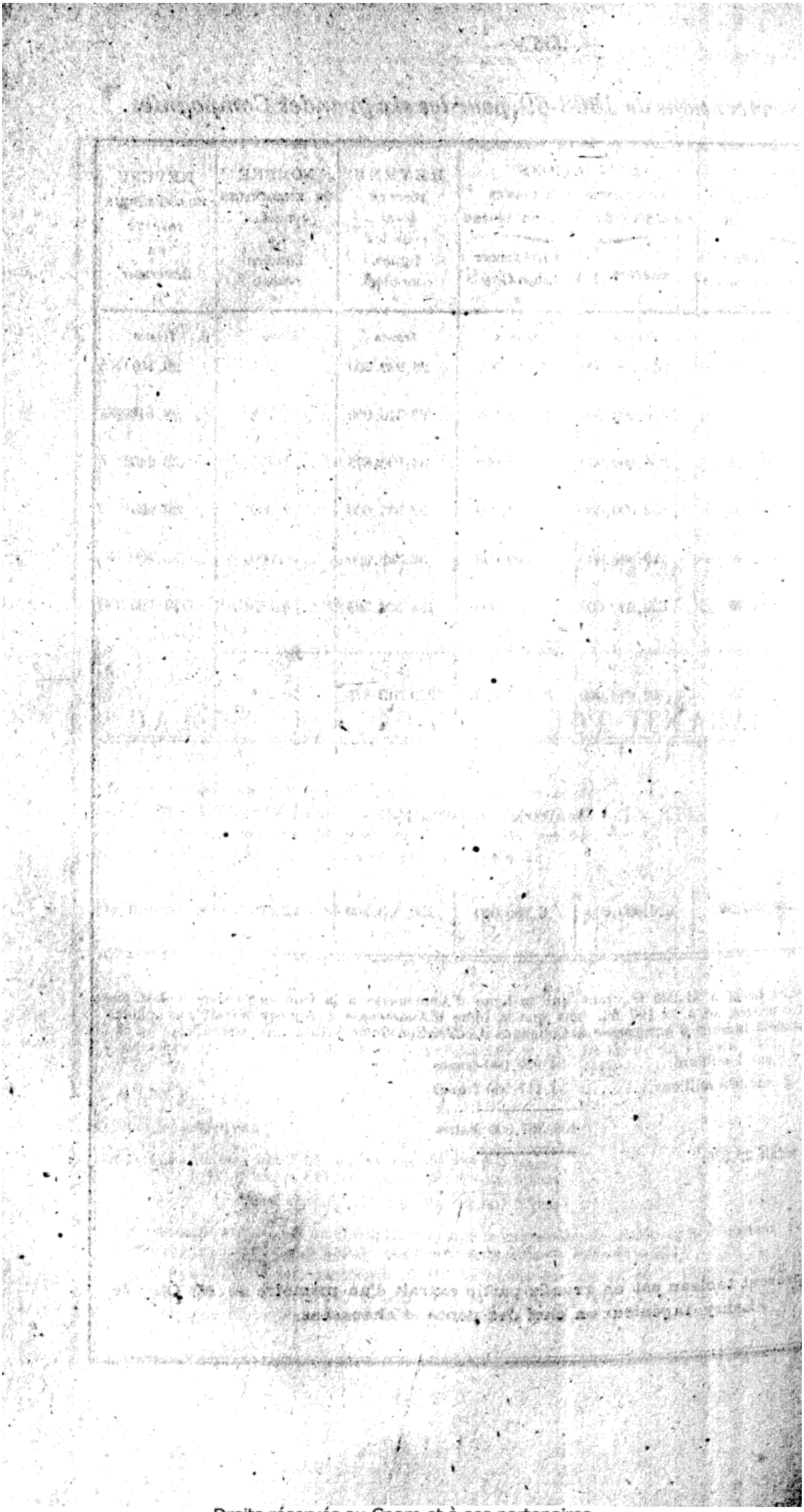
(*g*) Le déversoir était porté à 31.930 fr., tant que la ligne d'Annemasse à la frontière suisse n'était pas définitivement concedée, et à 32 100 fr., tant que la ligne d'Annemasse a Annecy n'était pas définitivement substituée à la ligne d'Annemasse à Collonges (Convention du 18 juillet 1868, art. 12).

(*h*) Charges effectives sur 1 milliard..... 54.950 000 francs
5.75 % sur 929 millions..... 53.417.500 francs
108.367.500 francs

(*i*) Le chiffre réel serait 29.836.

NOTA. — Le présent tableau est en grande partie extrait d'un mémoire de M. Olry de Labry, ingénieur en chef des ponts et chaussées.

Droits réservés au Cnam et à ses partenaires



Droits réservés au Cnam et à ses partenaires

TABLEAU 43

—

TABLEAU DU REVENU RÉSERVÉ A L'ANCIEN RÉSEAU

ET DU

REVENU GARANTI POUR LE NOUVEAU RÉSEAU

DES SIX GRANDES COMPAGNIES

Droits réservés au Cnam et à ses partenaires

TABLEAU 43. — *Tableau du revenu réservé à l'ancien réseau et du revenu garanti pour le nouveau réseau des six grandes Compagnies d'après les conventions actuelles.*

COMPAGNIES	BASES FIXÉES PAR LES CONVENTIONS	CAPITAL MAXIMUM — ANCIEN réseau	CAPITAL MAXIMUM — NOUVEAU réseau		REVENU RÉSERVÉ TOTAL avant déversoir	PRÉLÈVEMENT pour les obligations (a) — De l'ancien réseau	PRÉLÈVEMENT pour les obligations (a) — Du nouveau réseau (Complément d'intérêt et d'amortissement)	REVENU TOTAL des ACTIONS	NOMBRE des ACTIONS	DIVIDENDE PAR ACTION	REVENU GARANTI — CAPITAL	REVENU GARANTI — Intérêts et amortissement à 4 65 0/0	OBSERVATIONS
1	2				3	4	5	6	7	8	9	10	11
		francs	francs	francs	francs	francs	francs	francs		francs	francs	francs	
NORD	Longueur de l'ancien réseau servant de base au calcul du revenu réservé : 1.174 kilomètres.												
	38,240 fr. par kil. de l'ancien réseau (1,174 kil.)	540.000 000	200.000.000	44.833.760									
	45 fr. par kil., pour chaque million de travaux complémentaires prévus en 1869....	60.000.000	»	3.169.800									
	Charges effectives des dépenses d'établissement des lignes ajoutées à l'ancien réseau en 1875.....	66.000 000	»	3.432.000	58.857.810								
	Différence entre les charges effectives des emprunts et le taux garanti (4,65 0/0) sur le capital d'établissement des lignes du nouveau réseau concédées en 1875.....	»	23.500.000	82.250									
	Charges effectives des travaux complémentaires autorisés en 1875.....	140 000.000	»	7.280.000									
		806.000.000	223.500.000										
	A DÉDUIRE : capital-actions....	231.875.000	»										
	RESTE : capital-obligations.....	574.125.000	223 500.000										
	Longueur de l'ancien réseau servant de base au calcul du revenu réservé : 996 kilomètres.												
EST	29,100 fr. par kil. de l'ancien réseau (996 kil).	325.000.000	865.000.000	28 983.600									
	58 fr. par kil., pour chaque million de travaux complémentaires prévus en 1868....	40.000.000	»	2.310.720									
	11 fr. par kil. pour chaque million dépensé pour la construction des lignes concédées en 1873.	»	75.290.000	824.877	(1) 32 636.697								
	Différence entre les charges effectives des emprunts et le taux garanti (4,65 0/0) sur le capital des lignes ajoutées au nouveau réseau en 1875.....	»	69.000.000	517.500									
		365 000.000 (4)	1.009.290.000 (4)										
	A DÉDUIRE : capital-actions..	292.000.000	»										
	RESTE : capital-obligations.....	73.000.000	1.009.290.000										
NORD						(1) 29.017.000	782.250	29.058.560	525.000	(2) 55.35	223.500.000	10.392.750	(1) Y compris le fonds fixe d'amortissement des actions. (2) Y compris l'intérêt statutaire de 16 fr. — Le dividende ayant servi de base à la convention de 1869 est de 50 fr. par action (intérêt compris).
EST						(2) 3.942.000	.570. 000	21.124.697	584.000	(3) 36.20	(4) 1.009.290.000	(1) 46.931.985	(1) Non compris les secondes voies à exécuter en vertu de la convention de 1875 et dont le montant est indéterminé. — La dépense d'établissement de ces secondes voies serait ajoutée au capital garanti et le revenu réservé serait augmenté de la différence entre les charges effectives et le taux garanti. (2) Non compris le fonds fixe d'amortissement des actions qui, aux termes de la convention de 1875, est compris dans les frais d'exploitation. (3) Y compris l'intérêt statutaire de 20 fr. — Le dividende qui a servi de base à la convention de 1868 est de 30 fr. par action (intérêt compris). (4) Y compris les parties cédées à l'Allemagne à la suite de la guerre.

Droits réservés au Cnam et à ses partenaires

TABLEAU 43 (suite). — *Tableau du revenu réservé à l'ancien réseau et du revenu garanti pour le nouveau réseau des six grandes Compagnies d'après les conventions actuelles.*

COMPAGNIES	BASES FIXÉES PAR LES CONVENTIONS	CAPITAL MAXIMUM — ANCIEN réseau	CAPITAL MAXIMUM — NOUVEAU réseau		REVENU réservé TOTAL avant déversoir	PRÉLÈVEMENT pour les obligations (a) — De l'ancien réseau	PRÉLÈVEMENT pour les obligations (a) — Du nouveau réseau (Complément d'intérêt et d'amortissement)	REVENU TOTAL des ACTIONS	NOMBRE des ACTIONS	DIVIDENDE PAR ACTION	REVENU GARANTI — CAPITAL	REVENU GARANTI — Intérêts et amortissement à 4 65 0/0	OBSERVATIONS
1	2				3	4	5	6	7	9	9	10	11
		francs	francs	francs	francs	francs	francs	francs		francs	francs	francs	
OUEST	Longueur de l'ancien réseau servant de base au calcul du revenu réservé : 900 kilomètres.												
	35,900 fr. par kil. de l'ancien réseau (900 kil.)	425.000.000	719.000.000 (1)	32.310.000									
	12 fr. par kil. pour chaque million de travaux complémentaires prévus en 1868	»	100.000.000 (2)	1.080.000									
	Différence entre les charges effectives des emprunts et le taux (4,65 0/0) sur le capital d'établissement des lignes concédées en 1875	»	75.000.000	637.500	34.231.500	15.400.000 (3)	7.803.000	11.028.500	300.000	36.75 (4)	918.000.000	42.687.000	(1) Y compris 55 millions à dépenser sur l'ancien réseau mais *imputables sur les fonds du nouveau réseau*, c'est-à-dire garantis au même titre que les dépenses du nouveau réseau.
	La même différence sur le reliquat des dépenses complémentaires (2)	»	24.000.000	204.000									(2) La convention de 1868 est applicable jusqu'au 1er janvier qui suivra la mise en exploitation de l'ensemble des lignes concédées en 1875. — A cette époque, si les 124 millions ne sont pas atteints, le reliquat à dépenser ne donnera lieu qu'à une augmentation du revenu réservé égale à la différence entre 4,65 0/0 et les charges effectives. — On suppose ici que ce reliquat sera de 24 millions. Les 100 millions comprennent 59 millions à dépenser sur l'ancien réseau, mais *imputables sur les fonds du nouveau réseau*.
		425.000.000	918.000.000										
	A DÉDUIRE : Capital-actions	150.000.000	»										
	RESTE : capital-obligations	275.000.000	918.000.000										(3) Non compris le fonds fixe d'amortissement des actions qui, aux termes de la convention de 1875 est compris dans les frais d'exploitation.
													(4) Y compris l'intérêt statutaire de 17 fr. 50 — Le dividende qui a servi de base à la convention de 1868 est de 30 fr. par action (intérêt compris).
ORLÉANS	Longueur de l'ancien réseau servant de base au calcul du revenu réservé : 2020 kilomètres.												
	26,000 fr. par kil. de l'ancien réseau (2,020 k.)	514.000.000	832.000.000	52.520.000	52.786.640	12.302.000 (1)	6.832.000	33.652.640	600.000	56.10 (2)	854.000.000	39.711.000	(1) Y compris le fonds fixe d'amortissement des actions.
	6 fr. par kil. pour chaque million de travaux complémentaires	»	22.000.000	266.640									(2) Y compris l'intérêt statutaire de 15 fr. — Le dividende qui a servi de base à la convention de 1868 est de 51 fr. 80 par action (intérêt compris).
		514.000.000	854.000.000										
	A DÉDUIRE : Capital-actions	300.000.000	»										
	RESTE : Capital-obligations	214.000.000	854.000.000										

Droits réservés au Cnam et à ses partenaires

TABLEAU 43 (suite). — *Tableau du revenu réservé à l'ancien réseau et du revenu garanti pour le nouveau réseau des six grandes Compagnies, d'après les conventions actuelles.*

COMPAGNIES	BASES FIXÉES PAR LES CONVENTIONS	CAPITAL MAXIMUM — ANCIEN réseau	CAPITAL MAXIMUM — NOUVEAU réseau	REVENU RÉSERVÉ TOTAL avant déversoir	PRÉLÈVEMENT pour les obligations (a) — De l'ancien réseau	PRÉLÈVEMENT pour les obligations (a) — Du nouveau réseau (Compl. d'intérêt et d'amortiss.)	REVENU TOTAL des ACTIONS	NOMBRE des ACTIONS	DIVIDENDE PAR ACTION	REVENU GARANTI — CAPITAL	REVENU GARANTI — Intérêts et amortissement à 4 65 0/0	OBSERVATIONS
1	2			3	4	5	6	7	8	9	10	11
	Longueur de l'ancien réseau servant de base au calcul du revenu réservé : 5,123 kilomètres.			francs	francs	francs	francs	francs	francs	francs	francs	
PARIS-LYON-MÉDITERRANÉE	29,900 fr. par kil. de l'ancien réseau (5,123 k.).	2.274.000.000	649 000.000 (1)	153.177.700								
	11 fr. 25 par kil. pour chaque million de travaux complémentaires exécutés sur l'ancien réseau	192.000.000	»	11.065.680								
	11 fr. 25 par kil. pour chaque million de dépenses de premier établissement imputables sur l'excédent de	40.000.000	»	2.305.350								
		2.506.000.000	649.000.000									
	A DÉDUIRE : Capital-actions	345.549.216	»									
	RESTE : Capital-obligations	2.160.450.784	649.000.000									
				166.548.730 (2)	(3) 113.424.000	3.894.000	49.230.730	800.000	61.55 (4)	649.000.000	30.178.500	(1) Y compris les dépenses de la ligne de Briançon à la frontière (23 000.000), mais non compris les dépenses à faire pour la ligne de Crest à Aspres-les-Veynes, dont le montant n'a pas été fixé par les conventions. (2) Non compris : 1° l'augmentation éventuelle pour la ligne de Lyon à Saint-Etienne dans le cas où les dépenses de premier établissement de cette ligne excéderaient 26 millions; 2° l'augmentation pour la ligne de Crest à Aspres-les-Veynes. (3) Non compris le fonds fixe d'amortissement des actions. — Le service de l'amortissement ne commencera à fonctionner qu'à partir de 1907. (4) Y compris l'intérêt statutaire de 20 fr.
MIDI	Longueur de l'ancien réseau servant de base au calcul du revenu réservé : 798 kilom.											
	28,010 fr. par kil. de l'ancien réseau (798 kil.).	295.000.000	456.000.000	22.351.980								
	72 fr. par kil. pour chaque million de travaux complémentaires prévus en 1868 pour l'ancien réseau	30.000.000	»	1.723.680								
	Différence entre les charges effectives et le taux garanti (4,65 0/0) sur les dépenses de construction de diverses lignes ajoutées au nouveau réseau en 1874 et 1875.	«	55.800.000	362.700								
				27.680.880								
	Charges effectives des nouveaux travaux complémentaires prévus en 1875 pour l'ancien réseau	27.000.000	»	1.431.000								
	Charges effectives des dépenses de construction des lignes de l'ancien réseau concédées en 1875	24.000.000	»	1.272.000								
	Différence entre les charges effectives et le taux garanti (4,65 0/0) sur les travaux complémentaires prévus en 1875 pour le nouveau réseau	»	83.000.000	539.500								
		376.000.000	594.800.000 (1)									
	A DÉDUIRE : Capital-actions	142.406 944	»									
	RESTE : Capital-obligations	233.593.056	594 800.000		(2) 12.481.000	3.866.000	11.333.860	250.000	(3) 45.35	(1) 594.800.000	27.658 200	(1) Non compris 5 millions, pour Carmaux à Albi, restés en dehors du maximum garanti. (2) Y compris le fonds fixe d'amortissement des actions. (3) Y compris l'intérêt statutaire de 25 fr. — Le dividende qui a servi de base à la convention de 1868, est de 35 fr. par action (intérêt compris).

Droits réservés au Cnam et à ses partenaires

Droits réservés au Cnam et à ses partenaires

TABLEAU 44

—

TABLEAU DU REVENU

AVANT

PARTAGE DES BÉNÉFICES AVEC L'ÉTAT

POUR LES SIX GRANDES COMPAGNIES

Droits réservés au Cnam et à ses partenaires

TABLEAU 44. — *Tableau du revenu avant partage des bénéfices avec l'État pour les six grandes Compagnies.*

COMPAGNIES	BASES FIXÉES PAR LES CONVENTIONS			PRODUIT NET à l'origine DU PARTAGE
1	2	3	4	5
		francs.	francs	francs
NORD	**Convention de 1869.**			
	1° 50.275 × 1174 (longueur kilométrique de l'ancien réseau)		59.022 850	
	2° 6 0/0 du capital du nouveau réseau, fixé au maximum à..	200.000 000	12.000 000	
	3° 6 0/0 des dépenses complémentaires effectuées sur l'ancien réseau avant la clôture du compte de premier établissement, jusqu'à concurrence de.....	60 000.000	3 600.000	
	Convention de 1875.			
	4° 13.000 × 214 (longueur des lignes de Monsoult à Amiens, de Cambrai à la frontière, vers Douai, de Douai à Orchies, d'Orchies à la frontière belge vers Tournay, d'Abbeville à Eu et au Tréport.....	.....	2.782 000	86.974.850
	5° 6,5 0/0 du capital affecté aux lignes des Docks de Saint-Ouen au chemin de fer de ceinture et à la plaine Saint-Denis, et d'Amiens à la vallée de l'Ourcq, soit..	18 000.000	1 170.000	
	6° 6 0/0 des dépenses complémentaires effectuées sur l'ancien réseau, avant la clôture du compte de premier établissement, jusqu'à concurrence de.....	140.000.000	8.400.000	
EST	**Conventions de 1869-1873.**			
	1° 8 0/0 du capital de l'ancien réseau, évalué au maximum à	325 000 000	26 000 000	
	2° 8 0/0 des dépenses complémentaires de l'ancien réseau, comme ci-dessus, jusqu'à concurrence de.....	40.000 000	3 200.000	
	3° 6 0/0 du capital du nouveau réseau, évalué au maximum à	940.290.000	56.417.400	
	Convention de 1875.			90.102.400
	4° 6, 5 0/0 du capital des lignes concédées en 1875 et rattachées au nouveau réseau, ledit capital évalué au maximum à.....	(3) 69.000.000	4.485.000	
OUEST	**Convention de 1875.**			
	1° Prélèvement égal au revenu réservé avant déversoir....	.....	34 231.500	
	2° 6 0/0 du capital du nouveau réseau, évalué au maximum à	664.000.000	39.840.000	84.406.500
	3° 6 0/0 des dépenses complémentaires du nouveau réseau (formation de 1868), jusqu'à concurrence de	65.000.000	3.900 000	
	4° 6, 5 0/0 du capital des lignes concédées en 1875, évalué au maximum à.....	75.000.000	4.875.000	
	5° 6, 5 0/0 des dépenses complémentaires de ces lignes, jusqu'à concurrence de.....	24.000.000	1.560.000	

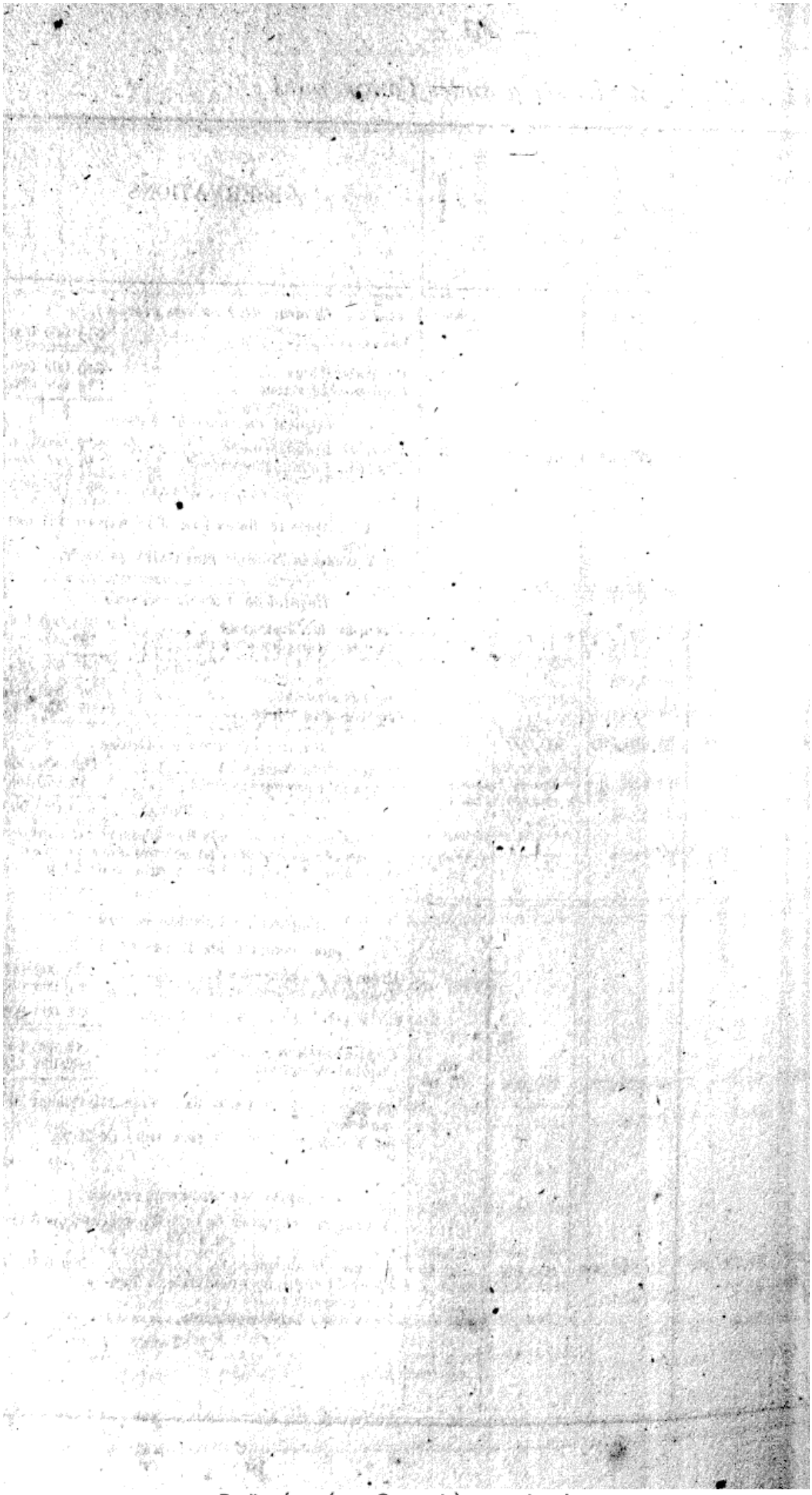
PRÉLÈVEMENT POUR LES OBLIGATIONS DE L'ANCIEN réseau	PRÉLÈVEMENT POUR LES OBLIGATIONS DU NOUVEAU réseau	REVENU TOTAL des ACTIONS	NOMBRE des ACTIONS	DIVIDENDE par ACTIONS	OBSERVATIONS
6	7	8	9	10	11
francs	francs	francs		francs	
(1) 29.017.000	11.175.000	46.782.850	525.000	(2) 89 10	Pour toutes les Compagnies, on a supposé entièrement dépensées les sommes maxima prévues pour le premier établissement et pour les travaux complémentaires à exécuter avant la clôture du compte de premier établissement. Mais on a négligé les travaux complémentaires à exécuter, après la clôture de ce compte, s'il était fermé avant l'origine du partage des bénéfices. *Capital de l'ancien réseau :* Premier établissment.. ... . 606.000.000 Travaux complémentaires..... 200.000 000 TOTAL .. 806 000 000 Capital-actions .... 231.875 000 Capital-obligations ..... 574.125.000 *Capital du nouveau réseau :* Ci..... ..... 223.500.000 (1) Y compris le fonds d'amortissement du capital-actions. (2) Y compris l'intérêt statutaire de 16 fr.
(4) 3.942.000	54.502.000	31 658.400	584.000	(5) 54 20	*Capital de l'ancien réseau :* Premier établissement (y compris les parties cédées à l'Allemagne)..... 325.000 000 Travaux complémentaires..... .. 40.000.000 TOTAL... 365 000 000 Capital-actions..... 292 000 000 Capital-obligations..... 73 000.000 *Capital du nouveau réseau :* (Y compris les parties cédées à l'Allemagne), ci ..... 1.009.290.000 (3) Non compris les dépenses éventuelles du doublement des voies dont le chiffre est indéterminé. (4) Non compris le fonds fixe d'amortissement des actions, porté au compte d'exploitation. (5) Y compris l'intérêt statutaire de 20 fr.
(6) 15.400.000	50.490.000	18.516.500	300.000	(7) 61.70	*Capital de l'ancien réseau :* Ci..... ..... 425 000.000 Capital-actions..... 150.000 000 Capital-obligations..... 275 000.000 *Capital du nouveau réseau :* Premier établissement, y compris 55 millions à dépenser sur l'ancien réseau, mais imputables sur les fonds du nouveau réseau ..... 794.000.000 Dépenses complémentaires (y compris 59 millions a dépenser sur l'ancien réseau, mais rattachés au nouveau réseau). ..... 124 000.000 TOTAL... 918 000 000 (6) Non compris le fonds fixe d'amortissement des actions, porté au compte d'exploitation. (7) Y compris l'intérêt statutaire de 17 fr. 50.

Droits réservés au Cnam et à ses partenaires

TABLEAU 44 (*Suite*). — *Tableau du Revenu avant partage des bénéfices avec l'État pour les six grandes Compagnies*

1 — COMPAGNIES	2 — BASES FIXÉES PAR LES CONVENTIONS	3	4	5 — PRODUIT NET à Partager DU PARTAGE	6 — PRÉLÈVEMENT POUR LES OBLIGATIONS DE L'ANCIEN réseau	7 — PRÉLÈVEMENT POUR LES OBLIGATIONS DU NOUVEAU réseau	8 — REVENU TOTAL des ACTIONS	9 — NOMBRE des ACTIONS	10 — DIVIDENDE par ACTION	11 — OBSERVATIONS
		francs	francs	francs	francs	francs	francs		francs	
ORLÉANS	**Convention de 1868.**									*Capital de l'ancien réseau :* Ci..... 514 000 000
	1° 30,000 × 2020 (longueur kilométrique de l'ancien réseau),		60 600.000							Capital-actions..... 300.000 000
	2° 6 0/0 du capital du nouveau réseau évalué au maximum à.	832.000.000	49.920.000	111.840.000						Capital-obligations..... 214 000.000
	3° 6 0/0 des dépenses complémentaires du nouveau réseau, jusqu'à concurrence de.....	22.000.000	1.320.000		(1) 12.302.000	46.543.000	52.995.000	600.000	(2) 88 30	*Capital du nouveau réseau :* Premier établissement..... 832.000.000 Travaux complémentaires..... 22.000 000 TOTAL... 854 000.000
										(1) Y compris le fonds fixe d'amortissement des actions. (2) Y compris l'intérêt statutaire de 15 fr.
Paris-Lyon-Méditerranée (non compris le Rhône au Mont-Cenis)	**Convention de 1875.**									*Capital de l'ancien réseau :* Premier établissement..... 2.314.000.000 Travaux complémentaires..... 192.000.000 TOTAL... 2.506.000 000
	1° 8 0/0 du capital de l'ancien réseau (formation de 1858-1859), évalué au maximum à.....	855.380.000	68.430.000							Capital-actions..... 345.549 216
	2° 6 0/0 du capital des autres lignes concédées définitivement avant 1875, évalué au maximum à.....	1.772.620.000	106.357.000							Capital-obligations..... 2.160 450.784
	3° 6, 5 0/0 du capital des lignes concédées en 1875, évalué au maximum à.....	281.000.000	18.265.000	210.132.000	(3) 113.424.000	34.072.000	62.636.000	800.000	(4) 78 30	*Capital du nouveau réseau :* Premier établissement..... 635.000.000 Travaux complémentaires..... 14.000 000 TOTAL... 649.000.000
	4° 8 0/0 et 6 0/0 du capital de l'ancien réseau, au delà de 2,274,000,000 fr. sans que cet excédent puisse dépasser	40.000.000	2.800.000							(3) Non compris le fonds fixe d'amortissement des actions. L'amortissement ne commence qu'en 1907. (4) Y compris un intérêt statutaire de 20 fr.
	5° 8 0/0 et 6 0/0 des dépenses complémentaires de l'ancien réseau, jusqu'à concurrence de.....	192.000.000	13.440.000							
	6° 6 0/0 des dépenses complémentaires du nouveau réseau, jusqu'à concurrence de.....	14.000.000	840.000							
MIDI	**Conventions de 1868 et de 1875.**									*Capital de l'ancien réseau :* (non compris les lignes de 1875) Premier établissement..... 295.000.000 Travaux complémentaires..... 57.000 000 TOTAL... 352.000.000
	(Deux partages distincts).									
	I. — Ancien réseau, (formation de 1868) :									Capital-actions..... 142.406.944
	1° 8 0/0 du capital, évalué au maximum à.....	295.000.000	23.600.000	28.160.000	(5) 11.209.000	»	16.951.000	250.000	(6) 67 80	Capital-obligations..... 209 593 056
	2° 8 0/0 des dépenses complémentaires, jusqu'à concurrence de.....	57.000.000	4.560.000							(5) Y compris le fonds fixe d'amortissement des actions. (6) Y compris l'intérêt statutaire de 25 fr.
	II. — Nouveau réseau (formation de 1868) et lignes concédées en 1875 :									*Capital du nouveau réseau :* (Y compris les lignes de l'ancien réseau concédées en 1875)
	1° 8 0/0 du capital du nouveau réseau (formation de 1859), évalué au maximum à.....	264.000.000	21.120.000	43.907.000	1.272.000	31.789.000	10.846.000	250.000	43 40	Premier établissement..... 540.800.000 (dont 24 millions applicables à l'ancien réseau).
	2° 6 0/0 du capital des lignes du nouveau réseau concédées de 1859 à 1875, évalué au maximum à.....	203 000.000	12 180.000							Travaux complémentaires..... 83.000 000
	3° 6, 5 0/0 du capital des lignes concédées en 1875, évalué au maximum à.....	73.800.000	4 797.000							TOTAL... 623 800 000
	4° 8 0/0 et 6 0/0 du montant des dépenses complémentaires du nouveau réseau, jusqu'à concurrence de.....	83 000.000	5.810.000							

Droits réservés au Cnam et à ses partenaires



Droits réservés au Cnam et à ses partenaires

TABLEAU 45

—

TABLEAU

DES

SOMMES DÉVERSÉES ANNUELLEMENT

DE L'ANCIEN SUR LE NOUVEAU RÉSEAU

DES SIX GRANDES COMPAGNIES

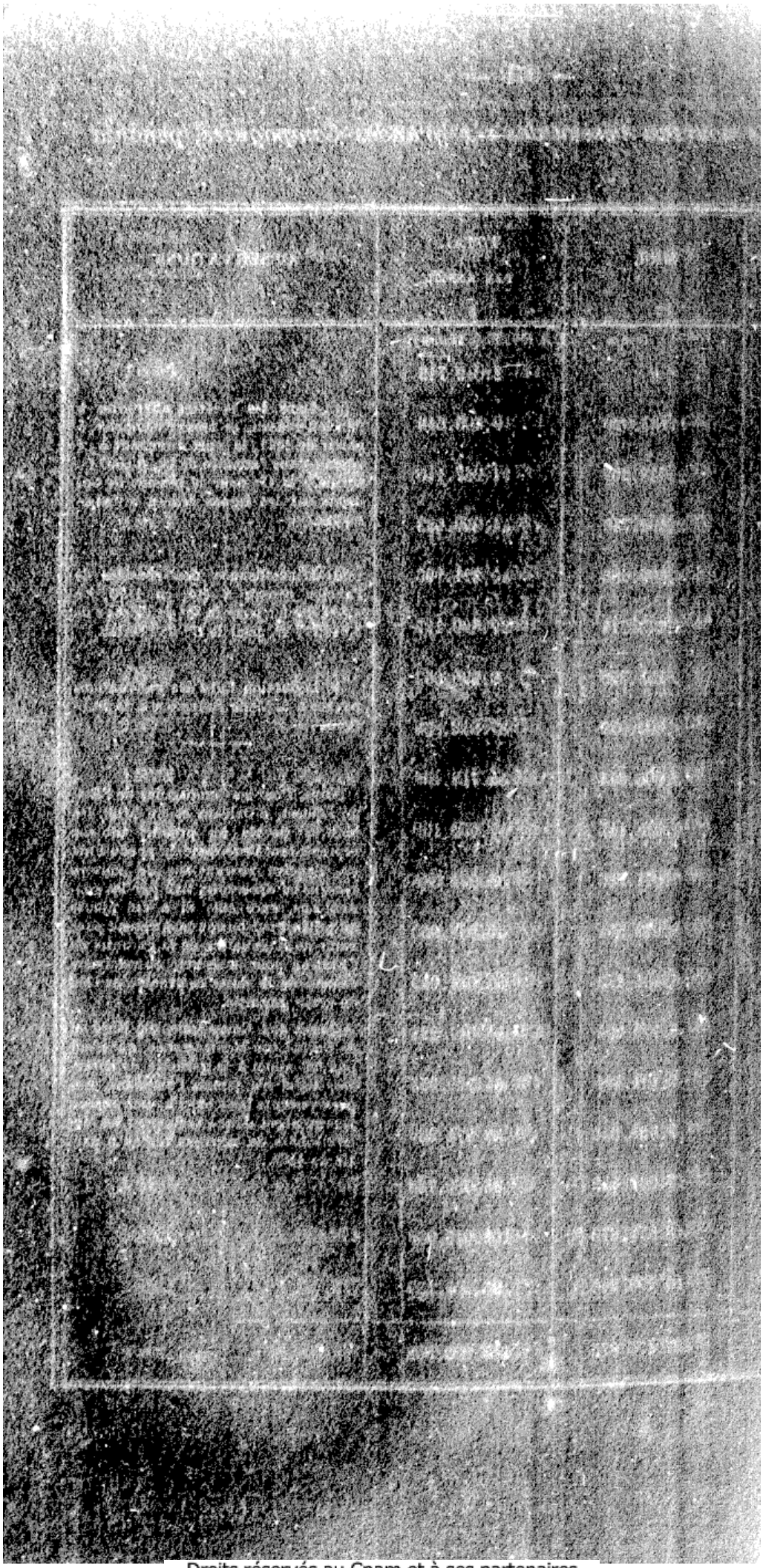
PENDANT LES ANNÉES 1864 à 1882

Droits réservés au Cnam et à ses partenaires

TABLEAU 45. — *Tableau des sommes déversées annuellement de l'ancien sur le nouveau réseau des six grandes Compagnies, pendant les années de 1864 à 1882.*

ANNÉES D'EXPLOITATION.	NORD.	EST (a).	OUEST.	ORLÉANS.	PARIS-LYON-MÉDIT.	MIDI.	TOTAL PAR ANNÉE.	OBSERVATIONS.
1	2	3	4	5	6	7	8	9
	francs	francs	francs	francs	francs	francs	francs	
1864	»	2.019.742	»	»	»	»	2.019.742	
1865	1.057.647	3.262.008	1.185.263	5.177.240	7.289.498	1.133.990	19.105.646	(a). Dans les recettes afférentes à l'ancien réseau, se trouve comprise, à partir de 1871, la part revenant à ce réseau dans l'annuité de 20, 00,000 f., servie à la Cie pour la cession de ses droits sur les lignes cédées à l'Allemagne.
1866	790.314	4.086.730	1.489.653	6.283.084	16.369.096	2.948.269	31.967.146	
1867	935.371	6.689.984	2.308.529	7.309.465	24.153.598	3.462.716	44.859.663	
1868	3.707.580	4.161.253	1.346.887	2.717.750	24.988.840	3.399.686	40.321.996	(1) L'insuffisance des recettes de l'ancien réseau a été, en 1870, de 4,899.729 fr. pour la Cie de l'Est et de 3.642,717 fr. pour la Cie de l'Ouest.
1869	2.871.664	6.897.691	1.502.449	8.035.811	8.317.818	2.213.714	29.899.147	
1870	631.197	» (1)	» (1)	213.945	8.697.123	453.398	9.995.663	(2) Déduction faite des subventions payées à la Cie de Barcelone à la frontière.
1871	2.648.349	3.253.775	2.121.580	7.928.272	13.291.784	8.602.099	37.845.859	
1872	5.091.349	9.973.041	2.271.660	9.478.685	13.396.730	3.906.644	44.718.109	
1873	5.281.189	9.936.084	825.684	3.691.174	17.379.881	6.918.147	44.032.159	NOTA. Pour les Compagnies de l'Est, de l'Ouest, d'Orléans et du Midi, les chiffres portés au présent tableau représentent l'excédent du produit net de l'ancien réseau sur le *revenu réservé* ou *déversoir*, fixé par les conventions, excédent qui a été ajouté au produit net du nouveau réseau pour venir en atténuation de la garantie de l'Etat ou pour concourir au remboursement de la dette contractée du chef de cette garantie.
1874	4.868.821	4.996.560	640.580	3.688.072	16.736.387	7.071.966	38.002.386	
1875	3.972.565	6.949.049	3.454.055	11.489.668	17.743.072	6.680.551	49.988.960	
1876	3.554.397	4.179.688	5.436.684	12.256.376	22.183.631	6.401 173	54.011.949	
1877	4.308.163	3.203.157	2.731.101	9.823.800	22.145.072	5.799.931	48.011.224	Quant aux Compagnies du Nord et de Paris-Lyon-Méditerranée, qui n'ont pas fait appel à la garantie, le déversoir légal n'a jamais fonctionné. Les prélèvements faits sur l'ancien réseau représentent donc exactement les insuffisances du nouveau réseau à partir de 1865.
1878	3.659.289	6.174.564	8.806.098	17.317.328	21.701.185	7.121.491	64.779.955	
1879	2.835.486	3.186.294	6.462.263	13.837.946	24.123.840	9.528.540 (1)	59.974 369	
1880	4.575.907	8.583.841	10.629.711	21.693.386	22 494.501	17.062.442 (2)	85.039.788	
1881	4.190.079	11.664.514	13.412.273	26.497.615	28.712.554	18.172.873 (2)	102.649.908	
1882	3.827.327	10.523.779	15.528.757	25.354.730	24.276.301	16.298.245 (2)	95.809.139	
Totaux.....	58.806.694	109.741.754	79.913.227	192.794.347	334.600.911	127.175.875	903.032.808	

Droits réservés au Cnam et à ses partenaires



Droits réservés au Cnam et à ses partenaires

TABLEAU 46

—

TABLEAU

DES SOMMES RÉGLÉES OU DEMANDÉES

PAR LES COMPAGNIES DE LA MÉTROPOLE

AU TITRE DE LA GARANTIE D'INTÉRÊT

POUR INSUFFISANCE DES PRODUITS D'EXPLOITATION

Droits réservés au Cnam et à ses partenaires

TABLEAU 46. — *Tableau des sommes réglées ou demandées par les Compagnies de la métropole, au titre de la garantie d'intérêt, pour insuffisance des produits d'exploitation.*

ANNÉES D'EXPLOITATION	EST (a)	OUEST	ORLÉANS	MIDI	P. L. M. — RHONE au MONT-CENIS	TOTAL PAR ANNÉE
1	2	3	4	5	6	7
	fr. c.	fr. c.	fr. c.	r. c.	fr. c.	fr. c.
1863	»	»	»	»	V.-Emmanuel 1.492.958 71	1.492.958 71
1864	13.958.182 82	»	»	»	1.409.699 02	15.367.881 84
1865	11.613.474 87	4.901.563 41	8.866.948 97	2.115 642 65	1.169.673 12	28.667.303 02
1866	9.633.577 62	4.944.360 54	8.196.256 17	266.801 96	1.283.178 41	24 324.174 70
1867	8.814 340 46	4.592.652 33	7.014.248 40	»	1.722.059 27	22 173.300 46
1868	9.757 630 95	5.817.043 07	13.243.936 86	»	2.499.072 11	31.317.691 99
1869	4 624.116 31	5.454.803 41	11.282.358 86	899.334 17	2.835.305 87	25.095.918 62
1870	21.918.438 74	9.890.933 28	18.725.806 22	9.416.011 78	1.989.066 55	61.940.256 57
1871	10.239.425 01	8.002 445 38	7 710.144 07	»	1.860.978 56	27.812.993 02
	(a) 90.559 195 78					
1872	1.784.846 85	12 588.116 72	9.973.645 36	5.602.359 28	1.094.827 48	31.043.795 69
1873	5.470.040 75	16.342.014 87	15 554.108 24	2.317.024 45	1.450.681 24	41.133.869 55
1874	11.161.432 52	18.577.992 80	17 430.101 76	2 193.353 51	1.889.432 21	51.252 312 80
1875	7 192.609 51	15.592.711 40	7.438 724 72	4.336.924 76	1.516.294 73	36.077.265 12
1876	10.031.623 51	13.403.355 61	11.048.986 94	3.341.784 20	1.841.732 61	39.667.482 87
1877	13.646.625 82	16 751.874 39	13 888.260 53	4 335.025 31	1.399.288 62	50.021.074 67
1878	6.447.055 24	13.209.004 93	6 877.500 04	2.857.324 32	1.287.357 27	30 678 241 80
	(b) 146.293.429 98	150.068.872 14	157.281.027 14	37.681.586 39	26.741 605 78	518 066.521.43
1879	**11.816.560 88**	**17.735 557 09**	**10 242.320 39**	**2.750 266 15**	**2 021.671 12**	**44.566 375 63**
1880	»	**14.124.598 10**	»	»	**2 489.372 15**	**16 613 970 25**
1881	»	**10.700.112 37**	»	»	**3 044.441 58**	**13 744 553 59**
1882	»	**7.706.910** »	»	»	**1.218.071 21**	**8.924.981 21**
	(c) **11.816.560 88**	(e) **50.267.177 56**	(f) **10 242.320 39**	(g) **2.750.266 15**	(h) **8.773 556 06**	(i) **83.849.881 04**
	(d) 158 109.990 86	200.336.049 70	167.523.347 53	40.431.852 54	35.515.161 84	601.916.402 47

NOTA. — Les chiffres se rapportant aux années 1863 à 1878 inclusivement résultent du reglement definitif des comptes des Compagnies par les Commissions de vérification; en ce qui concerne les années 1879 à 1882, les chiffres portés ne représentent que les sommes demandées par les Compagnies sur les exercices non encore reglés.

(*a*) Les chiffres portés dans cette colonne, pour les années 1864 à 1871, résultent des arrêtés ministériels approuvant les règlements de comptes proposés par les Commissions de vérification. — Une convention passée entre l'Etat et la Compagnie de l'Est le 17 juin 1873 et approuvée par la loi du même jour, stipulait « que le gouvernement français faisait remise « à la Compagnie de l'Est, dans le rapport du nombre « de kilom. de l'ancien réseau cédés à l'Allemagne à « la longueur totale dudit réseau, des sommes qui « lui auraient été avancées jusqu'à la clôture de « l'exercice 1871, à titre de garantie d'intérêt.... » En exécution de cette décision, un arrêté ministériel, en date du 10 août 1875, a ramené de 90,559,195 fr. 78 c. à 48,497,667 fr. 41 c. la dette en capital afférente aux années 1864 à 1871, ce qui correspond à une diminution de 42,061,528 fr. 37 c.

(*b*) Au point de vue de la dette de la Compagnie, ce chiffre devrait être ramené à 104,231,901 fr. 61 c. (Voir note *a*).

(*c*) Sur lesquels la Compagnie a touché une provision de 10,700,000 fr.

(*d*) Au point de vue de la dette de la Compagnie, ce chiffre serait ramené à 116,048,462 fr. 49 c. (Voir note *a*).

(*e*) Sur lesquels la Compagnie a touché des provisions montant ensemble à 39,000,000.

(*f*) Sur lesquels la Compagnie a touché une provision de 9,250,000 fr.

(*g*) Sur lesquels la Compagnie a touché une provision de 2,250.000 fr.

(*h*) Sur lesquels la Compagnie a touché des provisions montant ensemble à 6,941,061 fr. 63 c.

(*i*) Le montant total des provisions avancées aux Compagnies sur les exercices non encore réglés, s'élève à 68,141,061 fr. 63 c.

Droits réservés au Cnam et à ses partenaires

TABLEAU 47

—

TABLEAU

DES

SOMMES AVANCÉES AUX COMPAGNIES

PAR EXERCICES BUDGÉTAIRES

POUR INSUFFISANCE DES PRODUITS DE L'EXPLOITATION

Droits réservés au Cnam et à ses partenaires

TABLEAU 47. — *Tableau des sommes avancées aux Compagnies, par exercices budgétaires, pour insuffisance des produits de l'exploitation.*

EXERCICES BUDGÉTAIRES 1	EST 2	OUEST 3	ORLÉANS 4	MIDI 5	P.-L.-M. RHÔNE AU MONT-CENIS 6	TOTAL PAR ANNÉE 7
	francs.	francs.	francs.	francs.	francs.	francs.
1865	15.000.000	»	»	»	1.000.000	16 000.000
1866	12.500.000	5.000.000	10.000.000	1.000.000	2.942.008	31.442.008
1867	10.000 000	4.000.000	10.000.000	500.000	900.000	25 400 000
1868	10.000.000	2.500 000	»	»	1.000.000	13.500.000
1869	9.000.000	8.048.908	14 000.000	»	1.942.318	32.991.226
1870	20.257.640	5.500.000	12.000.000	2.115.642	2.177.850	42.051.132
1871 (*a*)	6.924.116	8 809.695	25.565 930	6.000.000	3.613.753	50.913.494
1872 (*a*)	118.439	»	»	»	»	118.439
1873	»	»	»	»	»	»
1874	4.000.000	14.500.000	13.000 000	1.800.000	1.269.853	34 569.853
1875	9.800 000	15 890.933	13.580 168	5.416.012	1.147.078	45 834.191
1876	8.970.041	16.000.000	12.700.000	5 800.000	2 221.152	45 691.193
1877	9.500.000	15.500.000	11.472.098	»	1 920.632	38.392.730
1878	13 125.000	18.356 015	12.889.608	3.575.727	1.307.901	49.254.251
1879	7 893.056	37.608.971	9.168 826	3.000.000	1.235 221	58.906.074
1880	10.700 000	15.000.000	9.250.000	2.250.000	1.196.013	38.396.013
1881	968.671	10.946.879	1.901.747	3.343 708	4.836.437	21.997.442
1882	»	9.071.778	»	8 565	191.565	9.271.908
	148.756.963	186.733.179	155.528 377	34 809.654	28.901.781	554.729.954

(*a*) Les garanties afférentes aux deux années 1871 et 1872 ont été converties en annuités pour toutes les Compagnies, sauf pour la Compagnie de l'Ouest qui a été réglée en capital. — La Compagnie du Midi n'a pas eu recours à la garantie en 1871.

(*b*) De 1867 à 1870 le budget du Ministère des Travaux publics ne comprend aucun crédit pour le paiement des garanties d'intérêt; cette dépense était imputée au compte des amortissements.

(1) Reversements opérés les 23 janvier, 18 août 1869 et 1er août 1873, à imputer sur les garanties de 1854-65-66 et 1867.

(2) Reversement opéré le 18 février 1880, à imputer sur la garantie de 1875.

(3) ——— le 20 décembre 1869, à imputer sur la garantie de 1865.

(4) ——— le 17 février 1879, à imputer sur les garanties de 1865, 1866, 1869.

CRÉDITS ouverts au Budget des Travaux publics 8	EXCÉDENTS DE PROVISIONS REVERSÉS PAR LES COMPAGNIES — EST 9	OUEST 10	ORLÉANS 11	MIDI 12	P.-L.-M. RHONE AU MONT-CENIS 13	TOTAL PAR ANNÉE 14
francs.	francs.	francs.	francs.	francs.	francs.	francs.
17 000.000	»	»	»	»	»	»
33.000.000	»	»	»	»	»	»
» (*b*)	»	»	»	»	»	»
» (*b*)	»	»	»	»	»	»
» (*b*)	2.933.520 (1)	82.484 (3)	3.944.476 (7)	»	»	6.963.480
» (*b*)	»	»	»	»	»	»
61.850 000	»	»	»	»	»	»
2 000.000	»	»	2.614 165 (8)	333.864 (10)	»	2.948.029
4.000.000	543.905 (1)	»	»	»	410 476 (12)	954.381
36.000.000	»	»	»	»	»	»
47 203 373	»	»	»	»	»	»
64.000 000	»	»	»	»	»	»
40 000 000	»	»	»	»	»	»
50.700.000	»	»	»	»	»	»
40.000 000	»	65.696 (4)	»	»	»	65 696
39.800 000	307.390 (2)	407 289 (5)	»	»	»	714 679
40.000.000	»	2 096.644 (6)	»	»	»	2 096 644
31 500 000	»	»	122.500 (9)	146 564 (11)	»	269.064
507.053 373	3.787 815	2.652.113	6.681 141	480 428	410.476	14 011.973

(3) Reversement opéré le 24 juin 1880, à imputer sur la garantie de 1875.

(6) ——— le 25 février 1881, à imputer sur la garantie de 1876.

(7) ——— le 18 janvier 1869, à imputer sur la garantie de 1865.

(8) ——— les 8 mai et 25 novembre 1872, à imputer sur les garanties de 1866 et de 1869.

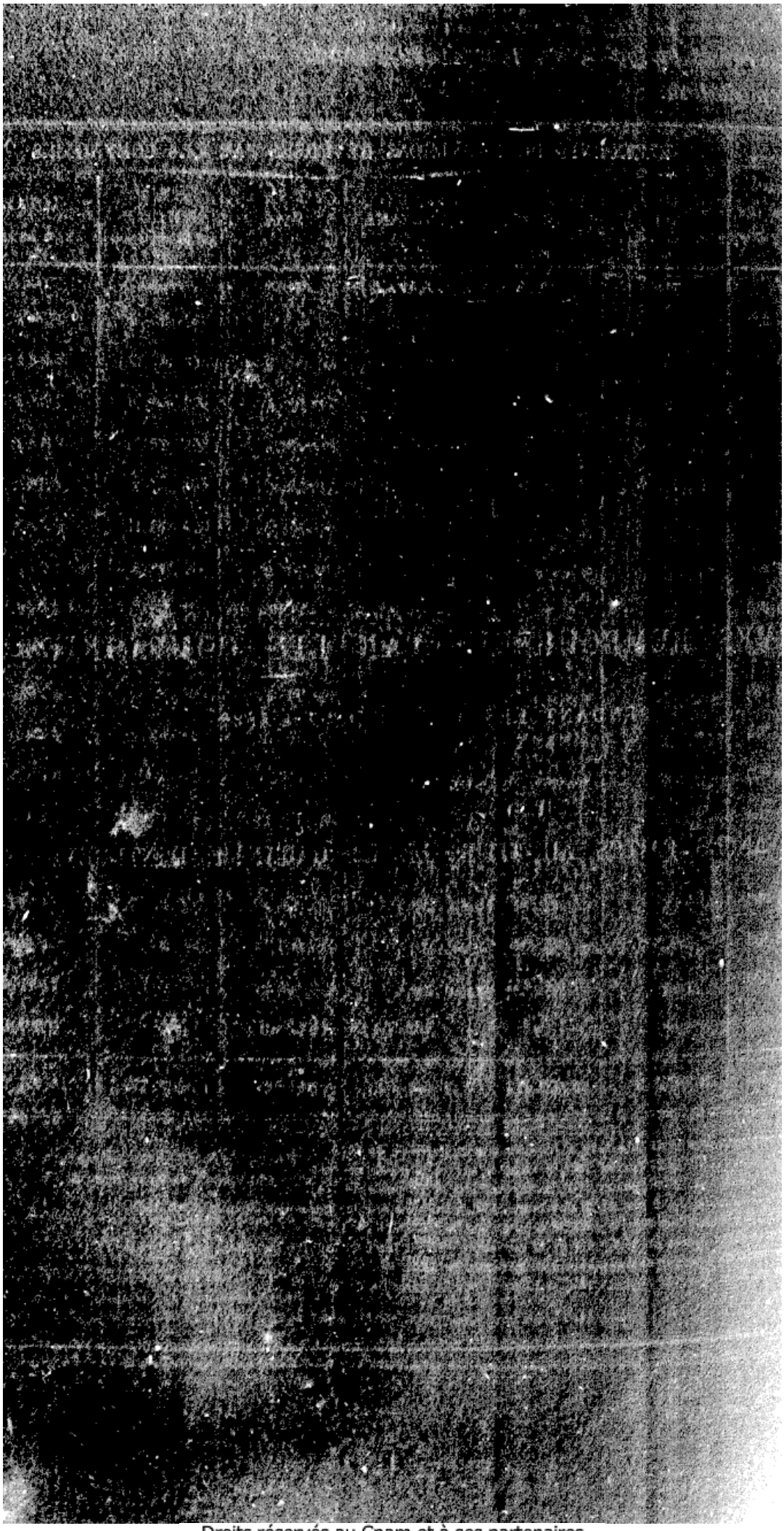
(9) ——— le 8 février 1883, à imputer sur la garantie de 1878.

(10) Reversements opérés les 15 février et 12 novembre 1872, à imputer sur les garanties de 1866 et de 1869.

(11) Reversement à opérer et imputable à la garantie de 1878.

(12) Reversement opéré le 18 mars 1873, à imputer sur la garantie de 1870.

Droits réservés au Cnam et à ses partenaires



Droits réservés au Cnam et à ses partenaires

TABLEAU 48

—

TABLEAU

DES

SOMMES REMBOURSEES PAR LES COMPAGNIES

PENDANT LES ANNÉES 1867 à 1882

SUR LES

AVANCES FAITES AU TITRE DE LA GARANTIE D'INTÉRÊT

Droits réservés au Cnam et à ses partenaires

TABLEAU 48.

Tableau des sommes remboursées par les Compagnies pendant les années 1867 à 1882 sur les avances faites au titre de la garantie d'intérêt.

ANNÉES d'Exploitation 1	COMPAGNIE de l'Est 2	COMPAGNIE d'Orléans 3	COMPAGNIE du Midi 4	ENSEMBLE 5	OBSERVATIONS 6
	fr. c.	fr. c.	fr. c.	fr. c.	
1867	»	»	230.068 72	230.068 72	
1868	»	»	41.095 04	41.095 04	
1869	»	»	»	»	
1870	»	»	»	»	
1871	»	»	276.784 06	276.784 06	
»	»	»	»	»	
1880	366.424 10	2.817.202 66	6.192.856 45	9.376.483 21	
1881	3.931.350 14	9.705.193 74	6.372.502 64	20.009.046 52	
1882	1.106.817 44	8 503.106 81	5.260.867 35	14.870.791 60	
TOTAUX.	5.404.591 68	21.025.503 21	18 374.174 26	44.784.269 15	

Droits réservés au Cnam et à ses partenaires

TABLEAU 49

—

COMPTES COURANTS

DE LA GARANTIE D'INTÉRÊT

DES COMPAGNIES DE CHEMINS DE FER

AU 31 DÉCEMBRE 1881

Droits réservés au Cnam et à ses partenaires

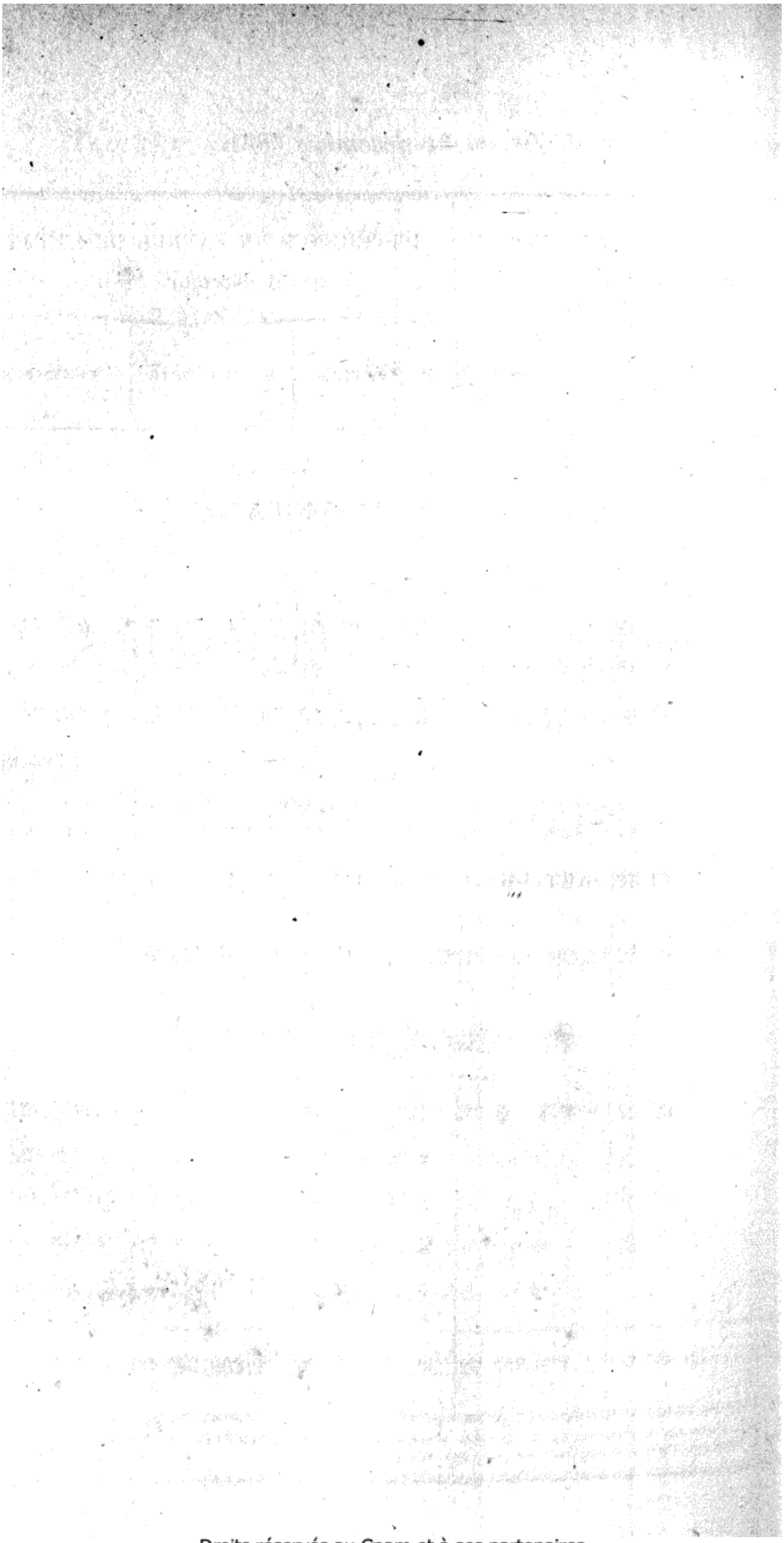
TABLEAU 49. — *Comptes-courants de la garantie d'intérêt des*

Compagnies de chemins de fer au 31 décembre 1881.

COMPAGNIES	AVANCES FAITES AUX COMPAGNIES au 31 décembre 1881			REVERSEMENTS EFFECTUÉS PAR LES COMPAGNIES au 31 décembre 1881 (a)			DIFFÉRENCE EN FAVEUR DE L'ÉTAT au 31 décembre 1881		
	EN CAPITAL	EN INTÉRÊTS	ENSEMBLE	IMPUTABLES AU COMPTE CAPITAL	IMPUTABLES AU COMPTE INTÉRÊTS	ENSEMBLE	EN CAPITAL	EN INTÉRÊTS	ENSEMBLE
1	2	3	4	5	6	7	8	9	10
1° FRANCE CONTINENTALE									
Nord	Fr. C. »	Fr. C. »	Fr. C. »	Fr. C. »	Fr. C. »	Fr. C. »	Fr. C. »	Fr. C. »	Fr. C. »
Est	115.239.292 10	36.580.652 51	151.819.944 61	307.390 49	435.111 13	742.501 62	114.931.901 61	36.145.541 38	151.077.442 99
Ouest	176.952.396 73	44.273.810 62	221.226.207 35	2.652.113 52	552.201 16	3.204.314 68	174.300.283 21	43.721.609 46	218.021.892 67
Orléans	173.212.168 03	56.889.325 22	230.101.493 25	6.558.640 93	6.619 589 63	13.178 230 56	166.653.527 10	50.269.735 59	216 923.262 69
Paris-Lyon-Méditerranée	»	»	»	»	»	»	»	»	»
Paris-Lyon-Méditerranée (Rhône au Mont-Cenis)	24.896.069 36	7.227.917 44	32.123.986 80	410.476 05	169.318 54	579.794 59	24.485.593 31	7.058.598 90	31.544.192 21
Midi	37.577.927 70	10.255.058 33	47.832.986 03	1.066.483 70	7.211.767 76	8.278.251 46	36.511.444 »	3.043.290.57	39.554.734 57
ENSEMBLE	527.877.853 92	155.226.764 12	683.104.618 04	10.995.104.69	14.987.988 22	25.983.092 91	516.882.749 23	140.238.775 90	657 121 525 13
2° ALGÉRIE									
Réseau algérien de la Cie P.-L.-M.	23 185.768 70	4.078.588 12	27.264.356 82	218.426 72	55.457 »	273.883 72	22.967.341 98	4.023.131 12	26.990.473 10
Compagnie de Bône-Guelma et prolongements — Bône à Guelma	2.925.351 92	»	2.925.351 92	»	»	»	2.925.351 92	»	2.925.351 92
Compagnie de Bône-Guelma et prolongements — Guelma au Kroubs	3.387.935 63	76.888 08	3.464 823 71	»	»	»	3.387.935 63	76.888 08	3 464 823 71
Compagnie de Bône-Guelma et prolongements — Medjerdah (Tunisie)	4.470.971 32	109.070 79	4.580.042 11	»	»	»	4.470 971 32	109.070 79	4.580.042 11
Est algérien — Constantine à Sétif	2.406.449 87	»	2.406.449 87	»	»	»	2.406.449 87	»	2.406.449 87
ENSEMBLE	36.376.477 44	4.264.546 99	40.641.024 43	218.426 72	55.457 »	273.883 72	36.158 050 72	4.209.089 99	40.367.140 71

(a) On a compris dans ces reversements les sommes remboursées à titre d'excédent des produits nets sur le revenu *réservé* à l'ancien réseau et *garanti* au nouveau réseau.

Droits réservés au Cnam et à ses partenaires



Droits réservés au Cnam et à ses partenaires

TABLEAU 50

TABLEAU

DES INTÉRÊTS ET DES DIVIDENDES

ATTRIBUÉS AUX ACTIONS

DES SIX GRANDES COMPAGNIES

PENDANT LES ANNÉES 1855 à 1882

Droits réservés au Cnam et à ses partenaires

TABLEAU 50. — *Intérêts et dividendes attribués aux actions des six grandes Compagnies pendant les années* 1855 à 1882.

DÉSIGNATION des COMPAGNIES.	ACTIONS — NOMBRE des ACTIONS émises.	Taux moyen d'émission.	CAPITAL réalisé.	Taux de remboursement.	ACTIONS — INTÉRÊTS ET DIVIDENDES PAR ACTION — 1855	1856	1857	1858	1859	1860	1861	1862	1863	1864	1865	1866	1867	1868	1869	1870	1871	1872	1873	1874	1875	1876	1877	1878	1879	1880	1881	1882	Dividende réservé par les conventions de 1859.	Dividende réservé par les conventions postérieures (1862 à 1875).
1		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
		fr. c.	fr.	fr.	fr. c.	fr. c.	fr. c.	fr. c.	fr. c.	fr. c.	fr. c.	fr. c.	fr. c.	fr. c.	fr. c.	fr. c.	fr. é.	fr. c.	fr. c.	fr. c.	fr. c.	fr. c.	fr. c.	fr. c.	fr. c.	fr. c.	fr. c.	fr. c.	fr. c.	fr. c.	fr. c.	fr. c.	fr. c.	fr. c.
Nord.....	400.000	400 »	160.000.000	400	61 »	56 »	60 »	61 »	65 50	65 50	66 »	62 »	62 »	67 »	71 50	70 »	72 »	61 »	67 »	42 »	58 »	67 »	67 »	64 »	66 »	66 »	64 »	68 »	68 »	74 »	77 »	77 »	50 »	50 »
	125.000	575 »	71.875 000	400	»	»	»	»	»	40 75	42 40	39 »																						
Est.....	500.000	500 »	250.000.000	500	78 50	74 »	40 65	40 46	3 870	40 »	40 »	35 »	33 »	33 »	33 »	33 »	33 »	33 »	33 »	25 »	33 »	33 »	33 »	33 »	33 »	33 »	33 »	33 »	33 »	33 »	33 »	38 »	30 »
	84.000		42.000.000	500	»	»	»	»	»	»	»	»																						
Ouest.....	300.000	503 16	150.917 918	500	50 »	40 »	37 50	33 »	37 50	37 50	42 50	35 »	37 50	39 »	37 50	35 »	35 »	35 »	35 »	20 »	35 »	35 »	35 »	35 »	35 »	35 »	35 »	35 »	35 »	35 »	35 »	35 »	35 »	51 80
Orléans.....	300.000	512 97	307.784.570	500	80 »	84 »	90 »	87 »	97 »	100 »	100 »	100 »	100 »	101 »	56 »	56 »	56 »	56 »	56 »	50 »	56 »	56 »	56 »	56 »	56 »	56 »	56 »	56 »	56 »	56 »	56 »	56 »	51 80	30 »
	300.000			500	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»																				
Paris-L.-Méd. Lyon-Médit..	800.000	431 91	345.549.216	500	82 50	81 »	53 »	49 50	63 50	63 50	75 »	75 »	75 »	65 »	60 »	60 »	60 »	60 »	60 »	40 »	52 »	60 »	60 »	55 »	55 »	55 »	52 »	55 »	55 »	70 »	75 »	65 »	47 »	47 »
					86 »	117 »																												
Midi.....	250.000	587 44	146.861.852	500	»	»	»	»	27 »	35 »	50 »	52 »	45 »	42 50	40 »	40 »	40 »	40 »	40 »	35 »	40 »	40 »	40 »	40 »	40 »	40 »	40 »	40 »	40 »	40 »	40 »	40 »	35 »	35 »
TOTAUX ET MOYENNES	3.059.000	482 19	1.475.018.556	»	»	»	»	»	56 18	56 86	62 41	60 06	59 56	57 53	52 19	51 69	52 03	50 15	51 18	37 07	47 54	51 18	51 18	49 35	49 70	49 70	48 57	50 04	50 04	54 99	56 81	54 20		

Droits réservés au Cnam et à ses partenaires

Droits réservés au Cnam et à ses partenaires

TABLEAU 51

—

TABLEAU

DES RÉSERVES ET DOMAINE PRIVÉ

DES SIX GRANDES COMPAGNIES

AU 31 DÉCEMBRE 1882

Droits réservés au Cnam et à ses partenaires

TABLEAU 51. — *Tableau des réserves et du domaine privé des six grandes Compagnies au* 31 *décembre* 1882.

COMPAGNIES	RÉSERVE STATUTAIRE	RÉSERVE FACULTATIVE	DOMAINE PRIVÉ	TOTAL	NOMBRE D'ACTIONS	RÉSERVE par ACTIONS
1	2	3	4	5	6	7
	francs	francs	francs	francs		fr. c.
Nord (a)	3.000.000	10.327.435 (b)	33.913.263	47.240.698	525.000	90 »
Est	5.000.000	1.000.000 (c)	8.123.198	14.123.198	584.000	24 20
Ouest	6.000.000	12.552.635 (d)	7.024.416	25.577.051	300.000	85 25
Orléans	6.000.000	40.769.882 (e)	6.284.993	53.054.875	600.000	88 40
Paris-Lyon-Méditerranée	10.000.000	20.438.179 (f)	19.540.328	49.978.507	800 000	62 50
Midi	4.000.000	7.243.601 (g)	4.705.148	15.948.749	250.000	63 80
TOTAUX et MOYENNES	34.000.000	92.331.732	79.591.346	205.923.078	3.059.000	67 30

OBSERVATIONS

(*a*) Non compris le fonds de réserve du réseau Nord belge.

(*b*) Réserve extraordinaire ..... fr. 9.274.912 09
Solde de l'exercice 1882..... 1.052.522 53
10.327.434 62

(*c*) Réserve spéciale en prévision d'incendies.....

(*d*) Réserve pour incendies..... 1.307.865 32
Réserve spéciale 11.244 769 71
12.552 635 03

(*e*) Réserve exceptionnelle et disponible..... 31.755 726 91
Compte de liquidation des immeubles vendus..... 4.014.155 40
Réserve pour incendies ..... 5.000.000 »
40.769.882 31

(*f*) Réserve spéciale..... fr. 15.000.000 »
Fonds d'assurance contre l'incendie 5.339 970 50
Solde de l'exercice 1882..... 98.208 93
20.438.179 43

(6) Y compris le solde de l'exercice 1882 (408.480 f. 10

Les approvisionnements ne sont pas compris dans le présent tableau ; ils figurent dans l'évaluation donnée au dernier paragraphe du tableau n° 54, p. 1002.

Voici d'ailleurs le montant de ces approvisionnements pour les diverses Compagnies :

Nord (non compris le réseau belge)..... 27 811 516 29
Est 31.289.575 90
Ouest..... 24 815.549 39
Orléans 25.761 154 64
Paris-Lyon-Méditerranée (non compris les Chemins algériens et déduction faite de la ligne du Rhône au Mont-Cenis)..... 39.420.271 38
Midi..... 15.979.426 89

Droits réservés au Cnam et à ses partenaires

TABLEAU 52

—

TABLEAU RÉCAPITULATIF

DE LA PROGRESSION DES PROFITS PARTICULIERS

PROCURÉS A L'ÉTAT

PAR LES CHEMINS DE FER D'INTÉRÊT GÉNÉRAL

EN EXPLOITATION

SOIT EN RECETTES PERÇUES, SOIT EN ÉCONOMIES RÉALISÉES

Droits réservés au Cnam et à ses partenaires

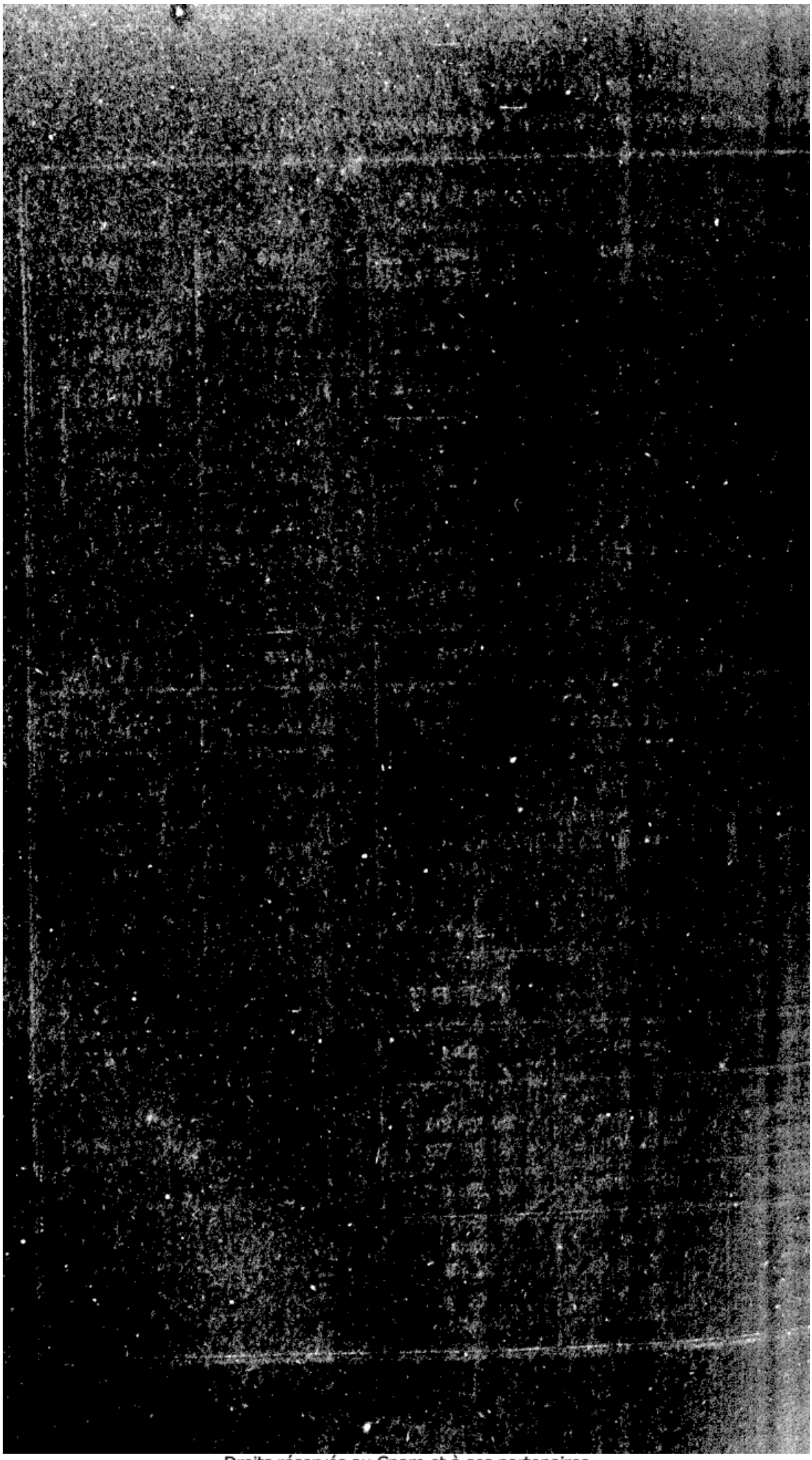
TABLEAU 52. — *Tableau récapitulatif de la progression des profits particuliers procurés à l'État par les chemins de fer d'intérêt général en exploitation, soit en recettes perçues, soit en économies réalisées.*

ANNÉES	1863 (1)	1864 (2)	1865 (3)	1866 (4)	1867 (5)	1868 (6)	1869 (7)
Recettes perçues	fr. c. 43.958.000. »	fr. c. 46 203.127.74	fr. c. 47.387.683. «	fr. c. 49.186.680. »	fr. c. 55.025.471. »	fr. c. 54.387.863. »	fr. c. 57.055.781. »
Économies réalisées	26.618.000. »	45.920.075.57	47.088.562. »	47.666.065. »	55.923.515. »	56.048.637. »	57.435.764. »
TOTAUX	70.576.000. »	92.123.203.31	94.476.245 »	96.852.745. »	110.948 986. »	110.436.500. »	114.491.545. »
Longueur exploitée	kilom. 11.500	kilom. 1 ',382	kilom. 13.229	kilom. 13.833	kilom. 14.783	kilom. 15.639	kilom. 16.171
Profit par kilomètre	fr. c. 6.137. »	fr. c. 7.440.08	fr. c. 7.141. »	fr. c. 7.002. »	fr. c. 7.505. »	fr. c. 7.062. »	fr. c. 7.080. »

ANNÉES	1870 (8)	1871 (9)	1872 (10)	1873 (11)	1874 (12)	1875 (13)	1876 (14)
Recettes perçues	fr. c. 57.033.396. »	fr. c. 66.270.070. »	fr. c. 106.825.470. »	fr. c. 118 717.407. »	fr. c. 140.115.078. »	fr. c. 153.242.467. »	fr. c. 159.120.790. »
Économies réalisées	145 387 284. »	119.444.277. »	55.942.330 »	54.901.598. »	58.763.568. »	66.500.574. »	69.834.152. »
TOTAUX	202.420.680. »	185 714.347. »	162.767.800. »	173.619.005. »	198.878.646. »	219.743.041. »	228.954.942. »
Longueur exploitée	kilom. 17.173	kilom. 17.183	kilom. 17.337	kilom. 18.065	kilom. 18.684	kilom. 19.242	kilom. 19.979
Profit par kilomètres	fr. c. 11.787. »	fr. c. 10.808. »	fr. c. 9.389. »	fr. c. 9.610	fr. c. 10.644	fr. c. 11.420. »	fr. c. 11.460. »

ANNÉES	1877 (15)	1878 (16)	1879 (17)	1880 (18)	1881 (19)
Recettes perçues	fr. c. 158.802.006. »	fr. c. 160.815.380. »	fr. c. 147.978.659. »	fr. c. 158.115.382. »	fr. c. 165.378.613. »
Économies réalisées	69.147.167. »	74.793.009. »	77.578.500. »	85.267.931. »	97.354.732. »
TOTAUX	227 994.173. »	235.608.389. »	225.557.159. »	243.383.313. »	262.733.345. »
Longueur exploitée	kilom. 20.434	kilom. 21.492	ilom. 22.308	kilom. 22.944	kilom. 24.181
Profit par kilomètre	fr. c. 11.155. »	fr. c. 10.962. »	fr. c. 10.111. »	fr. c. 10.607. »	fr. c. 10.865. »

Droits réservés au Cnam et à ses partenaires



Droits réservés au Cnam et à ses partenaires

TABLEAU 53. — *Tableau détaillé des profits particuliers par les chemins de fer d'intérêt général en exploitation.*

DÉSIGNATION	ÉTAT (a)	LIGNES exploitées EN RÉGIE (b)	LIGNES AFFERMÉES (c)	NORD (d)	EST	OUEST (e)	ORLÉANS	MÉDITERRANÉE (f)	MIDI	DIVERS CHEMINS (g)	TOTAUX	PROFIT par nature de PRODUITS et par kilomètre
1	2105 kilom. 2	64 kilom. 3	488 kilom. 4	2059 kilom. 5	2785 kilom 6	3035 kilom. 7	4359 kilom. 8	6185 kilom. 9	2314 kilom. 10	787 kilom. 11	24181 kilom. 12	13
1° RECETTES PERÇUES	francs	francs	francs	francs	francs	francs	francs	francs	francs	francs	francs	francs
1° Impôt sur les voyageurs et les transports à grande vitesse. (Lois de 1855 et de 1871.)	2.054 123	73 193	235.315	11.814.591	9 256.294	13.557.928	14.142.985	26.360.600	7.030 262	1.209.937	85.735.228	3.546
2° Contributions foncières et patentes	172.206	4.291	15.921	484.034	454.510	667.243	727.148	1 409.000	282.895	76.093	4.293.341	178
3° Licences, estampilles, plombs de douane, etc.	4.623	51	633	134 290	119.206	75.008	18.312	130 000	17.295	9 364	508.782	21
4° Abonnement pour le timbre des actions et obligations	»	»	»	657 416	1.095 328	1.129.665	1.165.465	3.005.300	833.682	67.005	7.955.861	329
5° Droit de transmission sur les titres, soit nominatifs, soit au porteur	»	»	»									
6° Impôt sur le revenu des valeurs mobilières (Loi du 29 juin 1872)	»	»	»	606.436	1.908.524	1.877.118	2 101.441	5 039.300	1.563.471	65.079	13.161.369	544
7° Timbre des récépissés et des lettres de voiture	826.705	15.183	54.212	3.815.193	2 209 860	1.925.601	2.726.830	6.382.200	1 490.272	81.927	18 631.883	770
8° Timbres-poste pour les lettres d'avis aux destinataires	53.621	1 491	6.586	4.080.553	3.075.754	3.890.367	4.465.125	7.336.300	2.263.326	422 046	26 429.751	1.093
9° Droits de douane perçus sur les houilles et cokes consommés par les compagnies et sur diverses matières employées pour le service (acier, fer, fonte, etc.)	6.241	108	14.872	170.126	294.620	145 600	228.000	490.600	199.000	35.533	1.625.177	67
10° Frais de contrôle et de surveillance	240.367	4.800	40.245									
11° Droits de timbre sur les quittances ou acquits et autres titres emportant libération, reçu ou décharge. (Loi du 23 août 1871.)	18 820	808	4.325	447 134	455.880	901.374	342.476	587 300	119.097	10.204	2.884.686	119
				241.848	363.559	376.721	523.200	778.000	277.200	94.393	2.940.333	122
TOTAUX	3 376.706	99.925	372.109	19.947	320.973	189.514	212.753	311.200	120.828	13.214	1.212.382	50
				22.471 568	19 556.508	24.736.139	26.653.735	51.829.800	14.197.328	2.084.795	165.378.613	6 839
2° ÉCONOMIES RÉALISÉES												
1° Administration des postes	4 286 959	4 733	251 451	4.132.296	4.591.070	5.342.767	10 685.112	14 987.300	4.591 584	393.133	49.266.405	2 037
2° Transport des militaires et marins	1.423 820	12.486	157.172	2.600.410	5.024.413	7.401.514	4 136.000	13.619.000	4.465.063	546.417	39 386.295	1.629
3° Transports de la guerre. — Économie sur les prix du commerce	253 326	273	542	319.588	224.000	187.326	235.000	1.394.200	144.100	52.529	2.810.884	116
4° Transports de l'Administration des finances (tabac, poudres, papier timbré, etc.). — Économie sur les prix du commerce	15 812	242	315									
5° Transport des prisonniers	25 903	10	1 386	144.243	148.000	94 631	216 000	85 800	86.300	7.823	799.166	33
6° Transport gratuit des agents des contributions indirectes et des douanes	20 225	2.100	2 443	120.431	284.880	225 976	150 000	489.500	175.000	6.824	1.479.910	61
7° Administration des lignes télégraphiques	69 053	9.738	31.800	208.859	78 435	70 861	63 000	201.000	48.202	19.952	715.077	30
				257.823	504.300	95.865	570.000	985.500	353.370	19.546	2 896.995	120
TOTAUX	6.095 098	29.582	445 109	7 783.650	10.855.098	13.418.940	16.055.112	31.762.300	9.863 619	1.046.224	97.354.732	4.026

RÉCAPITULATION

1° RECETTES PERÇUES	3.376 706	99 925	372.109	22.471.568	19 556.508	24 736.139	26 653.735	51.829.800	14.197.328	2.084.795	165.378.613	6.839
2° ÉCONOMIES RÉALISÉES	6.095.098	29 582	445.109	7 783.650	10.855.098	13.418.940	16.055 112	31.762.300	9.863 619	1.046.224	97.354.732	4.026
TOTAUX GÉNÉRAUX	9.471.804	129.507	817 218	30.255.218	30.411.606	38.155.079	42.708.847	83.592.100	24 060.947	3.131.019	262.733.345	10.865
Profit par compagnie et par kilomètre	4.500	2 024	1 675	14 694	10 920	12.571	9.798	13.515	10.938	3.978	»	»

Les distances indiquées en tête du tableau représentent les longueurs moyennes exploitées pendant l'année.

(*a*) *Sous cette désignation sont comprises :*

1° Les lignes rachetées et composant le réseau propre-dit de l'Etat (Loi du 18 mai 1878).

Lignes d'intérêt général

Charentes.
Vendée.
Poitiers (Neuville au Grand-Pont).
Orléans à Châlons.
Saint-Nazaire au Croisic et embranchements.
Clermont à Tulle.

Anciennes lignes d'intérêt local

Bordeaux à la Sauve.
Orléans à Rouen. { partie comprise entre Orléans et Dreux / Chartres à Auneau et Chartres à Brou.
Poitiers à Saumur.
Montreuil-Bellay à Angers.
Nantes à la Roche-sur-Yon, à Paimbœuf et à Pornic.

2° Les lignes rattachées au réseau de l'État en vertu de décrets.

Pons à la Tremblade.
Limoges au Dorat.
Limoges à Eymoutiers.
Saillat à Bussière-Galant.
Velluire à Benet.
Blois à Vandôme et à Pont-de-Braye.

(*b*) *Sous cette désignation sont comprises les lignes de :*

Mamers à Laigle et à Sainte-Gauburge.
Perpignan à Prades.

(*c*) *Sous cette désignation sont comprises les lignes de :*

Dunkerque à Furnes.... { exploitées par la Compagnie du Nord.
Compiègne à Soissons..

Lérouville à Sedan.
Gondrecourt à Neufchâteau.
Nançois à Gondrecourt.
Bondy à Aulnay.
Chalindrey à Mirecourt.
} exploitées par la Compagnie de l'Est.

Caen à Dozulé.
Echauffour à Bernay.
Alençon à Domfront.
Ste-Gauburge à Mesnil-Mauger.
Du Port d'Isigny à la ligne de Caen à Cherbourg.
Couterne à la Ferté-Macé.
Pré-en-Pail à Fougères.
Lisieux à Orbec.
Mezidon à Dives.
} exploitées par la Compagnie de l'Ouest.

(*d*) Y compris le tiers de la ligne d'Amiens à Rouen appartenant à la Compagnie de l'Ouest..... 44 kil.

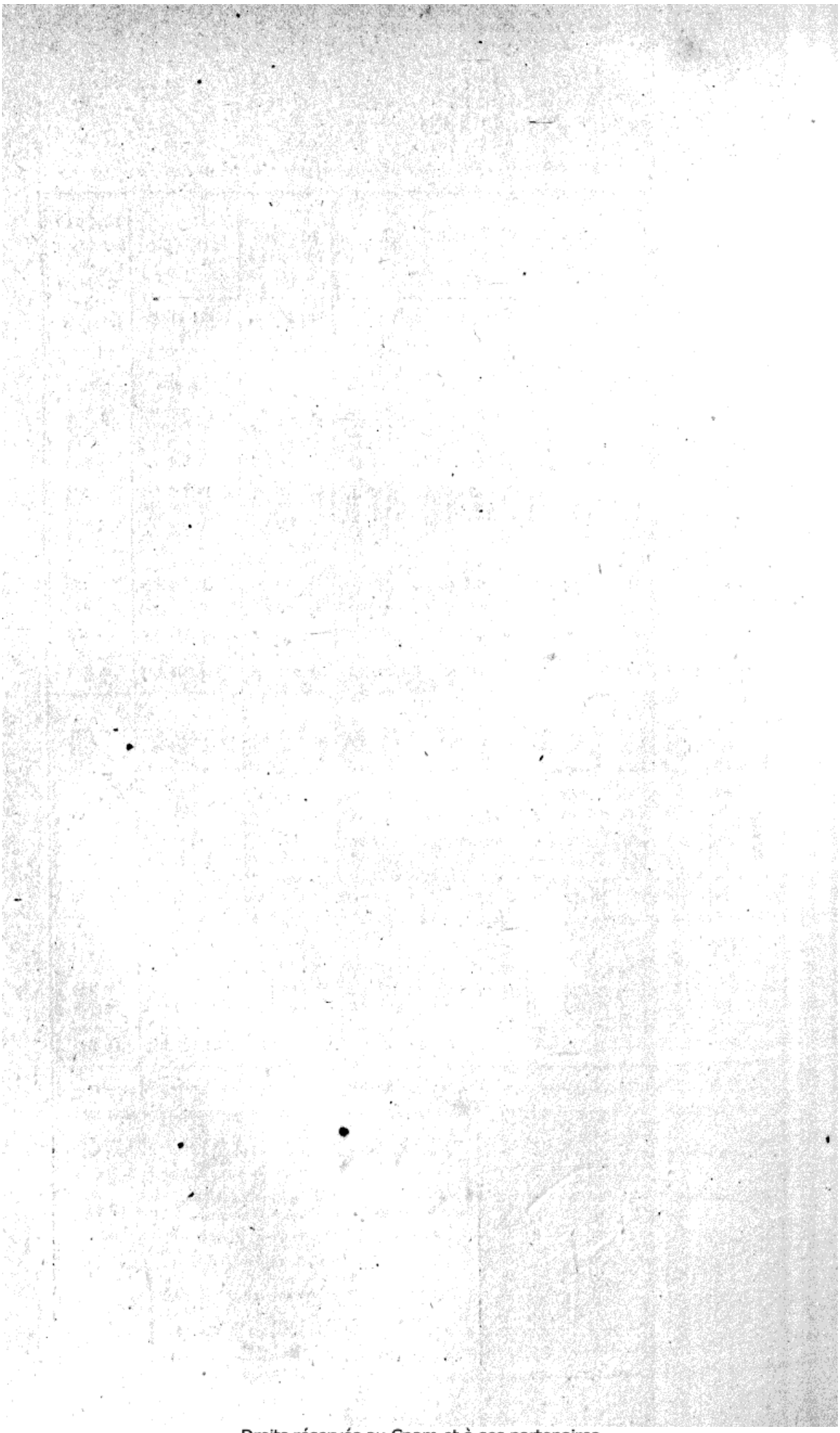
(*e*) Non compris le tiers de la ligne d'Amiens à Rouen exploité par la Compagnie du Nord.

(*f*) Y compris : 1° de la frontière à Genève. 15 ; 2° de Culoz à Modane..... 132 } 147 kil.

(*g*) *Sous cette désignation : divers chemins, sont compris :*

Ceinture (R. D)	20	787 kil.
Médoc	100	
Vitré à Fougères	81	
Lille à Béthune	40	
Lille à Valenciennes	73	
Nord-Est	239	
Dombes et Sud-Est et ligne du Rhône.	175	
Anzin à Somain	37	
Vassy à Saint-Dizier	22	

Droits réservés au Cnam et à ses partenaires



Droits réservés au Cnam et à ses partenaires

QUATRIÈME SÉRIE

TABLEAUX DIVERS

Droits réservés au Cnam et à ses partenaires

Droits réservés au Cnam et à ses partenaires

TABLEAU 54

RENSEIGNEMENTS DIVERS

RELATIFS A LA SITUATION DES SIX GRANDES COMPAGNIES

Au 31 Décembre 1881

Droits réservés au Cnam et à ses partenaires

TABLEAU 54. — *Renseignements divers relatifs à la situation des six grandes Compagnies au 31 décembre 1881.*

	NORD	EST	OUEST	ORLÉANS	P.-L.-M. (a)	MIDI	ENSEMBLE
	1	2	3	4	5	6	7
	francs.	francs.	francs.	francs.	francs.	francs.	francs.
Dépenses d'établissement des lignes concédées depuis moins de 15 ans (y compris le matériel roulant l'outillage et le mobilier de ces lignes).	107.923.000	90.009.000	80.213.000	28.263.000	280.445.000	15.884.000	602.737.000
Charges annuelles de ce capital, calculées aux taux moyens des emprunts	5.590.000	4.851.000	4.476.000	1.554.000	15.005.000	845.000	32.321.000
Produit net des lignes concédées depuis plus de 15 ans (y compris le chemin de petite ceinture de Paris). en 1875	62.623.000	37 680.000 (b)	44.811.000	78.465.000	157.893.000	32.918.000 (c)	414.390.000
en 1876	65.850.000	37.175.000 (b)	47.627.000	77.037.000	158.154.000	34.038.000 (c)	419.881.000
en 1877	64.194.000	33.061.000 (b)	44.743.000	74.666.000	152.831.000	33.508.000 (c)	403.003.000
en 1878	71.689.000	42.125.000 (b)	49.303.000	82.411.000	165.142.000	35.629.000 (c)	446.299.000
en 1879	72.850.000	37.799.000 (b)	46.180.000	79.516.000	161.203.000	39.245.000 (c)	436.793.000
en 1880	78.712.000	49.644.000 (b)	50.515.000	92.678.000	182.412.000	48.446.000 (c)	502.407.000
en 1881	79.706.000	54.218.000 (b)	54.263.000	99.438.000	176.666.000	50.089.000 (c)	514.380.000
Pour les mêmes lignes..... Produit réservé à l'ancien réseau	53.704.000	29.990.000	32.606.000	51.718.000	130.309.000	23.580.000	321.907.000
Revenu garanti au nouveau réseau	7.927.000	33.609.000	28.682.000	34.155.000	24.330.000	17.294.000	145.997.000
Valeur approximative du matériel roulant, de l'outillage, du mobilier des gares (d), pour lesdites lignes, ainsi que des approvisionnements pour l'ensemble du réseau.	177.095.000 (e)	140.506.000 (f)	111.365.000	143.852.000 (g)	235.704.000	90.038.000	898.560.000

(a) Non compris le réseau spécial du Rhône au Mont-Cenis.

(b) Non compris la part disponible revenant à l'exploitation sur la rente de 20,500,000 fr. Pour l'année 1881, cette part est de 18,000,000 fr. en nombre rond.

(c) Y compris les résultats de l'exploitation des canaux, mais déduction faite de la garantie accordée à la Compagnie de Barcelone.

(d) Y compris, pour les cinq Compagnies constituant le syndicat de la ceinture, le cinquième de la valeur du matériel et autres objets mobiliers de cette ligne. Pour toutes les Compagnies, on a tenu compte, dans l'évaluation ci-contre, de la dépréciation subie par l'ensemble du matériel et de l'outillage; les coefficients admis pour chacune d'elles sont les suivants :

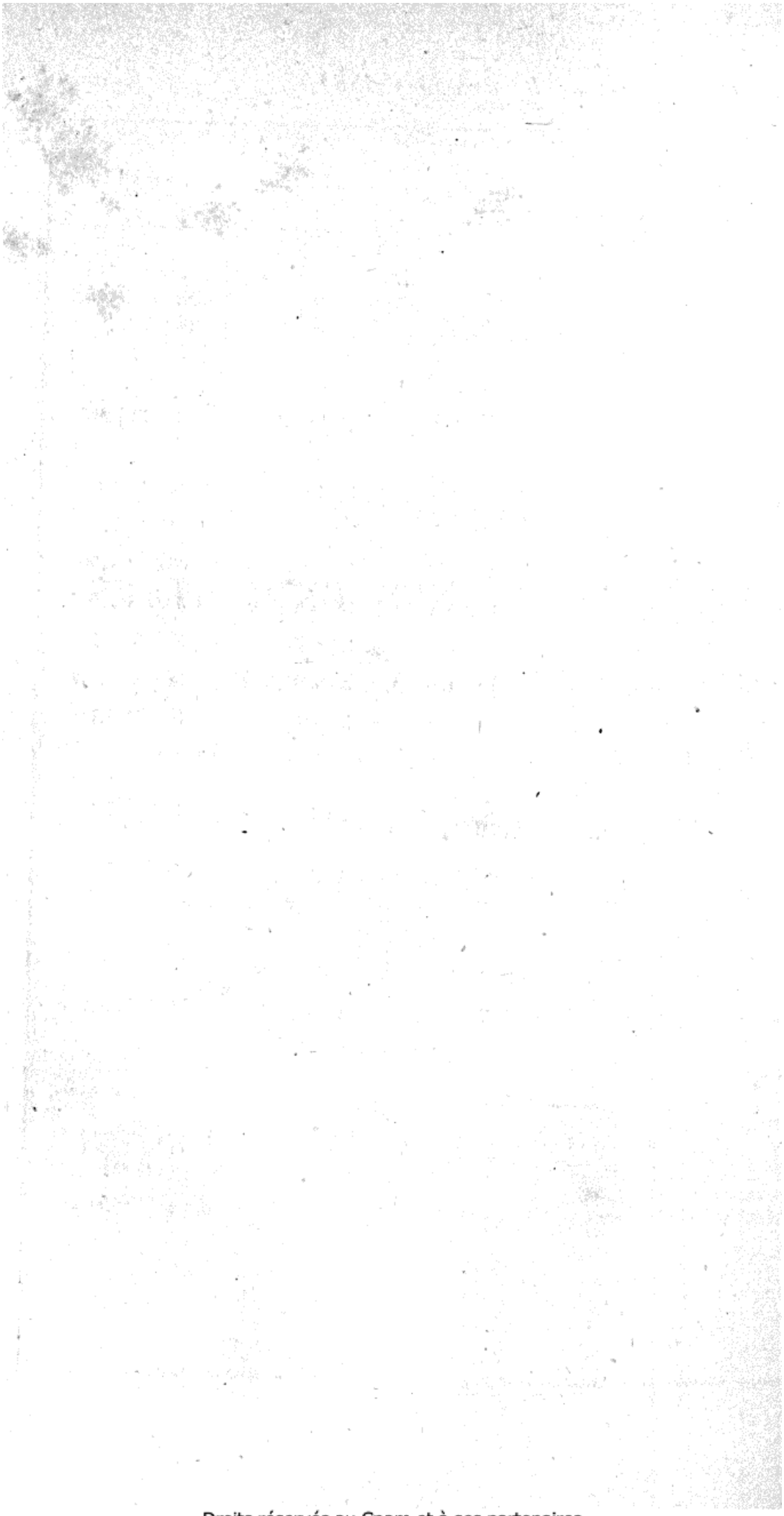
Nord	32 0/0
Est	32 0/0
Ouest	44 0/0
Orléans	32 0/0
Paris-Lyon-Méditerranée	47 0/0
Midi	34 0/0

(e) Y compris le matériel roulant servant à l'exploitation des lignes affermées à la Compagnie du Nord, mais non compris celui des lignes d'intérêt local concédées à la même Compagnie.

(f) Non compris les dépenses de matériel imputables au compte de guerre, lesquelles donnent lieu à un prélèvement proportionnel sur la rente de 20,500,000 fr.; mais y compris la valeur du matériel et de l'outillage des chemins de fer dont l'exploitation est confiée à la Compagnie de l'Est, en dehors de son propre réseau.

(g) Non compris le matériel des lignes d'intérêt local de la Sarthe, concédées à la Compagnie d'Orléans.

Droits réservés au Cnam et à ses partenaires



Droits réservés au Cnam et à ses partenaires

TABLEAU 55

—

TABLEAU

RELATIF AUX LIGNES EXPLOITÉES

PAR CHACUNE DES SIX GRANDES COMPAGNIES

EN DEHORS DE SON RÉSEAU D'INTÉRÊT GÉNÉRAL

Au 15 Juin 1883

Droits réservés au Cnam et à ses partenaires

TABLEAU 55. — *Tableau relatif aux lignes exploitées par chacune des six grandes Compagnies, en dehors de son réseau d'intérêt général, au 15 juin 1883.*

LIGNES			LONGUEUR	CHARGES annuelles	BÉNÉFICES de l'exploitation en 1882	INSUFFISANCES de l'exploitation en 1882	OBSERVATIONS
1			2	3	4	5	6
NORD							
LIGNES D'INTÉRÊT GÉNÉRAL			kil.	fr.	fr.	fr.	
Lille à Béthune			40	596.452	473.830	»	
Lille à Valenciennes	Lille à Valenciennes	44	73	1.062.859	902.367	»	
	St-Amand à Blanc-Misseron	20					
	St-Amand à la front. belge	9					
NORD-EST	Somain à Orchies	14	262	3.269.285	»	217.635	
	Orchies à Tourcoing	31					
	Tourcoing à Menin	12					
	Lille (La Madeleine) à la frontière belge	15					
	Berguette à Armentières	34					
	Berguette à St-Omer	21					
	Hesdigneul à St-Omer	53					
	Watten à Bourbourg	20					
	Calais à Dunkerque	38					
	Rond d'Orléans à Anizi-Pinon	6					
	Chauny à Rond d'Orléans	18					
Lignes exploitées pour le compte de l'État	Réthondes à Soissons	32	62	»	(1) 30.961	»	(1) Pour les lignes exploitées par les Compagnies au compte de l'Etat, les chiffres portés aux colonnes 4 et 5 représentent les sommes attribuées aux Compagnies à titre de prime d'économie ou de part de bénéfice et les pertes subies par elles sur le maximum forfaitaire du prix du train kilométrique, abstraction faite des résultats proprement dits de l'exploitation pour le Trésor.
	Dunkerque à la front. belge	15					
	Lens à Bauvin-Provin	12					
	Armentières à la front. belge	3					
Chemin de Ceinture de Lille			6	»	»	»	
LIGNES D'INTÉRÊT LOCAL							
Lignes d'intérêt local concédées à la Compagnie du Nord.	Seine-et-Oise	15	317	241.452	15 262	»	
	Oise	151		1.046.483	»	133.006	
	Oise (Const.) : Ormoy à Estrées	36		»	»	»	Ligne exploitée en 1882 au compte de construction.
	Somme	50		417.825	»	39.114	
	Pas-de-Calais	65		534.480	»	181.929	
Lignes d'intérêt local concédées à la Cie de Lille à Valenciennes.	Nord et Pas-de-Calais (Don à Hénin)	20	51	401.582	179.939	»	
	Nord (Valenciennes à Douzies)	31					
Lignes d'intérêt local exploitées en régie.	Abancourt au Tréport	57	131	300.000	99.525	»	
	Doullens à Gamaches	74		195.000	»	9.746	
ENSEMBLE			952	8.065.418	1.701.884	581.430	

Droits réservés au Cnam et à ses partenaires

TABLEAU 55 (suite). — *Tableau relatif aux lignes exploitées par chacune des six grandes Compagnies, en dehors de son réseau d'intérêt général, au 15 juin* 1883.

LIGNES		LONGUEUR	CHARGES annuelles	BÉNÉFICES de l'exploitation en 1882	INSUFFISANCES de l'exploitation en 1882	OBSERVATIONS
1		2	3	4	5	6
		kil.	fr.	fr.	fr.	
EST						Les chiffres donnés ci-contre pour les cinq lignes d'intérêt général exploitées par l'Est, se rapportent à l'exercice 1881.
LIGNES D'INTÉRÊT GÉNÉRAL						
Epernay à Romilly		84	504.000	162.845	»	(*a*) Moitié de la recette brute pour la portion de la recette égale ou inférieure à 12,000 fr. par kil. La totalité de la recette comprise entre 12,000 et 15,000 par kil. est acquise à la Compagnie de l'Est.
Nancy à Vézelise et embranchements		35	221.820	53.618	»	
Nancy à Château-Salins		24	227.480	»	58.475	
Vassy à Saint-Dizier		22	(*a*) 165.000	150.194	»	
Vassy à Doulevant		16	(*b*) 6.844	»	24.556	(*b*) 35 p. 0/0 des recettes brutes; les chiffres donnés se rapportent à la période d'exploitation du 25 août 1881 au 1er janvier 1882.
Lignes exploitées pour le compte de l'Etat	Lérouville à Sedan	143	540	»	(*c*) 73.537	»
	Bondy à Aulnay-les-Bondy	8		»	(*d*) 7.610	»
	Nançois-le-Petit à Gondrecourt	35		»	»	16.671
	Gondrecourt à Neufchâteau	32		»	22.346	»
	Mirecourt à Chalindrey	88		»	220.993	»
	Andilly à Langres	17		»	(*e*) 16.923	»
	Arches à Laveline et embranch.	72		»	(*f*) 81.315	»
	Amagne à Vouziers	27		»	»	»
	Vouziers à Apremont	38		»	(*g*) 2.652	»
	Toul à Colombey	22		»	»	(*h*) 2.320
	Colombey à Favières	11				
	Baccarat à Badonviller	14		»	»	(*i*) 2.056
	Nomeny vers Frouard et racc^{t}.	23		»	»	(*j*) 18.014
	Lunéville et Gerbéviller	10		»	»	(*k*) 1.786
LIGNES D'INTÉRÊT LOCAL						
Lignes d'intérêt local exploitées par la Compagnie de l'Est.	Pont-Maugis à Raucourt	7	28			
	Remiremont à Cornimont	21				
Lignes d'intérêt local exploitées en régie.	Avricourt à Cirey	18	78	»	»	173.126
	Carignan à Messempré	6				
	Monthermé à Monthermé	4				
	Bazancourt à Bétheniville	17				
	Vrigne-Meuse à Vrigne-aux-Bois	5				
	Charmes à Ramberviller	28				
ENSEMBLE		827	1.125.144	792.033	297.004	

(*c*) Prime d'économie d'exploitation.

(*d*) Non compris le déficit d'exploitation à rembourser à la Compagnie (22,127).

(*e*) Non compris 21,367 francs pour déficit d'exploitation à rembourser à la Compagnie.

(*f*) Prime d'économie d'exploitation.

(*g*) Non compris 26,627 francs pour déficit d'exploitation, à rembourser à la Compagnie.

(*h*) Une somme de 124,385 fr. montant du déficit d'exploitation doit être remboursée à la Compagnie.

(*i*) Une somme de 48,716 fr. montant du déficit d'exploitation, doit être remboursée à la Compagnie.

(*j*) Une somme de 18,546 fr., montant du déficit d'exploitation doit être remboursée à la Compagnie.

(*k*) Une somme de 5,438 fr., montant du déficit d'exploitation, doit être remboursée à la Compagnie.

Droits réservés au Cnam et à ses partenaires

TABLEAU 55 (suite).—*Tableau relatif aux lignes exploitées par chacune des six grandes Compagnies, en dehors de son réseau d'intérêt général, au 15 juin 1883.*

LIGNES	LONGUEUR	CHARGES annuelles	BÉNÉFICES de l'exploitation en 1882	INSUFFISANCES de l'exploitation en 1882	OBSERVATIONS
1	2	3	4	5	6
OUEST	kil.	fr.	fr.	fr.	
LIGNES D'INTÉRÊT GÉNÉRAL					
Lignes exploitées pour le compte de l'État : Raccordement entre la ligne de grande Ceinture et la gare actuelle de Saint-Germain.. 3					
Ste-Gauburge à Mesnil-Mauger.. 62					
Alençon à Domfront..... 68					
Pré-en-Pail a Fougères..... 86					
Vitré à Fougères et prolong... 81					
Caen à Dozulé..... 23					
Echauffour à Bernay..... 46					
Couterne à la Ferté-Macé..... 15	557	»	376.320	»	Prime d'économie.
Port d'Isigny à la ligne de Caen à Cherbourg..... 5					
Lisieux à Orbec... 18					
La Trinité-de-Réville à Orbec.. 13					
Mézidon à Dives..... 28					
Châteaubriant à Rennes et emb. 98					
Dives à Beuzeval..... 2					
Villers à Trouville.... 9					
LIGNES D'INTÉRÊT LOCAL					
Ligne d'intérêt local exploitée par la Compagnie .... : Falaise à Berjou-Pont-d'Ouilly	28	»	»	66.125	
ENSEMBLE ..	585	»	376.320	66.125	
ORLÉANS					
LIGNES D'INTÉRÊT GÉNÉRAL.					
Lignes exploitées pour le compte de l'État : Questembert à Ploërmel 33					
Sarlat à Siorac..... 25					
Auray à Quiberon..... 26	94	»	25.194 (*l*)	»	(*l*) Prime d'économie, une somme de 83,925 fr., montant du déficit d'exploitation est à rembourser à la Compagnie.
Aubusson à Felletin.... 10					
LIGNES D'INTÉRÊT LOCAL.					
Lignes exploitées par la Cie d'Orléans : Chemins de la Sarthe	98	897.000 (*m*)	»	93.485	(*m*) Calculé au taux moyen de 5,20 0/0 sur une dépense totale de 17,256.803.
ENSEMBLE...	192	897.000	25.194	93.485	
PARIS-LYON-MÉDITERRANÉE					
LIGNE D'INTÉRÊT GÉNÉRAL.					
Ligne exploitée au compte de l'État : Bonson à St-Bonnet-le-Chât.	27	»	»	»	Ligne exploitée par la Compagnie de Paris-Lyon-Méditerranée, à partir du 24 janvier 1883.
MIDI					
LIGNE D'INTÉRÊT GÉNÉRAL.					
Ligne exploitée pour le compte de l'État : Buzy à Laruns	19	»	»	»	Ligne à ouvrir à l'exploitation en 1883.

Droits réservés au Cnam et à ses partenaires

CINQUIÈME SÉRIE

TABLEAUX GRAPHIQUES

DÉVELOPPEMENT PROGRESSIF DU RÉSEAU

SOMMES DÉPENSÉES POUR SA CONSTRUCTION

NOMBRE

DES VOYAGEURS ET TONNAGE DES MARCHANDISES

RECETTE NETTE

COEFFICIENT D'EXPLOITATION

Droits réservés au Cnam et à ses partenaires

Droits réservés au Cnam et à ses partenaires

TABLEAU 56

—

TABLEAU GRAPHIQUE

DU

DÉVELOPPEMENT PROGRESSIF DU RÉSEAU

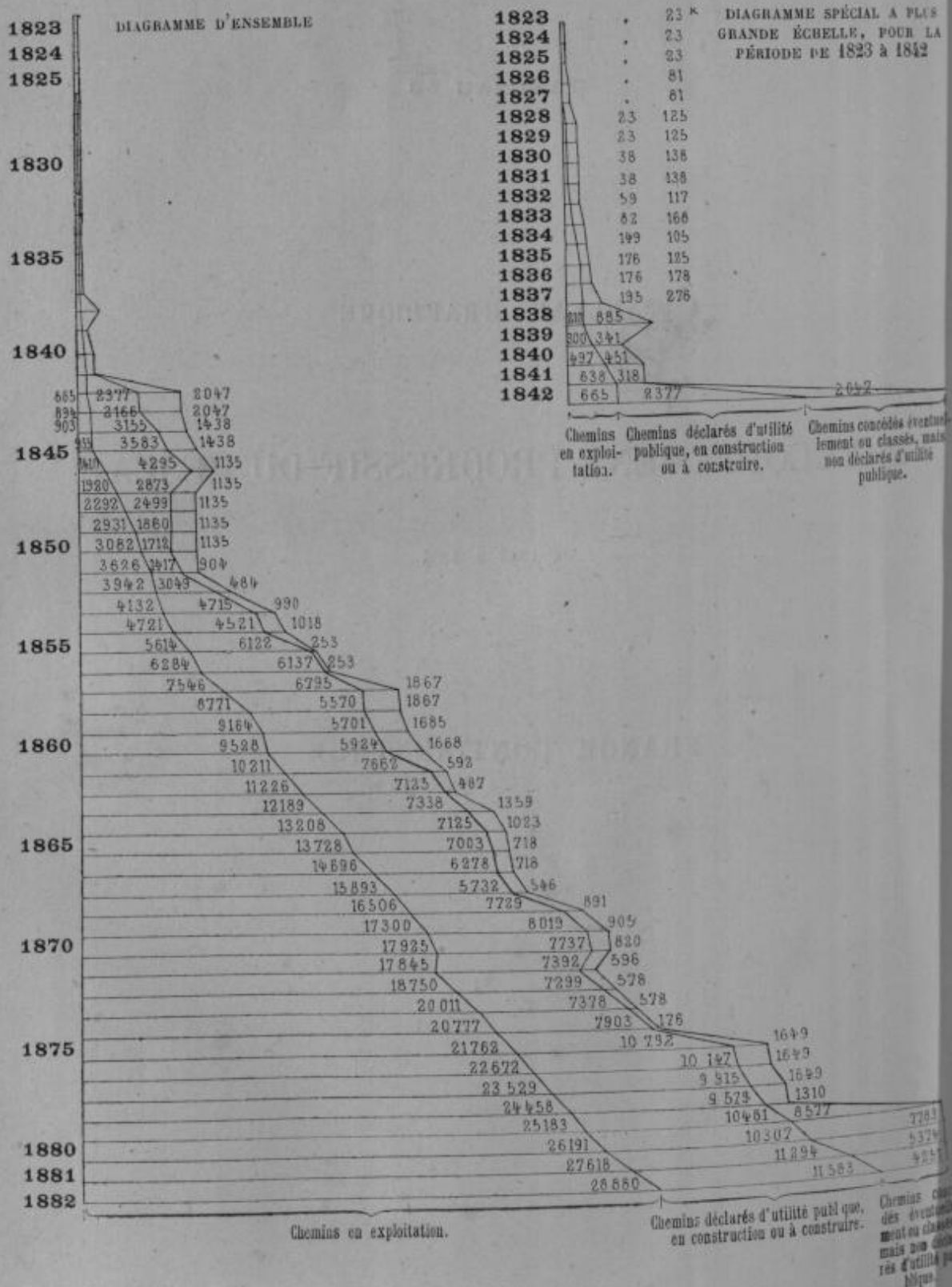
De 1823 à 1882

—

FRANCE CONTINENTALE

Droits réservés au Cnam et à ses partenaires

TABLEAU 56. — *Tableau graphique du développement progressif du réseau (en kilomètres) de* 1823 *à* 1882 (France continentale).



Droits réservés au Cnam et à ses partenaires

TABLEAU 57

—

TABLEAU GRAPHIQUE

DES DÉPENSES D'ÉTABLISSEMENT

FAITES DEPUIS L'ORIGINE

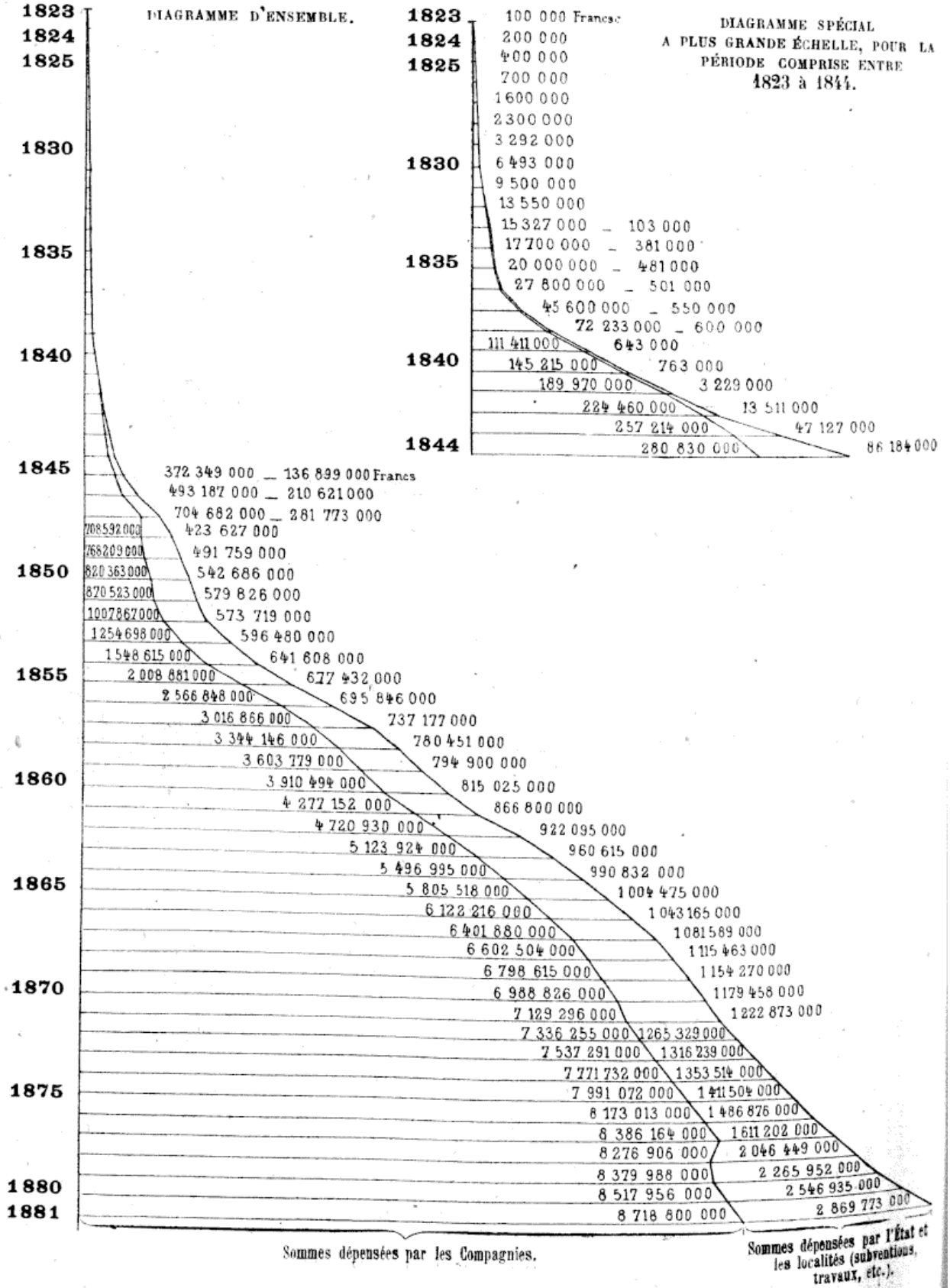
POUR LES CHEMINS DE FER D'INTÉRÊT GÉNÉRAL

—

FRANCE CONTINENTALE

Droits réservés au Cnam et à ses partenaires

TABLEAU 57. — *Tableau graphique des dépenses d'établissement faites depuis l'origine, pour les chemins de fer d'intérêt général* (France continentale).



Droits réservés au Cnam et à ses partenaires

TABLEAU 58

—

TABLEAU GRAPHIQUE DE LA PROGRESSION

DU NOMBRE DES VOYAGEURS

ET DES TONNES DE MARCHANDISES TRANSPORTÉES EN PETITE VITESSE

SUR LES CHEMINS DE FER D'INTÉRÊT GÉNÉRAL

PENDANT LES ANNÉES 1855 à 1881

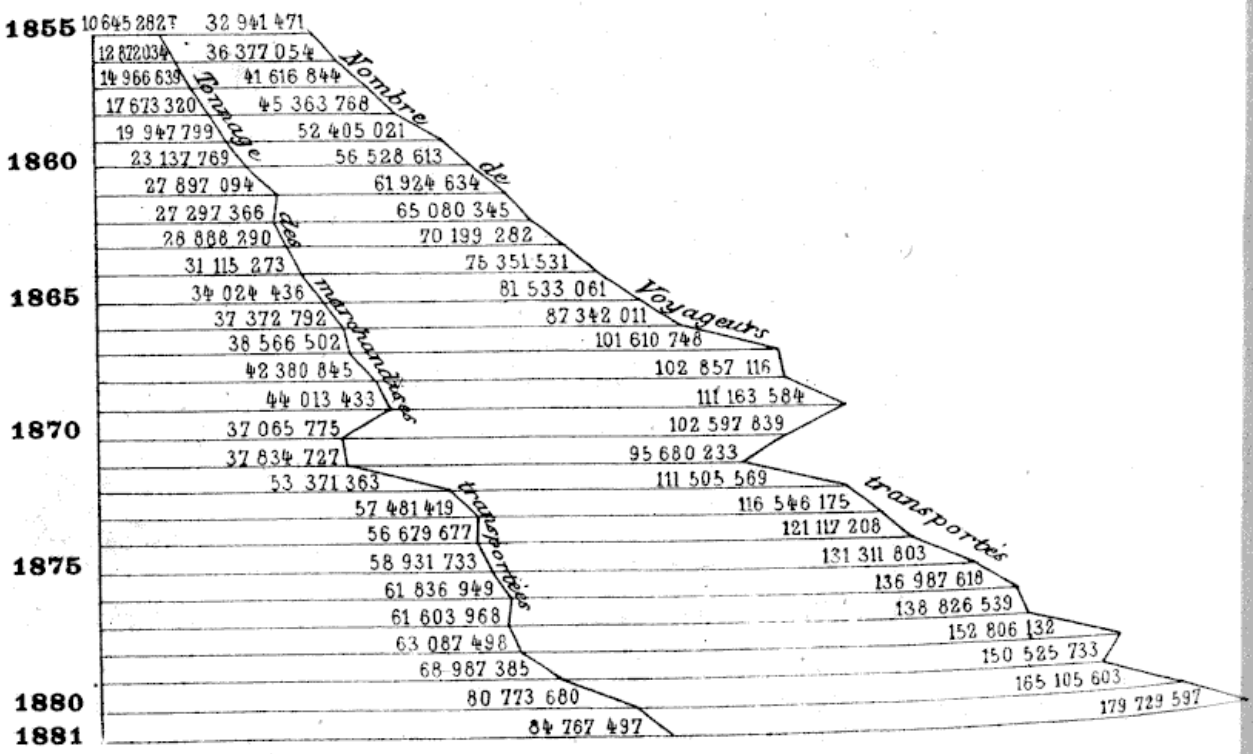
—

FRANCE CONTINENTALE

Droits réservés au Cnam et à ses partenaires

TABLEAU 58

Tableau graphique de la progression du nombre des voyageurs et des tonnes de marchandises transportées en petite vitesse sur les chemins de fer d'intérêt général, pendant les années 1855 *à* 1881 (France continentale).



Droits réservés au Cnam et à ses partenaires

TABLEAU 59

TABLEAU GRAPHIQUE

REPRÉSENTANT

POUR

LES CHEMINS DE FER D'INTÉRÊT GÉNÉRAL

De 1855 à 1881

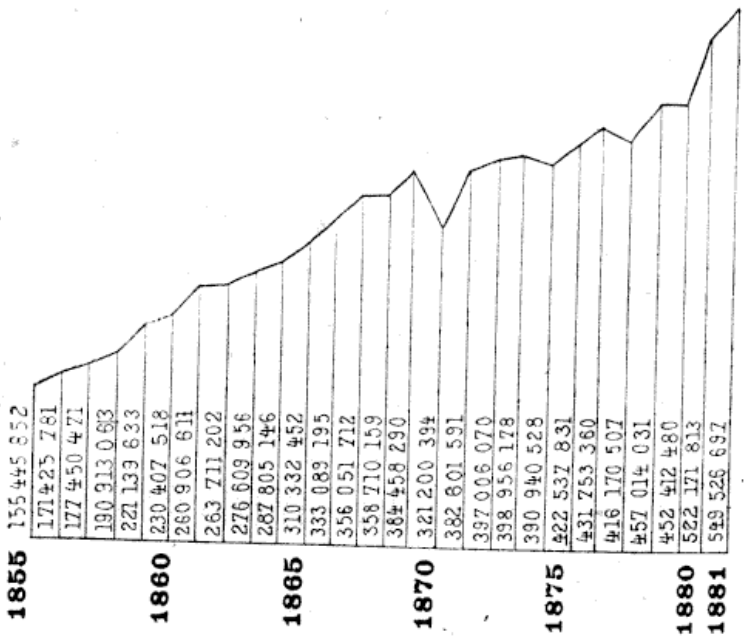
LES RECETTES NETTES TOTALE ET KILOMÉTRIQUE

ET LE COEFFICIENT D'EXPLOITATION

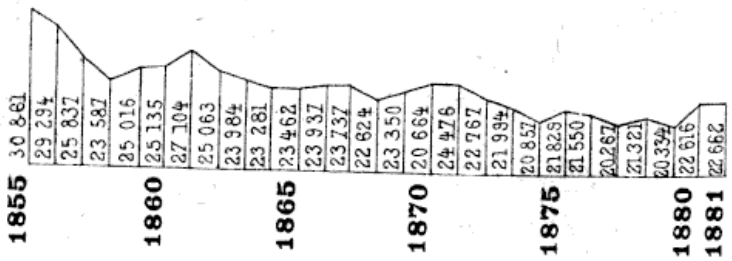
Droits réservés au Cnam et à ses partenaires

TABLEAU 59. — *Tableau graphique représentant, pour les chemins de fer d'intérêt général, de 1855 à 1881, les recettes nettes totale et kilométrique et le coefficient d'exploitation.*

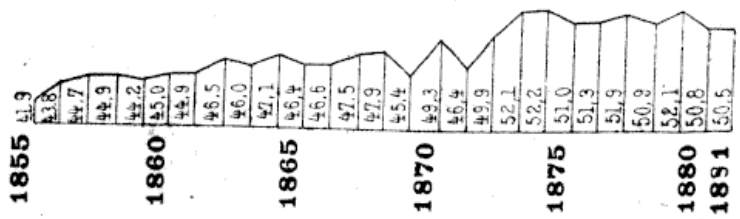
1. — RECETTE NETTE TOTALE.



2. — RECETTE NETTE KILOMÉTRIQUE.



3. — COEFFICIENT D'EXPLOITATION.



Droits réservés au Cnam et à ses partenaires

TABLE DES MATIÈRES

PREMIÈRE PARTIE

TEXTES DE LOIS

RÉGLEMENTS D'ADMINISTRATION PUBLIQUE

ORDONNANCES — DÉCRETS — CONVENTIONS — ARRÊTÉS MINISTÉRIELS

NOTES DIVERSES

PREMIÈRE SÉRIE. — **Actes organiques concernant l'exécution des travaux publics.**

Pages.

1. Ordonnance du 18 février 1834, portant règlement sur les formalités des enquêtes relatives aux travaux publics..... 3
2. Ordonnance du 15 février 1835, modifiant celle du 18 février 1834... 5
3. Loi du 3 mai 1841, sur l'expropriation pour cause d'utilité publique.. 5
4. Loi du 27 juillet 1870, déterminant le mode d'autorisation des grands travaux publics..... 18

DEUXIÈME SÉRIE. — **Actes organiques concernant les chemins de fer d'intérêt général.**

5. Extrait de la loi du 11 juin 1842, relative à l'établissement de grandes lignes de chemins de fer..... 19
6. Extrait de la loi du 15 juillet 1845, relative au chemin du Nord (dispositions générales)..... 19

Droits réservés au Cnam et à ses partenaires

Pages.

7. Loi du 15 juillet 1845, sur la police des chemins de fer..... 20
8. Loi du 27 décembre 1880, autorisant des dérogations à l'art. 4 de la loi précédente..... 25
9. Ordonnance du 15 novembre 1846, portant règlement sur la police, la sûreté et l'exploitation des chemins de fer..... 25
10. Rapport au roi sur l'ordonnance du 15 novembre 1846..... 37
11. Règlement d'administration publique du 20 Mai 1880, autorisant des dérogations aux articles 18 et 20 de l'ordonnance du 25 novembre 1846 51
12. Cahier des charges arrêté en 1857 et 1859 pour les six grandes Compagnies..... 51
13. Extrait de la loi du 23 mars 1874 (disposition organique)..... 75
14. Circulaire ministérielle du 25 janvier 1854, sur les enquêtes des stations..... 75
15. Extrait du décret du 19 mai 1882, sur les délégations au gouverneur général de l'Algérie..... 77

TROISIÈME SÉRIE. — **Lois, décrets et conventions concernant les six grandes Compagnies de la France continentale.**

16. Cie DU NORD. — Extrait de la convention du 21 juin 1857, approuvée par décret du 26 juin 1857..... 78
17. — Convention des 24 juillet 1858 et 11 juin 1859, approuvée par décret du 11 juin 1859..... 79
18. — Convention du 16 juin 1862, approuvée par décret du 6 juillet 1862..... 83
19. — Convention du 22 mai 1869, approuvée par décret du même jour..... 84
20. — Convention du 8 janvier 1871, approuvée par décret du 9 février 1871..... 90
21. — Convention du 15 juin 1872, approuvée par une loi du même jour..... 91
22. — Décret du 21 novembre 1873 (raccordement de la gare d'eau de St-Ouen avec le chemin de Ceinture). 92
23. — Convention du 3 août 1875, approuvée par une loi du même jour..... 93
24. — Décret du 6 juin 1874 (raccordement des docks de Saint-Ouen avec la gare de la Plaine Saint-Denis). 94
25. Convention du 30 décembre 1875, approuvée par une loi du même jour..... 95
26. — Décret du 20 mai 1876 (exploitation provisoire de lignes concédées à des Compagnies secondaires). 100

Droits réservés au Cnam et à ses partenaires

		Pages.
27. Cie DE L'EST. —	Convention des 24 juillet 1858 et 11 juin 1859, approuvée par décret du 11 juin 1859.....	102
28. —	Extrait d'une convention du 11 juin 1859 entre le Ministre et la Cie des Ardennes.....	107
29. —	Convention du 1er mai 1863, approuvée par décret du 11 juin 1863.....	109
30. —	Convention du 11 juin 1868, approuvée par décret du même jour.....	112
31. —	Convention du 17 juin 1873, approuvée par une loi du même jour.....	117
32. —	Convention du 31 décembre 1875, approuvée par une loi du même jour.....	123
33. —	Extrait de la loi du 26 mars 1879, incorporant dans le réseau d'intérêt général trois chemins de fer d'intérêt local, dans le département de Meurthe-et-Moselle.....	129
34. Cie DE L'OUEST. —	Convention des 29 juillet 1858 et 11 juin 1859, approuvée par décret du 11 juin 1859.....	130
35. —	Convention du 1er mai 1863, approuvée par décret du 11 juin 1863.....	136
36. —	Convention du 31 mai 1865, approuvée par décret du 18 juillet 1865.....	139
37. —	Convention du 4 juillet 1868, approuvée par décret du même jour.....	142
38. —	Convention du 9 janvier 1873, approuvée par décret du même jour.....	145
39. —	Convention du 31 décembre 1875, approuvée par une loi du même jour.....	146
40. Cie D'ORLÉANS. —	Convention du 11 avril 1857, approuvée par décret du 19 juin 1857.....	152
41. —	Convention des 10 juillet 1858 et 11 juin 1859, approuvée par décret du 11 juin 1859.....	158
42. —	Convention du 11 juin 1863, approuvée par décret du 6 juillet 1863.....	162
43. —	Convention du 26 juillet 1868, approuvée par décret du même jour.....	167
44. —	Décret du 2 janvier 1869 (chemin de Libourne à Bergerac).....	174
45. —	Extrait de la loi du 23 mars 1874.....	174

Droits réservés au Cnam et à ses partenaires

Pages.

46. Cie DE P. L. M. — Convention du 11 avril 1857, approuvée par décret du 19 juin 1857 176
47. — Convention des 22 juillet 1858 et 11 juin 1859, approuvée par décret du 11 juin 1859 183
48. — Convention du 4 juillet 1860, annexée à la loi du 1er août 1860 188
49. — Convention du 1er mai 1863, approuvée par décret du 11 juin 1863 189
50. — Convention du 18 juillet 1868, approuvée par décret du 28 avril 1869 195
51. — Extrait de la loi du 23 mars 1874 205
52. — Convention du 23 juillet 1875, approuvée par une loi du même jour 207
53. — Convention du 8 janvier 1878, approuvée par une loi du 4 avril 1878 214

54. Cie DE P.-L.-M. — LIGNE DU RHONE AU MONT-CENIS. — Extrait du cahier des charges du 1er mai 1863, de la Cie de Victor-Emmanuel 216

55. Cie DE P.-L.-M. — Convention des 9 juin 1866 et 17 juin 1867, approuvée par décret du 27 septembre 1867 218
56. — Extrait de la convention du 18 juillet 1868, approuvée par décret du 28 avril 1869 222
57. — Extrait de la convention du 3 juillet 1875, approuvée par une loi du même jour 222

58. Cie DU MIDI. — Extrait du cahier des charges du 3 juillet 1852, en ce qui concerne le canal latéral à la Garonne ... 223
59. — Convention du 1er août 1857, approuvée par une loi du même jour 226
60. — Convention du 1er août 1857, approuvée par décret du même jour (routes agricoles des Landes) 232
61. — Convention du 29 mai 1858, approuvée par décret du 21 juin 1858 (affermage du canal du Midi) 234
62. — Extrait du traité entre la Compagnie des chemins de fer du Midi et celle du canal du Midi 237
63. — Convention des 28 décembre 1858 et 11 juin 1859, approuvée par une loi du 11 juin 1859 237

Droits réservés au Cnam et à ses partenaires

Pages

64. Cie du Midi. — Convention du 1er mai 1863, approuvée par décret du 11 juin 1863..... 244
65. — Décret du 23 décembre 1865 (chemins de Graissessac à Béziers et de Carmaux à Albi)..... 250
66. — Convention du 10 août 1868, approuvée par décret du même jour..... 250
67. — Extrait de la loi du 23 mars 1874..... 259
68. — Convention du 14 décembre 1875, approuvée par une loi du même jour..... 261

69. Chemin de Ceinture de Paris (rive droite). — Décret du 10 décembre 1851 et cahier des charges annexe..... 268
70. — Convention du 10 décembre 1851, approuvée par décret du même jour..... 276

71. Chemin de grande Ceinture de Paris. — Convention du 4 août 1875, approuvée par une loi du même jour..... 277
72. — Convention du 23 septembre 1875 entre les Compagnies syndiquées, approuvée par décret du 3 décembre 1875..... 280
73. — Traité et arrangements intervenus entre les Compagnies, pour l'exploitation des chemins de petite et de grande Ceinture, et approuvés par décret du 11 novembre 1881..... 282

Quatrième Série. — Organisation du réseau des Chemins de fer de l'État.

74. Décret du 25 mai 1878, sur l'organisation du réseau..... 288
75. Décret du 25 mai 1878, sur le service financier des Chemins de fer de l'Etat..... 291
76. Arrêté du Ministre des Travaux publics du 20 juin 1878, sur le fonctionnement du Conseil d'administration..... 298
77. Décret du 18 février 1882, modifiant la constitution du Conseil d'administration, et abrogation partielle de ce décret par un décret ultérieur du 28 avril 1883..... 301
78. Règlement approuvé par décret du 13 janvier 1883, sur la caisse des retraites du personnel..... 302

Droits réservés au Cnam et à ses partenaires

CINQUIÈME SÉRIE. — **Lois, Décrets et Conventions concernant les chemins d'intérêt général de l'Algérie.**

			Pages.
79.	C^ie^ DE P.-L.-M.	— Convention du 1er mai 1863, approuvée par décret du 11 juin 1863	307
80.	C^ie^ DE BONE-GUELMA.	— Décret du 7 mai 1874 et conventions annexes concernant le chemin d'intérêt local de Bone-Guelma	334
81.	—	— Décret du 8 mars 1876, sur l'origine de la durée de la concession	359
82.	—	— Loi du 26 mars 1877 et conventions annexes, concernant les chemins de Duvivier à Souk-Arrhas et de Guelma au Kroubs.	359
83.	—	— Décret du 12 juin 1879, substituant l'État au département de Constantine et aux communes de Bône et de Guelma pour le chemin de Bône à Guelma	387
84.	—	— Loi du 20 avril 1882 et convention annexe, concernant le chemin de Souk-Arrhas à Sidi-el-Hemessi	387
85.	C^ie^ DE L'EST ALGÉRIEN.	— Loi du 15 décembre 1875 et convention annexe, concernant le chemin de Constantine à Sétif	389
86.	—	— Décret du 20 décembre 1877 et convention annexe, concernant le chemin d'intérêt local de la Maison-Carrée à l'Alma.	415
87.	—	— Décret du 3 décembre 1878 et convention annexe, concernant le chemin d'intérêt local de l'Alma à Ménerville	440
88.	—	— Loi du 2 août 1880 et convention annexe (chemins de Ménerville à Sétif, de la Maison-Carrée à l'Alma et de l'Alma à Ménerville)	465
89.	—	— Décret du 21 avril 1882 substituant l'État au département d'Alger pour les chemins de la Maison-Carrée à l'Alma et de l'Alma à Ménerville	473

Droits réservés au Cnam et à ses partenaires

Pages.

90. Cie DE L'OUEST ALGÉRIEN. — Décret du 30 novembre 1874 et convention annexe, concernant le chemin d'intérêt local de Sainte-Barbe du Tlélat à Sidi-bel-Abbès 474
91. — — Loi du 22 août 1881 concernant l'incorporation de ce chemin dans le réseau d'intérêt général et la concession de celui de Sidi-Bel-Abbès à Ras-el-Ma 499
92. — — Loi du 5 août 1882 et convention annexe, concernant le chemin de la Sénia à Ain-Temouchent 528

93. Cie FRANCO-ALGÉRIENNE. — Décret du 29 avril 1874 et convention annexe, concernant le chemin d'Arzew à Saïda 536

SIXIÈME SÉRIE. — **Vérification des comptes des Compagnies.**

94. Règlement type pour les chemins de la métropole 564
95. Règlements pour les chemins Algériens 571
96. Décret du 28 mars 1883 concernant la commission de vérification. 575

SEPTIÈME SÉRIE. — **Exploitation provisoire des chemins de fer non concédés et non compris dans le réseau « des chemins de fer de l'Etat. »**

97. Spécimen de convention pour l'exploitation provisoire par une Compagnie 577
98. Spécimen de décret pour l'exploitation provisoire par l'administration des chemins de fer de l'Etat 581
99. Spécimen de décret instituant une exploitation en régie 582

HUITIÈME SÉRIE. — **Tarifs des chemins de fer d'intérêt général.**

100. Note sur l'homologation des taxes 585
101. Décret du 26 avril 1862 sur les tarifs de transit et d'exportation ... 586
102. Décret du 1er août 1864 sur le groupement des ports, au point de vue des tarifs d'exportation 588
103. Arrêté ministériel du 7 décembre 1876, sur les tarifs exceptionnels. 590
104. Tarif des petits colis postaux ou non postaux, grande vitesse 593

Droits réservés au Cnam et à ses partenaires

NEUVIÈME SÉRIE. — **Frais accessoires.**

Pages.

105. Arrêté ministériel du 30 novembre 1876. 596
106. — — 27 mai 1878. 603

DIXIÈME SÉRIE. — **Délais d'expédition, de transport et de livraison.**

107. Arrêté ministériel du 12 juin 1866. 605
108. — — 15 mars 1877. 609
109. — — 6 décembre 1878. 611
110. — — 3 novembre 1879. 613

ONZIÈME SÉRIE. — **Organisation du contrôle de l'exploitation et des comités consultatifs et de l'exploitation technique.**

111. Note historique. 615
112. Instruction du 15 octobre 1881, sur les attributions des fonctionnaires du contrôle 629
113. Décret du 24 novembre 1880, réorganisant le comité consultatif. . . . 640
114. Arrêté ministériel du 25 janvier 1879, modifié le 13 janvier 1882, sur le comité de l'exploitation technique 642

DOUZIÈME SÉRIE. — **Actes organiques concernant les chemins de fer d'intérêt local.**

115. Loi du 12 juillet 1865. 644
116. Loi du 11 juin 1880 sur les chemins de fer d'intérêt local et les tramways 645
117. Règlement d'administration publique sur la forme des enquêtes. . . . 653
118. Règlement d'administration publique concernant l'établissement et l'exploitation des voies ferrées sur le sol des voies publiques 657
119. Règlement d'administration publique concernant les subventions. . . 674
120. Cahier des charges type, approuvé par décret du 6 août 1881, pour les chemins de fer d'intérêt local 678
121. Cahier des charges type, approuvé par décret du 6 août 1881, pour les tramways 705

Droits réservés au Cnam et à ses partenaires

DEUXIÈME PARTIE

TABLEAUX STATISTIQUES

PREMIÈRE SÉRIE. — **Tableaux statistiques relatifs à la situation et au Développement du Réseau.** — N° 1 à 13.

Pages.

Tableau 1. — Situation détaillée des chemins de fer d'intérêt général au 31 décembre 1882. (France continentale.)
1re partie : Chemins concédés 725
2e partie : Réseau de l'État 745
3e partie : Chemins non concédés et non compris dans le Réseau de l'État 749
Tableau 2. — Situation détaillée des chemins de fer industriels et divers au 31 décembre 1882. (France continentale) 765
Tableau 3. — Situation détaillée des chemins de fer d'intérêt local au 31 décembre 1882, France continentale. (1. Relevé par département. — 2. Résumé par Compagnie.) 769
Tableau 4. — Tableau général du développement progressif du Réseau de 1823 à 1882. (France continentale) 785
Tableau 5. — Tableau détaillé du développement progressif des Réseaux des 6 grandes Compagnies (non compris les lignes de grande et de petite Ceinture) 791
Tableau 6. — Tableau des longueurs des chemins de fer par département au 31 décembre 1882 799
Tableau 7. — Tableau récapitulatif des longueurs des chemins de fer d'intérêt général à double voie et à simple voie au 31 décembre 1882. 805
Tableau 8. — Tableau récapitulatif de l'espacement des stations sur les chemins d'intérêt général au 31 décembre 1882 807
Tableau 9. — Situation détaillée des chemins de fer d'intérêt général au 31 décembre 1882. (Algérie) 809
Tableau 10. — Situation détaillée des chemins de fer industriels au 31 décembre 1882. (Algérie) 815
Tableau 11. — Tableau général du développement progressif du réseau de 1857 à 1882. (Algérie) 817
Tableau 12. — Situation détaillée des chemins de fer au 31 décembre 1882 (Colonies) 821

Droits réservés au Cnam et à ses partenaires

Pages.

Tableau 13. — Tableau de l'importance du réseau des voies ferrées dans les divers pays d'Europe au 31 décembre 1882, par rapport à la superficie et à la population 825

DEUXIÈME SÉRIE. — **Tableaux statistiques et financiers relatifs à la construction et à l'exploitation des chemins de fer d'intérêt général (France Continentale.)**

Tableau 14. — Tableau récapitulatif des dépenses d'établissement faites depuis l'origine par l'État, les Compagnies et les localités pour les chemins de fer d'intérêt général. (France continentale.) 829
Tableau 15. — Tableau des dépenses d'établissement faites depuis l'origine par les Compagnies pour les chemins de fer d'intérêt général. (France continentale.) 831
Tableau 16. — Tableau des dépenses d'établissement faites depuis l'origine par l'État et les localités pour les chemins de fer d'intérêt général. (France continentale.) 835
Tableau 17. — Situation au 31 décembre 1881 des dépenses faites ou à faire pour les réseaux des six grandes Compagnies 841
Tableau 18. — Tableau de la progression du nombre des voyageurs et des tonnes de marchandises transportées en petite vitesse sur les chemins de fer d'intérêt général, pendant les années 1855 à 1881 847
Tableau 19. — Tableau des parcours moyens des voyageurs et des marchandises transportées en petite vitesse sur les chemins de fer d'intérêt général, pendant les années 1855 à 1881 851
Tableau 20. — Tableau de la décomposition du mouvement des voyageurs en 1881 sur les chemins de fer d'intérêt général 855
Tableau 21. — Tableau par catégorie de distance du nombre de voyageurs transportés sur les chemins de fer d'intérêt général, pendant l'année 1881 857
Tableau 22. — Tableau général du mouvement des voyageurs et des marchandises dans les gares de Paris, pendant les années 1867 à 1881. 859
Tableau 23. — Tableau détaillé du mouvement des voyageurs et des marchandises dans les gares de Paris pendant l'année 1881 861
Tableau 24. — Tableau du transit et de l'exportation en 1881 863
Tableau 25. — Tableau des taxes kilométriques moyennes perçues sur les chemins de fer d'intérêt général, pendant les années 1855 à 1881, pour les voyageurs et les marchandises transportées en petite vitesse. 865
Tableau 26. — Tableau récapitulatif des recettes moyennes perçues par voyageur et par tonne de marchandise transportée en petite vitesse sur les chemins de fer d'intérêt général, pendant les années 1855 à 1881 869

Droits réservés au Cnam et à ses partenaires

Pages.

Tableau 27. — Tableau comparatif des taxes moyennes kilométriques et des recettes moyennes perçues par voyageur ou par tonne de marchandise transportée en petite vitesse, dans divers pays de l'Europe. 871

Tableau 28. — Tableau récapitulatif des conditions dans lesquelles sont délivrés les billets d'aller et retour et les cartes d'abonnement..... 875

Tableau 29. — Tableau comparatif de la valeur et du prix de transport des marchandises transportées en petite vitesse par la Compagnie de l'Est, en 1878 879

Tableau 30. — Tableau général du personnel employé sur les chemins de fer d'intérêt général, pendant les années 1855 à 1881..... 881

Tableau 31. — Tableau détaillé du personnel employé sur les chemins de fer d'intérêt général, pendant l'année 1881..... 885

Tableau 32. — Tableau général du matériel roulant employé sur les chemins de fer d'intérêt général, pendant les années 1855 à 1881... 889

Tableau 33. — Tableau détaillé du matériel roulant employé sur les chemins de fer d'intérêt général, pendant l'année 1881..... 893

Tableau 34. — Tableau récapitulatif des résultats généraux de l'exploitation des chemins de fer d'intérêt général (y compris les annexes) de 1845 à 1881 897

Tableau 35. — Tableau détaillé des dépenses de premier établissement et des résultats de l'exploitation des chemins de fer d'intérêt général pendant l'année 1881 903

Tableau 36. — Tableau comparatif du produit kilométrique brut et net de l'ancien et du nouveau réseau des six grandes Compagnies pendant les années 1859 à 1881. (Y compris les annexes, mais non compris le Rhône au Mont-Cenis et les Ceintures de Paris.)..... 929

Tableau 37. — Tableau récapitulatif de la recette et de la dépense par kilomètre exploité et par kilomètre de train en 1881..... 933

TROISIÈME SÉRIE. — **Tableaux statistiques relatifs aux conditions des concessions des six grandes Compagnies, à leur situation financière, au fonctionnement de la garantie d'intérêt et aux profits particuliers retirés par l'État de l'exploitation des chemins de fer d'intérêt général.**

Tableau 38. — Tableau récapitulatif des dates d'expiration des concessions accordées aux six grandes Compagnies..... 937

Tableau 39. — Tableau du capital réalisé par les six grandes Compagnies au 31 décembre 1881. Actions et obligations 939

Tableau 40. — Tableau : 1° Des maxima déterminés par les conventions avec les six grandes Compagnies, pour les dépenses complémentaires donnant lieu à une augmentation du revenu réservé et du revenu garanti ; 2° Des dépenses autorisées au 31 décembre 1882..... 945

Droits réservés au Cnam et à ses partenaires

Pages.

Tableau 41. — Tableau des charges afférentes aux émissions d'obligations 3 0/0 faites par les grandes Compagnies, pour les années 1856 à 1882. 947

Tableau 42. — Revenu kilométrique réservé à l'ancien réseau par les conventions de 1868-69, pour les six grandes Compagnies. 951

Tableau 43. — Tableau du revenu réservé à l'ancien réseau et du revenu garanti pour le nouveau réseau des six grandes Compagnies. 955

Tableau 44. — Tableau du revenu avant partage des bénéfices avec l'Etat pour les six grandes Compagnies. 963

Tableau 45. — Tableau des sommes déversées annuellement de l'ancien sur le nouveau réseau des six grandes Compagnies, pendant les années 1864 à 1882. 969

Tableau 46. — Tableau des sommes réglées ou demandées par les Compagnies de la métropole, au titre de la garantie d'intérêt, pour insuffisance des produits d'exploitation 973

Tableau 47. — Tableau des sommes avancées aux Compagnies par exercices budgétaires pour insuffisance des produits de l'exploitation. 975

Tableau 48. — Tableau des sommes remboursées par les Compagnies, pendant les années 1867 à 1882, sur les avances faites au titre de la garantie d'intérêt. 979

Tableau 49. — Comptes courants de la garantie d'intérêt des Compagnies de chemins de fer au 31 décembre 1881 981

Tableau 50. — Tableau des intérêts et des dividendes attribués aux actions des six grandes Compagnies, pendant les années 1855 à 1882. 985

Tableau 51. — Tableau des réserves et du domaine privé des six grandes Compagnies au 31 décembre 1882 989

Tableau 52. — Tableau récapitulatif de la progression des profits particuliers procurés à l'État par les chemins de fer d'intérêt général en exploitation, soit en recettes perçues, soit en économies réalisées. 991

Tableau 53. — Tableau détaillé des profits particuliers procurés à l'État, pendant l'année 1881, par les chemins de fer d'intérêt général en exploitation, soit en recettes perçues, soit en économies réalisées. . . . 995

Quatrième Série. — **Tableaux divers.**

Tableau 54. — Renseignements divers relatifs à la situation des six grandes Compagnies au 31 décembre 1881 1001

Tableau 55. — Tableau relatif aux lignes exploitées par chacune des six grandes Compagnies, en dehors de son réseau d'intérêt général, au 15 juin 1883. 1005

Droits réservés au Cnam et à ses partenaires

CINQUIÈME SÉRIE. — **Tableaux graphiques.**

Pages.

Tableau 56. — Tableau graphique du développement progressif du réseau de 1823 à 1882 (France continentale)..... 1011

Tableau 57. — Tableau graphique des dépenses d'établissement faites depuis l'origine, pour les chemins de fer d'intérêt général. (France continentale.)..... 1013

Tableau 58. — Tableau graphique de la progression du nombre des voyageurs et des tonnes de marchandises, transportées en petite vitesse sur les chemins de fer d'intérêt général, pendant les années 1855 à 1881. (France continentale.)..... 1015

Tableau 59. — Tableau graphique représentant, pour les chemins de fer d'intérêt général, de 1855 à 1881, les recettes nettes totale et kilométrique et le coefficient d'exploitation..... 1017

FIN DE LA TABLE DES MATIÈRES DU QUATRIÈME VOLUME

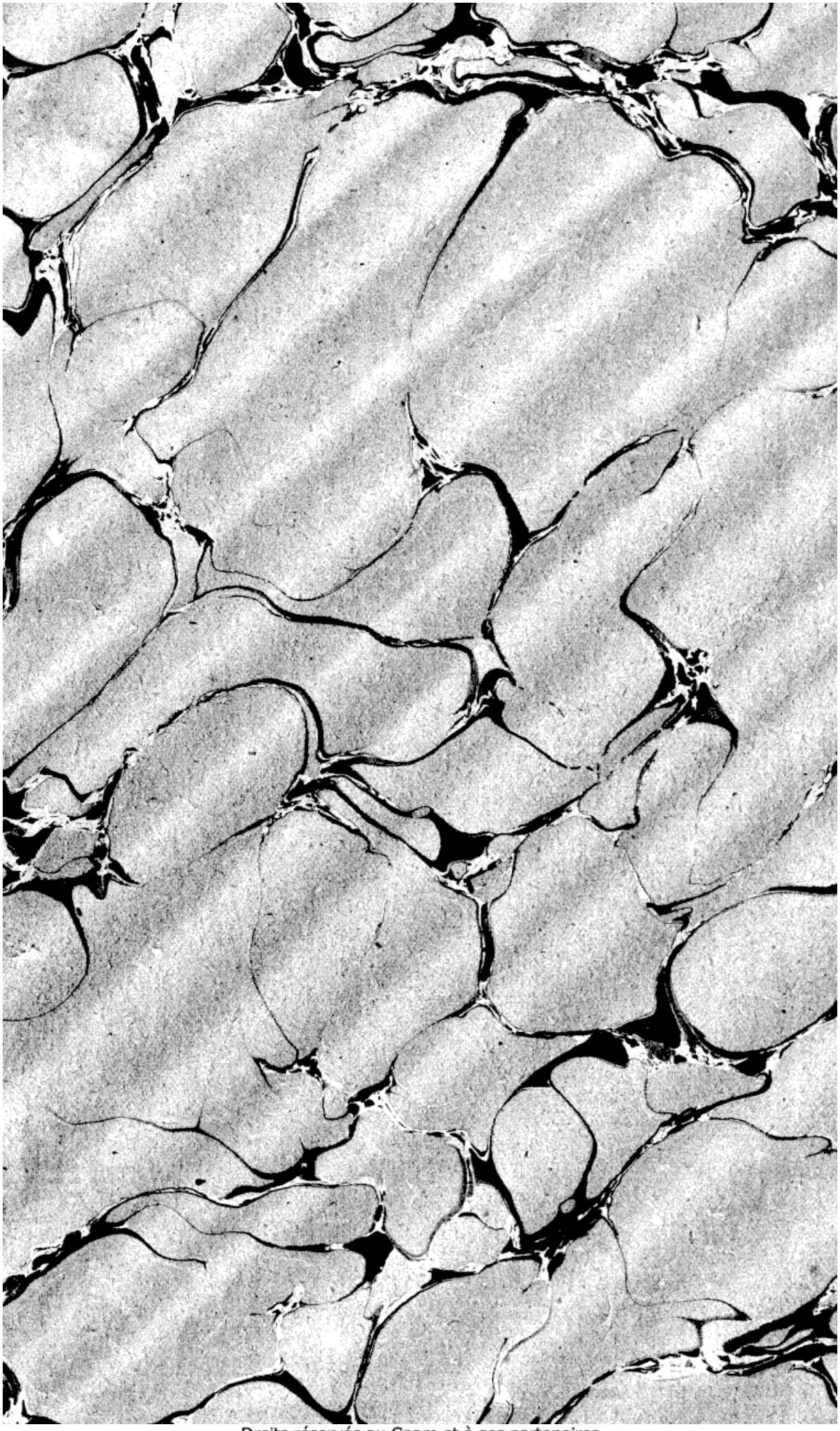
10119 — Paris. — Imp. Tolmer et Cie. — Succursale à Poitiers.

Droits réservés au Cnam et à ses partenaires


CHEMINS DE FER ALGÉRIENS.
Situation au 15 Juin 1883.
LÉGENDE.
Ouest Algérien
Est Algérien
Paris-Lyon-Méditerranée
Compagnie Franco-Algérienne
Bône-Guelma
Chemins non concédés
Lignes industrielles
Lignes en exploitation
Lignes déclarées d'utilité publique non livrées à l'exploitation
Lignes concédées éventuellement ou classées et non déclarées d'utilité publique
Échelle métrique (1/3,000,000)
Kilomètres 10 20 30 40 50
0 5 10 15 20 25 myriamètres.
MER MÉDITERRANÉE
ESPAGNE
EMPIRE DU MAROC
TUNISIE
Algérien
Tunisien
Chaamba Thorouds
Chaamba Berezga
Chaamba bou Rouba
Chaamba El Mouadhi
Djebel Amour
Oulad Sidi Cheikh
Beni Guil Cheraga
Doui Menia
Mzab
Hodna
Aurès
Sahara
Chott el Rharsa
Chott el Djerid
Chott Tigry
Chott el Rharbi
Golfe de Tunis
Golfe de Hammamet
Golfe de Gabès
Oued Souf
Oued R'ir
Palma
I. Mayorque
I. Ivice
Sardaigne
Valence
Albacete
Alicante
Murcie
Almeria
Alger
Oran
Tunis
Constantine
Bône
Philippeville
Bougie
Biskra
Tebessa
Kerouan
Sfax
Gabès
Nefta
Tozeur
Ouargla
El-Goléa
Laghouat
Géryville
Aïn-Sefra
Figuig
Bechar
Colomb-Bechar
Duveyrier
Ghardaïa
Metlili
El-Oued
Touggourt
Temacin
Ouargla
Berriane
Guerara
El-Atteuf
El-Hadjira
Negrine
El Kantara
Batna
Khenchela
Aïn-Beida
La Calle
Souk-Ahras
Le Kef
Testour
Medjez-el-Bab
Hammamet
Sousse
Kelibia
Bizerte
Tabarka
Aïn-Draham
Ghardimaou
Souk-el-Arba
Duvivier
Guelma
Aïn-Mlila
Aïn-Beïda
Aïn-Yagout
Aïn-Touta
Batna
Lambèse
Aïn-Mokra
Bône
Aïn-Abid
Aïn-Smara
Aïn-Tagrout
Aïn-Arnat
Aïn-Roua
Aïn-Setif
Aïn-Oulmène
Aïn-Kebira
Aïn-Abessa
Aïn-Tinn
Aïn-Tedeles
Aïn-Sultan
Aïn-Oussera
Aïn-Boucif
Aïn-Ouessara
Aïn-Bessem
Aïn-Bouchekif
Aïn-Bessem
Aïn-Bouchekif
Aïn-Bessem
Aïn-Bouchekif



Droits réservés au Cnam et à ses partenaires



Droits réservés au Cnam et à ses partenaires



Droits réservés au Cnam et à ses partenaires