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 sixième. Période du 19 juillet 1879 au 20 novembre 1883, conventions de 1883 (SUITE ET FIN). Documents annexes : lois, règlements, conventions, tableaux statistiques

Adresse : Paris : J. Rothschild, 1885
Collation : 849 p. : depl. ; 24 cm.
Cote : CNAM-BIB 8 Le 374 (6)
Sujet(s) : Chemins de fer -- 19e siècle

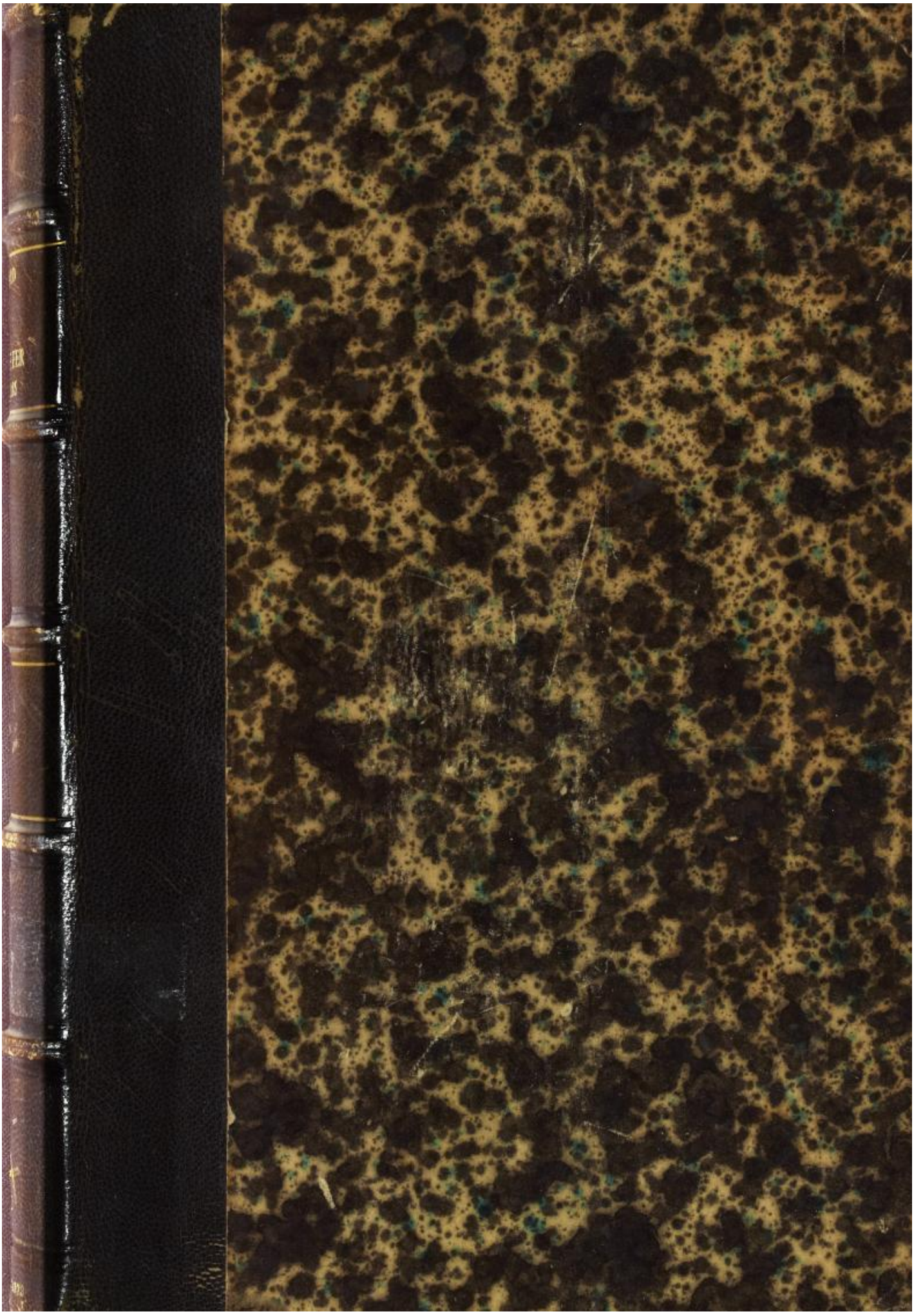
Date de mise en ligne : 08/11/2016
Langue : Français

URL permanente : http://cnum.cnam.fr/redir?8LE374.6

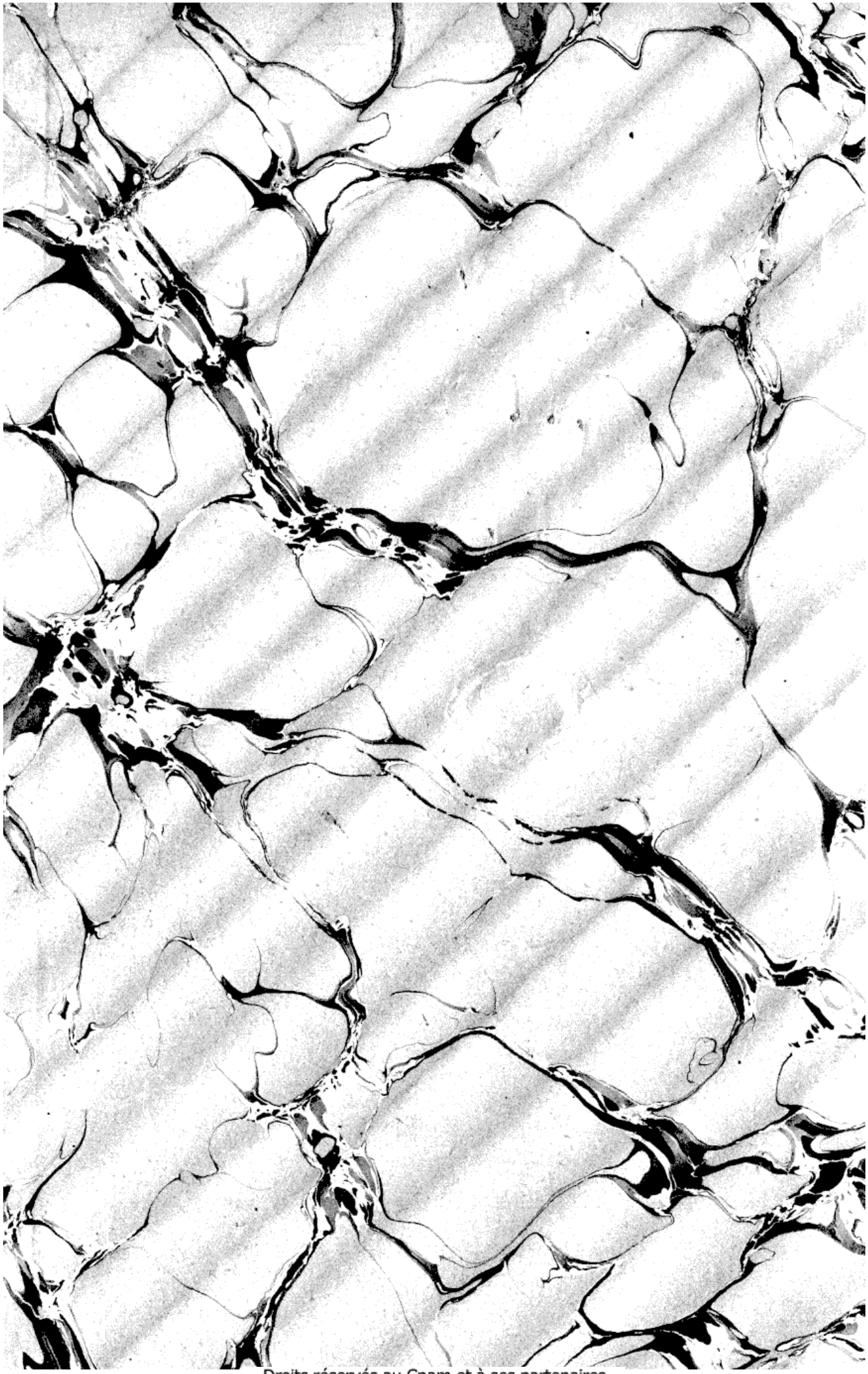
La reproduction de tout ou partie des documents pour un usage personnel ou d'enseignement est autorisée, à condition que la mention complète de la source (*Conservatoire national des arts et métiers, Conservatoire numérique http://cnum.cnam.fr*) soit indiquée clairement. Toutes les utilisations à d'autres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

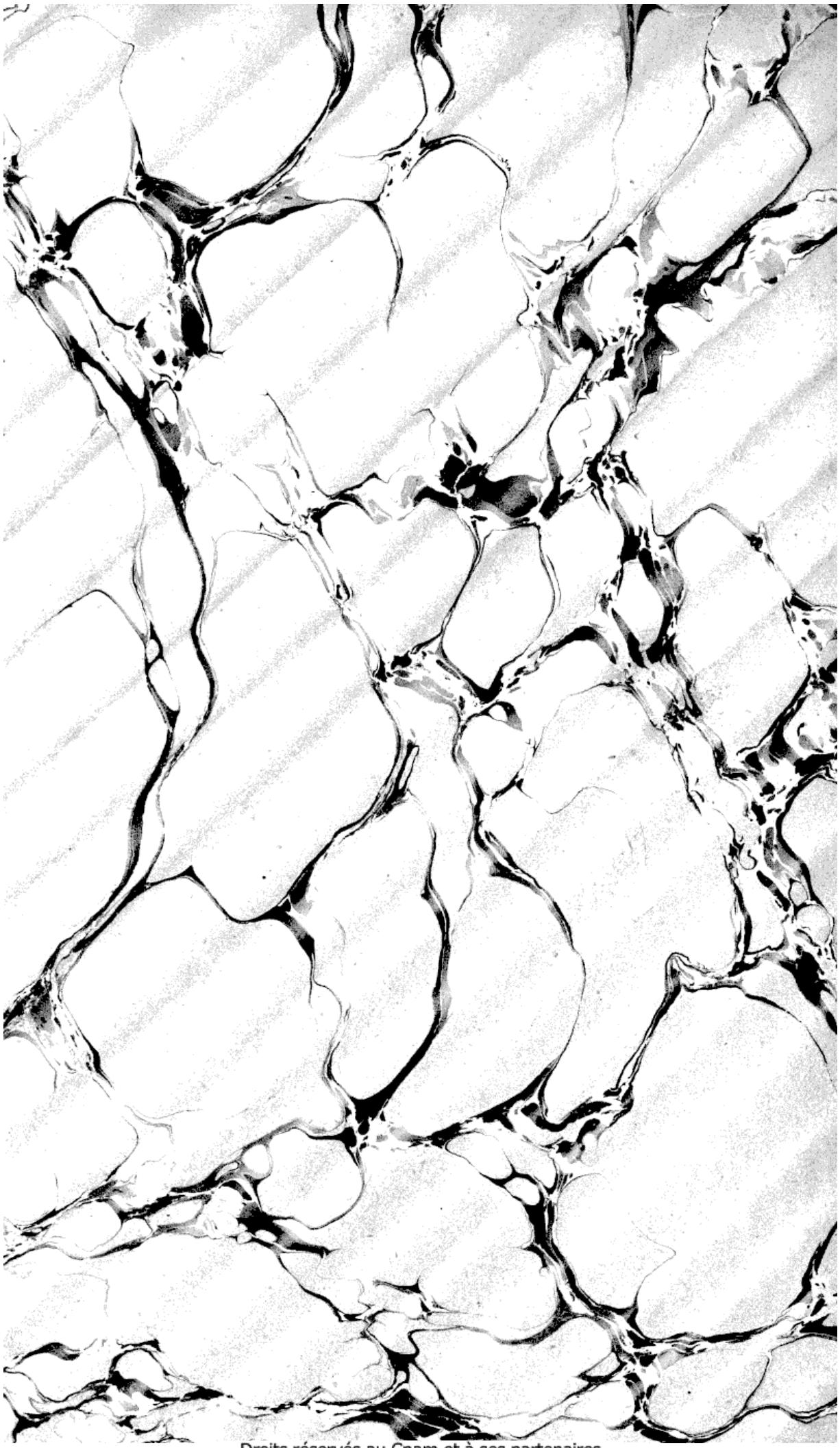
PDF créé le 7/11/2016



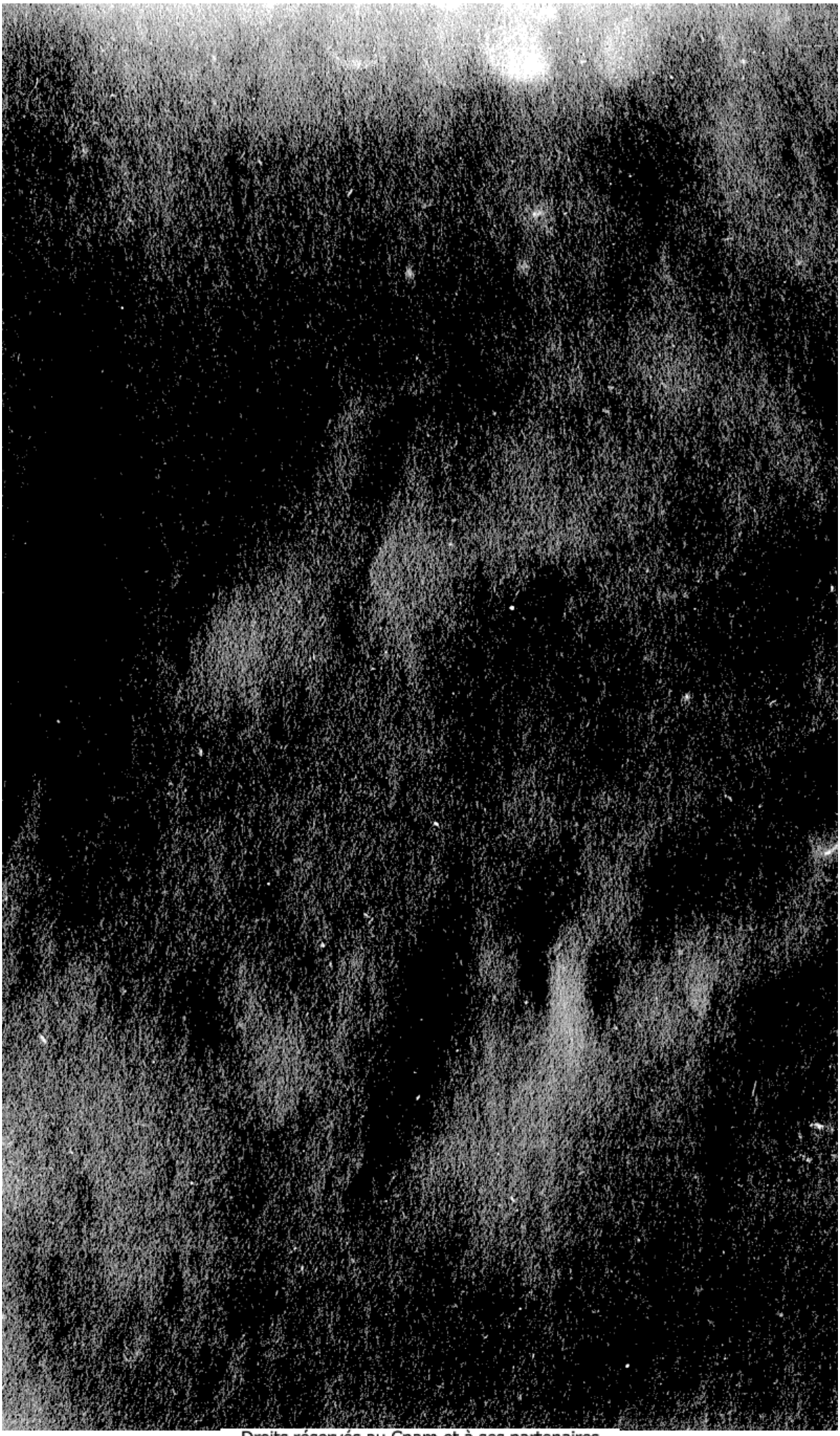
Droits réservés au Cnam et à ses partenaires



Droits réservés au Cnam et à ses partenaires



Droits réservés au Cnam et à ses partenaires



Droits réservés au Cnam et à ses partenaires

BIBLIOTHÈQUE
DU CONSERVATOIRE NATIONAL
des ARTS & MÉTIERS
No du Catalogue 8° Le 374.
Prix ou Estimation
Entrée, le 1er 1908.

CHEMINS DE FER

FRANÇAIS

TOME SIXIÈME

PÉRIODE DU 19 JUILLET 1879 AU 20 NOVEMBRE 1883

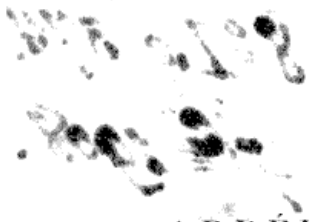
Conventions de 1883

(SUITE ET FIN)

DOCUMENTS ANNEXES

LOIS — RÈGLEMENTS — CONVENTIONS — TABLEAUX STATISTIQUES

Droits réservés au Cnam et à ses partenaires



ABRÉVIATIONS

Km. — *Kilomètre.*

B. L. — *Bulletin des Lois.*

J. O. — *Journal officiel.*

Doc. parl. — *Documents parlementaires.*

Ch. d. — *Chambre des députés.*

S. — *Sénat.*

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 SIXIÈME

PÉRIODE DE 19 JUILLET 1879 AU 20 NOVEMBRE 1883

Conventions de 1883

(SUITE ET FIN)

DOCUMENTS ANNEXES

Lois — Reglements — Conventions — Tableaux statistiques



PARIS

J. ROTHSCHILD, ÉDITEUR

13, RUE DES SAINTS-PÈRES, 13

1885

Droits réservés au Cnam et à ses partenaires

Droits réservés au Cnam et à ses partenaires

PÉRIODE

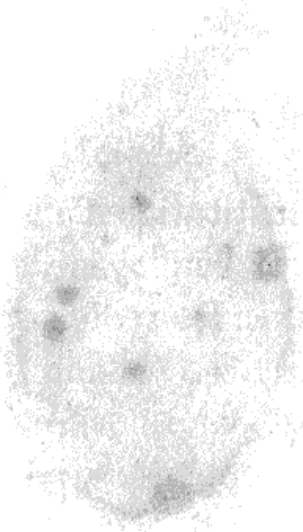
DU 19 JUILLET 1879 AU 20 NOVEMBRE 1883

CONVENTIONS DE 1883

—

SUITE ET FIN

Droits réservés au Cnam et à ses partenaires



Droits réservés au Cnam et à ses partenaires

LES

CHEMINS DE FER

FRANÇAIS

PÉRIODE DU 19 JUILLET 1879 AU 20 NOVEMBRE 1883

CONVENTIONS DE 1883

—

SUITE ET FIN

CHAPITRE V. — ANNÉE 1883

695. — **Règlement concernant l'institution d'une caisse des retraites en faveur des agents et employés des chemins de fer de l'État. Comparaison avec les règlements des grandes Compagnies.** — Dès son origine, l'administration des chemins de fer de l'État avait fixé, par un ordre de service intérieur, les conditions dans lesquelles seraient réglées les pensions de retraite de ses agents. Sur l'invitation du Ministre des travaux publics, elle présenta en 1882 un projet de règlement définitif, qui fut approuvé par décret du 13 janvier 1883, et dont nous avons reproduit le texte *in extenso*, tome IV, page 302.

Droits réservés au Cnam et à ses partenaires

Aux termes de ce règlement, la caisse est instituée pour le personnel commissionné.

La dotation en est assurée :

1° Par une retenue de 5 °/₀ sur les traitements et par le versement du premier douzième de toute augmentation annuelle de ces traitements ;

2° Par une subvention de l'administration, égale à la retenue précitée de 5 °/₀ ;

3° Par les produits des placements de fonds de la caisse ;

4° Par les dons ou par les subventions supplémentaires de l'administration ;

5° Par le reliquat des amendes, qui n'aurait pas été distribué en secours au 31 décembre de l'année pendant laquelle ces amendes ont été infligées.

Le droit à la retraite est acquis par 55 ans d'âge et 25 ans de service.

La pension est réglée sur la moyenne des traitements dont l'agent a joui pendant les six dernières années ou pendant toute la durée de ses services, si ce dernier décompte lui est plus avantageux. Elle est fixée à la moitié de ce traitement moyen, avec addition de 1/50 pour chaque année de service excédant les vingt-cinq ans réglementaires, sans toutefois pouvoir dépasser les trois quarts du traitement moyen des six dernières années, ni 6 000 fr.

L'agent réformé, pour cause d'infirmités contractées par suite de ses fonctions, a droit, s'il compte 50 ans d'âge et 20 ans de services, à une pension liquidée comme il vient d'être dit, sauf déduction de 1/50 par année d'âge ou de services en moins, pour les agents autres que les mécaniciens, chauffeurs et employés des trains.

Avant 50 ans d'âge et 20 ans de services, l'agent réformé n'a droit qu'à la restitution, sans intérêts, des retenues qu'il

Droits réservés au Cnam et à ses partenaires

a subies. Il en est de même de l'agent démissionnaire ou révoqué.

Lors de la liquidation de sa pension, l'agent qui en fait la demande peut retirer le capital des retenues qu'il a versées à la caisse : dans ce cas, le montant de sa pension est réduit de moitié.

Les années passées sous les drapeaux sont comptées comme années de services, à charge par l'agent de verser pour les dites années la retenue de 5 % sur le traitement dont il jouissait à son départ.

La pension de l'agent est réversible par moitié sur la tête de la veuve ou des enfants mineurs ayant moins de dix-huit ans. En cas de décès d'un agent en exercice, après 50 ans d'âge et 20 ans de services, il est considéré, au point de vue de la situation de sa veuve ou de ses enfants mineurs, comme ayant été admis d'office à la retraite.

La caisse est administrée par une commission de cinq membres, nommés chaque année par le conseil d'administration et choisis : trois parmi les administrateurs et deux parmi les agents intéressés.

Ces dispositions très libérales ont été arrêtées à la suite d'une étude approfondie sur l'avenir financier de la caisse.

Les agents non commissionnés n'ont pas été admis à en bénéficier; mais, suivant l'exemple donné par les Compagnies de l'Est, de l'Ouest, d'Orléans et du Midi, il a été créé, pour ces agents, une société de secours mutuels, que l'administration du réseau d'État subventionne par un appoint égal au prélèvement de 2 %, opéré sur le salaire des agents.

Il nous a paru utile de reproduire ici un tableau synoptique, que nous avons fait dresser lors de l'examen des propositions présentées par l'administration des chemins de fer

Droits réservés au Cnam et à ses partenaires

de l'État, et qui met les principales dispositions du règlement nouveau en regard de celles des règlements des grandes Compagnies (1).

(1) Le lecteur pourra consulter avec fruit un rapport de M. Albert Jacqmin et une très intéressante discussion à la Société d'économie sociale (séance du 20 mars 1881).

Droits réservés au Cnam et à ses partenaires

Droits réservés au Cnam et à ses partenaires

N° des articles	ÉTAT	NORD	EST	OUEST	ORLÉANS	MÉDITERRANÉE	MIDI	OBSERVATIONS
Art. 1	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. (a)	Employés commissionnés (participation obligatoire) et ouvriers à la journée (participation facultative). (Art. 1 et 7.)	Agents commissionnés. (Art. 1.) (b)	Personnel cl... et ayant au m... 600 francs de tra... ment. (Art. 1.) (c)	Employés dont le ...raitement est fixé à ...année et qui ne sont ...as attachés exclu...sivement aux servi...es de premier éta...blissement. (Art. 1.) (d)	Personnel commissionné de tous les services (participation obligatoire) et certains agents non commissionnés des gares, des trains et de la voie (participation facultative). (Art. 1 et 18.)	Employés commissionnés (participation obligatoire) et ouvriers payés à la journée (participation facultative). (Art. 2.) (e)	(a) La situation variable des ouvriers et employés non commissionnés ne permettant pas de les faire bénéficier de la caisse des retraites, il a été créé pour cette catégorie d'agents une société de secours mutuels, que l'administration des chemins de fer de l'État subventionne. Le montant de cette subvention est égal à la somme versée par les membres de l'association (2 °/₀). (b) Caisse de prévoyance instituée en faveur de tous les agents et employés (commissionnés ou non commissionnés) et gérée par la Compagnie, qui accorde une subvention égale au montant des cotisations fixées à 1 °/₀ du traitement ou du salaire. (c) Caisse de secours instituée en faveur des ouvriers des ateliers et dépôts de machines et gérée par la Compagnie, qui accorde une subvention égale au montant des cotisations fixées à 1 1/2 °/₀. (d) Société de secours mutuels et de prévoyance comprenant les ouvriers et employés de la Compagnie ; la cotisation est proportionnée à l'âge. (e) Caisse de secours instituée par la Compagnie, qui accorde une subvention égale au montant de la retenue fixée à 2 °/₀ sur les traitements ou salaires.

Droits réservés au Cnam et à ses partenaires

N°s des articles	ÉTAT	NORD	EST	OUEST	ORLÉANS	MÉDITERRANÉE	MIDI	OBSERVATIONS
Art. 2	La dotation de la caisse des retraites est formée : 1° Par une retenue de 5 °/₀ opérée mensuellement sur le traitement fixe et 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 °/₀ exercée sur le traitement 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, qui n'aurait pas été distribué en secours au 31 décembre de l'année à laquelle ces amendes se rapportent.	Retenue de 3 °/₀ effectuée tous les mois. Le montant de cette retenue, qui appartient en propre à l'agent, est versé, tous les trois mois, à son compte personnel, à la caisse des retraites pour la vieillesse. De son côté, la Compagnie assure aux agents soumis à la retenue ci-dessus des pensions viagères, indépendantes de celles qui auront été constituées à la caisse des retraites pour la vieillesse. Les pensions accordées par la Compagnie sont établies sur les bases suivantes : 1° Pour le personnel commissionné, la pension est de 1/80 du traitement moyen des six dernières années, pour chaque année de services accomplie sans interruption ; 2° Pour les ouvriers à la journée, qui se sont soumis à la retenue de 3 °/₀, la pension est égale à la rente acquise à la caisse des retraites pour la vieillesse au moyen de cette retenue. (Art. 1 et 7.)	1° Retenue de 3 °/₀ opérée mensuellement ; 2° Allocation mensuelle de la Compagnie, égale à 8 °/₀ de la somme des traitements soumis à la retenue ; 3° Apport de la portion du capital de l'ancienne caisse des retraites, représentant la quote-part des employés en activité de service lors de l'institution du nouveau règlement ; 4° Dons et legs qui pourraient être faits à la caisse ; 5° Produit du placement des fonds disponibles de ladite caisse. (Art. 2.)	1° Valeurs au dit de la caisse retraites, de secou et de prévoya précédemment i tuée, déduction f de la part attribu aux employés resteraient sous l'i pire de cette anci ne caisse ; 2° Retenues vantes opérées les traitements salaires, à sav 4 °/₀ du traite (retenue mens et le premier 1/1 toute augmenta de traitement ; 3° Dotation d Compagnie dont montant, égal à des traitements salaires et au p mier 1/12 de t augmentation, versé, aux mê époques, à la caisse ; 4° Dons volon res qui pourra être faits à la ca des retraites et an des infligées au p sonnel ; 5° Produit du cement des fond la caisse. (Art. 2.)	En exécution de l'article 54 de ses statuts, la Compagnie d'Orléans effectue, chaque année, sur les bénéfices de l'exploitation, un prélèvement qui varie avec le dividende distribué aux actionnaires et qui est réparti entre les employés commissionnés de l'exploitation, en proportion de leurs traitements. Sur le montant de cette somme, la Compagnie prélève 10 °/₀ des traitements, pour constituer des pensions de retraite en faveur de ces employés, au moyen de versements annuels faits, en leur nom, à la caisse des retraites pour la vieillesse instituée par l'Etat (loi du 18 juin 1850). Lorsqu'il y a un excédent, le surplus est versé à la caisse d'épargne, au nom des employés, ou leur est remis en argent. Depuis 1876, la participation n'ayant pas produit une somme égale au dixième des traitements, la Compagnie a complété le versement pour les retraites au moyen d'une allocation spéciale.) (a)	1° Retenue obligatoire de 4 °/₀, opérée mensuellement sur les traitements des employés ; 2° Subvention mensuellement fournie par la Compagnie et égale à 4 °/₀ des traitements soumis à la retenue ; 3° Produits du placement des fonds provenant des retenues sur les traitements des employés et des subventions fournies par la Compagnie ; 4° Subventions supplémentaires fournies par la Compagnie dans des cas spéciaux ou éventuels. (Art. 2.)	1° Retenue de 3 °/₀ faite mensuellement sur les traitements ou salaires ; 2° Retenue du premier douzième sur toute augmentation de traitement ; 3° Somme prélevée sur les recettes de la Compagnie et égale à 6.30 °/₀ du total des traitements ou salaires soumis à la retenue. (Art. 2 et 3.)	(a) Il est à remarquer que les employés de la Compagnie d'Orléans ne subissent aucune retenue sur leur traitement.

Droits réservés au Cnam et à ses partenaires

N^os des articles	ÉTAT	NORD	EST	OUEST	ORLÉANS	MÉDITERRANÉE	MIDI	OBSERVATIONS
Art. 3	§ 1er. Les retenues exercées, conformément au § 1er de l'article précédent, et qui sont obligatoires pour tout le personnel commissionné, seront inscrites au compte respectif de chaque agent. § 2. 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 50 ans d'âge et 20 ans de services.	§ 1er. Disposition analogue (art. 2). De plus (art. 3), il est remis tous les ans à chaque employé un bulletin indiquant le montant des sommes versées à son compte à la caisse des retraites pour la vieillesse par suite des retenues opérées, avec indication de la rente viagère à laquelle ces sommes lui donnent droit. § 2. En cas de décès du titulaire d'un livret, ce livret est remis, sur récépissé, à sa femme ou à ses héritiers, pour faire valoir leurs droits. (Art. 4.) (a)	§ 1er. Pas de disposition semblable. La caisse des retraites est gérée par les administrateurs délégués et le directeur de la Compagnie (art. 3). § 2. Ont droit au remboursement du montant des cotisations personnelles, augmenté des intérêts cumulés annuellement au taux bonifié par la caisse d'épargne de Paris à ses déposants : . . . . . . 3° La veuve et les enfants, âgés de moins de 18 ans, de l'employé décédé dans l'exercice de ses fonctions, en faveur desquels il n'est pas effectué de liquidation de pension ; 4° Les ascendants de l'employé célibataire décédé dans l'exercice de ses fonctions. (Art. 18.) (a)	§ 1er. Le montant [illegible] retenues (lesque[illegible] appartiennent en pre aux employés les ont subies) versé tous les [illegible] mois, à leur com personnel, à la ca des retraites pour vieillesse. (Art. 3.) § 2. Les retenues [illegible] partiennent en p pre aux emplo qui les ont subies (Art. 3.)	§ 1er. Les sommes à porter au compte de chaque employé, soit à la caisse des retraites, soit à la caisse d'épargne, y sont versées par la Compagnie à titre de don volontaire incessible et insaisissable. (Art. 6.) § 2. Les livrets de chaque employé à la caisse des retraites et à la caisse d'épargne sont remis à ses héritiers ou à ses ayants-cause, en cas de décès. (Art. 10.)	§ 1er. Pas de disposition semblable. § 2. La caisse des retraites rembourse les retenues en capital, sans intérêts, aux ayants-droit des agents décédés dans l'exercice de leurs fonctions. (Art. 14.) (a)	§ 1er. Pas de disposition semblable. § 2. La pension de retraite est réversible par moitié sur la tête de la veuve de l'agent retraité, pourvu que le mariage ait été contracté cinq ans au moins avant la cessation des fonctions du mari et qu'il n'y ait pas eu de séparation de corps prononcée sur la demande du mari (art. 11, § 1er). Le droit à la pension est acquis dans les mêmes conditions aux veuves, si le mari décédé en activité de service compte 15 ans de services (art. 11, § 2). Les veuves des agents décédés en activité de service, sans avoir droit à la pension, mais comptant au moins quinze ans de versements, reçoivent une pension de retraite égale à autant de 1/120 du traitement moyen touché par le mari pendant les six dernières années, que le mar. aura compté d'années de versements. Toutefois, cette pension ne pourra dépasser 29/120 (art. 12, § 1).	(a) Sous les réserves de droit commun, dans le cas où les agents se trouveraient débiteurs de la Compagnie pour une cause quelconque.

Droits réservés au Cnam et à ses partenaires

N^os des articles	ÉTAT	NORD	EST	OUEST	ORLÉANS	MÉDITERRANÉE	MIDI	OBSERVATIONS
Art. 4	Pour avoir droit à la pension de retraite, tout agent de l'administration des chemins de fer de l'État doit avoir 55 ans d'âge et 25 ans de services.	50 ans d'âge et 25 ans d'emploi dans le service sédentaire, ou 20 ans dans le service actif. (Art. 9.)	55 ans d'âge et 25 ans de services. (Art. 5.)	55 ans et 25 ans services. (Art. 5.)	55 ans d'âge et ans de services. (Art. 3 de l'ordre jour 1414.)	55 ans d'âge et 25 ans de services. (Art. 3.)	55 ans d'âge et 25 ans de services. (Art. 5.)	
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.	Pension égale à la rente acquise à la caisse de retraites pour la vieillesse, pour les ouvriers à la journée; plus, pour le personnel commissionné, pension de 1/80 du traitement moyen des six dernières années, pour chaque année de service.	Moitié du traitement fixe moyen des six dernières années. (Art. 6.)	Pension basée sur la moyenne des traitements ou salaires soumis à la retenue dont l'ayant-droit a joui pendant les dernières années pendant le nombre total des années de service, si ce nombre est inférieur à six. (Art. 9.)	Moitié du traitement fixe moyen des dernières années. (Art. 4.—Ordre du 1414.)	Comme pour l'État. (Art. 4.)	Moitié du traitement moyen pendant les six dernières années. (Art. 5.)	
Art. 6	§ 1^er^. Tout agent remplissant les conditions d'âge et de durée de services 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. § 2. Cette pension sera augmentée de 1/50 du traitement moyen, par chaque année excédant 25 ans de services.	§ 1^er^. Pension égale à la rente acquise à la caisse des retraites pour la vieillesse, plus la pension spéciale de la Compagnie. (Art. 4, 7 et 9.) § 2. »	§ 1^er^. Semblable (Art. 6); mais, en principe, la retraite accordée aux agents dépend des conditions d'âge et de durée de services qu'ils réunissent. (Art. 5.) § 2. Augmentation de 1/60 du traitement moyen, par année passée au delà de la double limite d'âge et de services (55 ans et 25 ans). (Art. 6.)	§ 1^er^. Conforme à celui de l'État. (Art. 10.) § 2. Augmentation de 1/60 par chaque année excédant 25 ans de services. Minimum de 500 fr. (Art. 10 et 11.)	§ 1^er^. Conforme à celui l'État. (Art. 4.) § 2. Augmentation de 60 par année de vice en plus. (Art. 4.)	§ 1^er^. Conforme à celui de l'Etat. (Art. 5.) § 2. Augmentation de 1/60 pour chaque année excédant 25 ans de services. (Art. 5.)	§ 1^er^. Conforme à celui de l'Etat. (Art. 5.) § 2. Augmentation de 1/60 par année supplémentaire de service, sans que cette augmentation puisse dépasser 10/60. (Art. 5.)	

Droits réservés au Cnam et à ses partenaires

N^os des articles	ÉTAT	NORD	EST	OUEST	ORLÉANS	MÉDITERRANÉE	MIDI	OBSERVATIONS
Art. 6 (suite)	§ 3. Le maximum de la pension de retraite est fixé aux 3/4 du traitement moyen des six dernières années, sans que ce maximum puisse dépasser 6 000 fr.	§ 3. Maximum : 3/5 du traitement moyen.	§ 3. Aucune pension ne peut dépasser les 2/3 du traitement moyen, ni la somme de 6 000 fr. (Art. 6.)	§ 3. L'employé rieur dont le t ment dépas 15 000 fr. ne se soumis aux ret sur l'excédent. (Art. 9.)	§ 3. Maximum : 3/4 du itement moyen s six dernières an- es. (Art. 4.)	§ 3. Maximum : 12 000 francs. La retenue n'en est pas moins exercée sur la totalité du traitement, quelqu'en soit le chiffre. (Art. 6.)	§ 3. Maximum : 8 000 francs. Tout employé dont le traitement aura atteint un chiffre supérieur à 16 000 fr. ne sera pas soumis à la retenue sur l'excédent. La subvention à la charge de la Compagnie est calculée de la même manière. (Art. 6.)	
Art. 7	§ 1er. 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 services fixées à l'article 4.	§ 1er »	§ 1er. Conforme à celui de l'État ; en outre, la Compagnie se réserve le droit de mettre à la retraite, d'office, tout employé âgé de 50 ans et ayant au moins 20 ans de services. (Art. 5.)	§ 1er. Conforme à de l'État ; il prend une r semblable à c contre de la C gnie de l'Est. (Art. 5 et 6	§ 1er. Les agents com- issionnés ne sont mis à la réforme e sur la proposi- n du directeur et r décision du con- il d'administration. (Art. 1er.)	§ 1er. Conforme à celui de l'État. (Art. 8.) La Compagnie se réserve en outre de mettre à la retraite, d'office et par anticipation, tout employé âgé de plus de 50 ans et ayant au moins 15 ans de services. (Art. 8.)	§ 1er. Conforme à celui de l'État. En outre, la Compagnie se réserve le droit de mettre à la retraite, d'office : 1° Tout employé âgé d'au moins 55 ans et ayant au moins 15 années de services ; 2° Tout employé atteint d'incapacité absolue de travail, par suite de blessures ou d'infirmités prématurées, régulièrement constatées, quel que soit son âge, pourvu qu'il ait au moins 15 ans de services. (Art. 8.)	
	§ 2. De son côté, tout employé ayant atteint les limites d'âge et de services peut demander sa mise à la retraite et faire liquider sa pension.	§ 2. Aucune pension n'est accordée qu'autant que l'intéressé a été préalablement admis par la Compagnie à faire valoir ses droits à la retraite. (Art. 8.)	§ 2. Conforme à celui de l'État. (Art. 5.)	§ 2. »	§ 2. »	§ 2. Conforme à celui de l'État. (Art. 7.)	§ 2. Conforme à celui de l'État. (Art. 7.)	

Droits réservés au Cnam et à ses partenaires

N^os des articles	ÉTAT	NORD	EST	OUEST	ORLÉANS	MÉDITERRANÉE	MIDI	OBSERVATIONS
Art. 8	§ 1^er^. 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 services fixées par l'article 4, auront droit à une pension de retraite, s'ils ont atteint 50 ans d'âge et 20 ans de services. § 2. Cette pension sera égale à celle qu'ils auraient obtenues d'après l'article 6, diminuée de 1/50 par année de service et de 1/50 par année d'âge en moins. § 3. Pour les mécaniciens, chauffeurs et autres agents des trains, qui seront dans l'incapacité de faire aucun service après 50 ans d'âge et 20 ans de services, la liquidation de leur pension sera faite comme s'ils avaient 55 ans d'âge et 25 ans de services.	§§ 1 et 2. Sont admis à faire valoir leurs droits à la retraite, par anticipation, les agents qui ont reçu en service des blessures graves ou qui ont contracté des infirmités prématurées, entraînant incapacité absolue de travail. Pour ces agents, les pensions à liquider sont réglées en proportion du temps de service effectif. (Art. 10. Voir aussi art. 7 et 9.) § 3. Les pensions des employés du service actif, admis à la retraite après 20 ans mais avant 25 ans de services, sont liquidées sur le pied de 25 années de services. (Art. 9.)	§§ 1, 2 et 3. La retraite accordée aux agents, que des infirmités mettent hors d'état de continuer leurs fonctions et qui ont 20 années de services, est égale aux 18/60 du traitement moyen des six dernières années, avec augmentation d'un soixantième par année de service, sans toutefois jamais dépasser 24/60 de ce traitement moyen, ni la somme de 4 800 fr. (Art. 8.)	§§ 1, 2 et 3. La Compag... réserve le dr... mettre à la re... d'office et par... cipation, tou... ployé âgé de p... 50 ans et ay... moins 20 ans ... vices. Le Conse... ministration es... souverain des... ses qui mo... cette mise à ... traite anticip... Quels que ... l'âge et la dur... services, les ... que des blessu... des infirmités ... maturées met... hors d'état de ... nuer à travail... cevront une p... de retraite, s... seule réserve ... rempliront, vis... de la caisse ... vieillesse, les ... tions exigées ... 2^e^ § de l'art. 6 ... loi du 18 juin ... Dans le cas ... par le 1^er^ § ci-d... la pension est ... à 25/60 du trait... moyen des six ... nières années, ... augmentation ... de ce traitemen... chaque année ... vice au delà ... ans. Le max... est de 1/2 du ... ment moyen ... minimum de ... (Art. 5, 11 et ...	§§ 1, 2, et 3. Pour les agents ..., par suite d'in... mités précoces, ... nt réformés avant ... ans d'âge et 25 ... de services, la ... nsion de retraite ... réduite de 1/40 ... r année de service ... de 1/80 par an... d'âge en moins. (Art. 4.)	§§ 1, 2 et 3. Pour les employés âgés de plus de 50 ans et ayant au moins 15 ans de services, mis à la retraite par anticipation, la pension allouée est de 1/3 du traitement moyen; ce 1/3 est augmenté de 1/60 par chaque année passée au service de la Compagnie, en sus des 15 premières années. (Art. 8.)	§§ 1, 2 et 3. (Voir art. 8 ci-dessus.) ....la pension de retraite est égale à autant de 1/60 du traitement moyen des six dernières années de services que l'employé compte d'années de versements, sans pouvoir dépasser 29/60. (Art. 9.)	

Droits réservés au Cnam et à ses partenaires

N°s des articles	ÉTAT	NORD	EST	OUEST	ORLÉANS	MÉDITERRANÉE	MIDI	OBSERVATIONS
Art. 8 (suite)	§ 4. Les agents réformés avant 50 ans d'âge et 20 ans de services n'auront droit qu'à la restitution de leurs retenues, sans intérêts.	§ 4. Remise du livret de la caisse des retraites pour la vieillesse. (Art. 4.) Remboursement total (capital et intérêts).	§ 4. Les employés atteints d'incapacité de travail, avant d'avoir accompli 20 ans de services effectifs, ont droit au remboursement du montant de leurs cotisations personnelles, augmenté des intérêts cumulés annuellement au taux bonifié par la caisse d'épargne de Paris. (Art. 19.)	§ 4. Pension ég autant de soix mes du trai moyen défini dessus que l compte d'ann services. Minimum d si l'agent a au trois ans de se et si son incap résulte de bles reçues dans l cice des fonct (Art. 13.	§ 4. Remboursement tal (capital et inté- ts). Remise des livrets la caisse de la eillesse et de la isse de prévoyance. (Art. 10.)	§ 4. Remboursement des retenues en capital, sans intérêts. (Art. 14.)	§ 4. Voir article 9 ci-dessus.	
Art. 9	N'ont également droit qu'à la restitution de leurs retenues, sans intérêts, les agents démissionnaires ou révoqués.	Remboursement total (capital et intérêts). (Art. 4.) (a)	Montant des cotisations, augmenté des intérêts cumulés annuellement au taux bonifié par la caisse d'épargne de Paris. (Art. 19.) (a)	Le montan retenues, vers caisse de la lesse, apparti agents. (Art. 3	Remboursement al capital et inté- s compris). (Art. 10.)	Remboursement des retenues en capital, sans intérêts. (Art. 14.) (a)	Les retenues sont remboursées intégralement, sans intérêts, aux employés révoqués ou congédiés qui n'ont pas droit à une pension de retraite. Elles sont également remboursées, sans intérêts, aux employés démissionnaires, sous déduction des retenues afférentes aux trois premières années de services, lesquelles restent acquises à la caisse des retraites. (Art. 10, § 2.)	(a) Sous les réserves de droit commun.

Droits réservés au Cnam et à ses partenaires

N^os des articles	ÉTAT	NORD	EST	OUEST	ORLÉANS	MÉDITERRANÉE	MIDI	OBSERVATIONS
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. (a)	»	»	»	»	»	»	(a) Disposition avantageuse pour l'employé, sans grever la caisse des retraites d'aucune charge.
Art. 11	§ 1^er. 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 20 ans d'âge.	»	»	»	§ 1^er. La durée des services est comptée par année et par mois et calculée du premier jour du mois qui a suivi la nomination de l'agent commissionné au premier jour du mois pendant lequel la retraite est prononcée. (Art. 5.)	§ 1^er. Les années de services sont comptées, sans fraction, du 1^er janvier au 1^er juillet qui a suivi l'entrée au service, jusqu'au 1^er janvier ou au 1^er juillet qui précède la mise à la retraite. (Art. 16.)	§ 1^er. Les années de services sont comptées et les retenues sont faites à partir du premier jour du semestre qui suit la date du commissionnement. (Art. 10.)	

Droits réservés au Cnam et à ses partenaires

N°s des articles	ÉTAT	NORD	EST	OUEST	ORLÉANS	MÉDITERRANÉE	MIDI	OBSERVATIONS
Art. 11 (suite)	§ 2. 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 services dans l'administration des chemins de fer de l'État, à la condition de verser pour les dites années la retenue de 5 % sur le montant du traitement dont ils jouissaient à leur départ.	»	»	»	»	»	»	
Art. 12	§ 1er. La pension de retraite de l'agent est réversible par moitié (1/2) sur la tête de la veuve ou de ses enfants mineurs ayant moins de 18 ans.	§ 1er. 1/3 sur la tête de la veuve (rien pour les enfants). (Art. 11.)	§ 1er. 1/2 sur la tête de la veuve, ou, à son défaut, sur les enfants mineurs âgés de moins de 18 ans. (Art. 10.)	§ 1er. 1/2 comme p l'État. Si, à l'époque décès de l'emplo la veuve n'a pas teint 50 ans, la C pagnie parfait chiffre total de pension, jusqu jour où la veuv droit à la rente s vie par la caisse la vieillesse.	§ 1er. Pour la veuve, moitié (1/2); pour les fants, secours tem raires variables. (Art. 8.)	§ 1er. Pour la veuve, 1/2 (rien pour les enfants). (Art. 9.)	§ 1er. Pour la veuve, 1/2 (rien pour les enfants). (Art. 11.)	
	§ 2. 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 (3) années, au moins, avant la liquidation de sa pension de retraite.	§ 2. 6 années. (Art. 13.)	§ 2. 2 années. (Art. 12.)	§ 2. 2 années. (Art. 16.)	§ 2. 5 années. (Art. 8.)	§ 2. 5 années. (Art. 9.)	§ 2. 5 années. (Art. 11.)	

Droits réservés au Cnam et à ses partenaires

N°s des articles	ÉTAT	NORD	EST	OUEST	ORLÉANS	MÉDITERRANÉE	MIDI	OBSERVATIONS
Art. 12 (suite)	§ 3. Le droit à la pension n'existe pas pour la veuve, dans le cas de séparation de corps prononcée sur la demande du mari.	§ 3. Disposition semblable. (Art. 13.)	§ 3. Si la veuve n'a pas encouru la séparation judiciaire prononcée, soit contre elle seule, soit solidairement contre elle et son mari. (Art. 12.)	§ 3. Conforme à celui de l'Etat. (Art. 16.)	§ 3. Conforme à celui de l'État. (Art. 8.)	§ 3. Conforme à celui de l'État. (Art. 9.)	§ 3. Conforme à celui de l'État. (Art. 11.)	
	§ 4. La part réversible sur les enfants est partagée entre eux par égales portions et payée à chacun d'eux jusqu'à l'âge de 18 ans, sans que la part d'un enfant soit réversible sur les autres.	§ 4. »	§ 4. Partage d'après les proportions stipulées par le code civil, sans réversibilité. (Art. 17.)	§ 4. La moitié rev ble sur les enfant partagée entre par égales portio payée à chacun d jusqu'à l'âge d ans, la part de c qui atteignent ce ou qui décèdent sant retour aux a (Art. 18.)	§ 4. »	§ 4. »	§ 4. »	
	§ 5. 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.	§ 5. »	§ 5. Conforme à celui de l'Etat. (Art. 16.)	§ 5. Conforme à de l'Etat. (Art. 16.)	§ 5. »	§ 5. »	§ 5. »	
	§ 6. La part de la pension ainsi attribuée aux enfants mineurs sera réversible sur la tête de la veuve, quand les mineurs auront atteint l'âge de dix-huit ans ou s'ils décèdent avant cette époque.							

Droits réservés au Cnam et à ses partenaires

N^os des articles	ÉTAT	NORD	EST	OUEST	ORLÉANS	MÉDITERRANÉE	MIDI	OBSERVATIONS
Art. 12 (suite)	§ 7. Au décès d'une femme retraitée comme employée commissionnée des chemins de fer de l'Etat, la moitié de la pension qui lui était servie en cette qualité sera reversée sur ses enfants légitimes âgés de moins de 18 ans. Le mari ne pourra réclamer aucune part de la pension accordée à sa femme.							
Art. 13	Lorsqu'un agent décédera dans l'exercice de ses fonctions, après 50 ans d'âge et 20 ans de services, 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 réversible de la pension qui lui aurait été attribuée, conformément aux deux premiers paragraphes de l'article 8 ci-dessus.	Pour la veuve seulement, 1/3 de la pension qui aurait été acquise au mari. (Art. 12.)	Pour la veuve ou, à son défaut, les enfants mineurs âgés de moins de 18 ans, 1/2 de la pension à laquelle l'agent aurait eu droit, s'il avait été mis à la retraite le jour de son décès. Toutefois, la Compagnie se réserve le droit de décider, suivant les circonstances et la situation de la veuve ou des enfants mineurs, s'il y a lieu d'appliquer la disposition qui précède. (Art. 11.) (a)	Conforme à c de l'Etat. De plus, si l'e ployé décède av d'avoir atteint 50 a d'âge et 20 ans services, mais ap avoir servi au mo 15 années, sa veu et ses enfants m neurs ont droit à partie reversib d'une pension cal lée à raison de 1/60 traitement moyen d six dernières anné pour chaque ann de service, sans de cendre au-dessous 250 fr. Il en est de même pour la veuve ou le enfants mineurs d'u employé décéd après avoir été mis la retraite pour bles sures ou infirmité prématurées. (Art. 21.)	Pour la veuve seulement, la moitié de la pension. (Art. 8.)	Pour la veuve seulement, la moitié de la pension. (Art. 9.)	Remboursement à la veuve, sans intérêts, de la moitié des sommes retenues sur le traitement de son mari, si elle renonce à exercer son droit à la pension. (Art. 14.) Dans le cas où, par des mariages successifs avec des agents de la Compagnie, une veuve serait dans les conditions voulues pour réclamer plusieurs pensions, elle ne pourra recevoir que la plus à forte à l'exclusion des autres. L'interdiction de cumul ne s'applique pas à la pension à laquelle la veuve peut avoir droit comme employée de la Compagnie. (Art. 15.)	(a) En principe, les pensions accordées par la Compagnie de l'Est à des veuves ou à des orphelins ne peuvent être inférieures à 365 fr., sans cependant jamais dépasser le chiffre de la pension de retraite obtenue par le mari.

Droits réservés au Cnam et à ses partenaires

696. — **Substitution de l'État au département d'Oran, pour le chemin de Sainte-Barbe-du-Tlélat à Sidi-Bel-Abbès.** — Une loi du 22 août 1881 (*Voir* t. V, p. 459) avait prononcé l'incorporation du chemin d'intérêt local de Sainte-Barbe-du-Tlélat à Sidi-Bel-Abbès dans le réseau d'intérêt général, et disposé que les conditions de la substitution de l'État au département d'Oran seraient réglées par un décret rendu en Conseil d'État.

Conformément à cette disposition, un décret intervint à la date du 15 janvier 1883 [B. L., 1er sem. 1883, n° 757, p. 94]. Le département était dégagé de toute garantie d'intérêt, suivant les termes de l'article 9 de la convention annexée à la loi du 22 août 1881.

697. — **Déclaration d'utilité publique de divers chemins non concédés.** — Les chemins dont le Ministre fut autorisé, pendant l'année 1883, à entreprendre l'infrastructure et la superstructure furent les suivants :

1. — CHEMIN DE TRILPORT A LA FERTÉ-MILON [Loi du 18 janvier 1883. — B. L., 1er sem. 1883, n° 756, p. 43].

a. Projet de loi du 1er juillet 1882 [J. O., 1882, Doc. parl., Ch. d., p. 2080]. — Ce chemin, classé sous le n° 9 en 1879, devait servir à relier, par la voie la plus courte, Paris avec Reims et les Ardennes. En tenant compte de diverses modifications, réclamées dans le cours des enquêtes et susceptibles d'être admises, la longueur était de 28 kilomètres environ et la dépense d'établissement de 9 millions, y compris un million pour le matériel roulant. Les départements de l'Aisne, de Seine-et-Marne et de l'Oise donnaient des subventions respectivement fixées à la moitié de la valeur des terrains, à 20 000 fr. par kilomètre et à 16 400 fr. au total.

Pour la première fois, le projet de loi contenait une

Droits réservés au Cnam et à ses partenaires

clause autorisant le Ministre à acquérir, s'il y avait lieu, le matériel nécessaire à l'exploitation de la ligne.

b. Rapport de M. Frogier de Ponlevoy, député, en date du 29 juillet 1882 [J. O., 1882, Doc. parl., Ch. d., p. 2272]. — M. Frogier de Ponlevoy concluait à l'adoption du projet de loi. Il prenait acte de la promesse du Ministre de présenter incessamment un projet d'ensemble, pour l'acquisition du matériel roulant nécessaire à un certain nombre de lignes en construction.

c. Adoption par la Chambre des députés, le 5 août 1882 [J. O., 6 août 1882].

d. Présentation au Sénat, le 5 août 1882 [J. O., 1882, Doc. parl., S., p. 569].

e. Rapport de M. Cuvinot, sénateur, en date du 22 décembre 1882 [J. O., 1882, Doc. parl., S., p. 34]. — M. Cuvinot formulait également un avis favorable, tout en réservant la discussion à laquelle pourrait donner lieu la proposition d'ensemble annoncée par le Ministre.

f. Adoption par le Sénat, le 27 décembre 1882 [J. O., 28 décembre 1882].

II. — Chemin de Marans à Surgères [Loi du 18 janvier 1883. — B. L., 1er sem. 1883, n° 756, p. 42].

a. Projet de loi du 1er juillet 1882 [J. O., 1882, Doc. parl., Ch. d., p. 2079]. — Ce chemin, classé sous le n° 80 en 1879, devait avoir une longueur de 29 kilomètres et coûter environ 3 500 000 fr., y compris 600 000 fr. pour le matériel roulant. L'administration avait repoussé une variante demandée par la Commission d'enquête et destinée à desservir Courçon, mais devant entraîner un supplément de dépense de 350 000 fr. et un allongement de parcours de 4 km. 5. Le département de la Charente-Inférieure prenait à sa charge la moitié de la dépense d'acquisition des terrains.

Droits réservés au Cnam et à ses partenaires

Le projet de loi renfermait, comme le précédent, une clause relative à l'acquisition du matériel roulant.

b. Rapport de M. Brossard, député, en date du 29 juillet 1882 [J. O., 1882, Doc. parl., Ch. d., p. 2278].

c. Adoption par la Chambre, le 5 août 1882 [J. O., 6 août 1882].

d. Présentation au Sénat, le 5 août 1882 [J. O., 1882, Doc. parl., S., p. 569].

e. Rapport de M. Chardon, sénateur, en date du 22 décembre 1882 [J. O., 1882, Doc. parl., S., p. 32].

f. Adoption par le Sénat, le 27 décembre 1882 [J. O., 28 décembre 1882].

III. — Chemin de Bétheniville a Challeranges (*Voir infrà :* incorporation du chemin d'intérêt local de Bazancourt à Bétheniville dans le réseau d'intérêt général).

IV. — Chemin de Neufchateau a Barizey-la-Cote [Loi du 3 avril 1883. — B. L., 1er sem. 1883, n° 765, p. 390].

a. Projet de loi du 27 juillet 1882 [J. O., 1882, Doc. parl., Ch. d., p. 2256]. — Ce chemin stratégique devait établir une communication directe entre Dijon, Langres et Chaumont d'une part, Toul et Nancy d'autre part. Sa longueur était de 25 kilomètres et son évaluation de 7 500 000 fr., y compris 450 000 fr. pour le matériel roulant. Lors des enquêtes, diverses communes avaient demandé que le tracé fût dévié, de manière à desservir Coussey; mais il serait resulté de l'adoption de cette variante un allongement de parcours de près de 2 kilomètres et une augmentation de dépense de près de 800 000 fr.

b. Rapport de M. Brossard, député, en date du 8 août 1882 [J. O., 1882, Doc. parl., Ch. d.,p. 2485].

M. Brossard émettait un avis favorable, tout en modifiant

Droits réservés au Cnam et à ses partenaires

légèrement, d'accord avec le Gouvernement, l'indication des points principaux du tracé, de manière à adopter une direction intermédiaire entre celle de l'avant-projet et celle qu'avait réclamée le chef-lieu de canton de Coussey.

c. Adoption par la Chambre, le 28 décembre 1882 [J. O., 29 décembre 1882].

d. Présentation au Sénat, le 2 janvier 1883 [J. O., 1883, Doc. parl., S., p. 484].

e. Rapport de M. le général Farre, sénateur, en date du 13 mars 1883 [J. O., 1883, Doc. parl., S., p. 551]. — Tout en proposant d'adopter le projet de loi, tel qu'il était sorti des délibérations de la Chambre des députés, M. le général Farre exprimait le regret que cette Assemblée eût imposé à l'administration l'obligation de faire passer le tracé par ou près Coussey ; il émettait l'avis que la direction mise aux enquêtes pouvait être considérée comme satisfaisant, dans des limites suffisantes, à ce désidératum.

f. Adoption par le Sénat, le 16 mars 1883 [J. O., 17 mars 1883].

698. — **Actes divers concernant des chemins d'intérêt local.**

I. — Rétrocession du chemin de Valognes-Montebourg à Saint-Vaast et Barfleur [Décret du 3 février 1883. — B. L., 1er sem. 1883, n° 764, p. 365].

Le chemin de Valognes à Saint-Vaast et Barfleur, déclaré d'utilité publique par décret du 14 août 1877, avait été concédé par le département de la Manche aux sieurs Dubus et Debains (*Voir* t. III, p. 348).

Le 3 février 1883, intervint un décret autorisant la rétrocession de la concession à la Compagnie des chemins de fer départementaux.

Droits réservés au Cnam et à ses partenaires

Aux termes de ce décret, il devait être pourvu à l'exécution de la ligne, suivant les dispositions de la loi du 11 juin 1880 et d'après un nouveau cahier des charges conforme à cette loi. La subvention, en capital, de 150 000 fr., qui avait été allouée sur les fonds du Trésor, était remplacée par une subvention réglée dans les conditions prévues par la loi du 11 juin 1880, jusqu'à concurrence d'un chiffre maximum de 100 000 fr. par an. Pour l'application des dispositions de cette loi, le capital du premier établissement était fixé à forfait à 5 628 850 fr., y compris le matériel roulant, ainsi que les dépenses relatives à la constitution du capital-actions et à l'émission des obligations; les subventions en capital du département et des communes, transformées en annuités au taux de 4 %, étaient évaluées à 2 315 fr. par kilomètre; les frais d'exploitation étaient estimés à 2 300 fr., plus le tiers de la recette brute, sans pouvoir descendre au-dessous de 4 500 fr. par kilomètre. Le tarif n'était pas modifié.

II. — Concession du chemin de Valmondois à Épiais-Rhus (Seine-et-Oise, 13 km.). [Loi du 2 août 1883. — B. L., 2e sem. 1883, n° 810, p. 813].

Ce chemin, à voie de 1 mètre, était concédé pour quatre-vingt-dix-neuf ans, à compter de la loi à intervenir, à la Société générale des chemins de fer économiques. Les dépenses de premier établissement, y compris le matériel roulant évalué à 25 600 fr. par kilomètre, étaient fixées, à forfait, à la somme de 96 492 fr. par kilomètre, soit à 1 269 830 fr. pour la ligne entière; les frais d'exploitation étaient également fixés, à forfait, à la somme de 2 000 fr. par kilomètre, plus le quart de la recette brute, sans pouvoir descendre au-dessous du minimum de 7 500 fr. En cas d'insuffisance du produit brut, impôts déduits, pour couvrir

Droits réservés au Cnam et à ses partenaires

l'intérêt à 5 % du capital de construction et les frais d'exploitation, le département s'engageait à subvenir à l'insuffisance, jusqu'à concurrence d'une somme annuelle de 1 500 fr. par kilomètre, avec le concours de l'État, des communes et des particuliers ; toutefois, cette garantie était limitée à vingt-cinq ans, à partir de la mise en exploitation. Le maximum de la charge annuelle du Trésor était fixé à 9 870 fr. La Société concessionnaire se réservait la faculté de faire exécuter ses travaux à forfait. Il ne devait être établi, ni clôtures le long de la voie, ni barrières aux passages peu frequentés ; le concessionnaire était dispensé de réserver, dans les trains de voyageurs, un compartiment pour les dames voyageant seules. Le tarif était de 0 fr. 12 et 0 fr. 075, pour les voyageurs ; de 0 fr. 24, 0 fr. 18, 0 fr. 14 et 0 fr. 10, pour les quatre classes de marchandises en petite vitesse. Le nombre minimum des trains était de trois dans chaque sens.

Dans son rapport à la Chambre [J. O., Doc. parl. Ch., d., p. 2421], M. Reymond exprimait l'avis que, suivant toute probabilité, la garantie de l'État ne serait jamais mise en jeu.

La Commission du Sénat ayant formulé quelques objections au chiffre de 7 500 fr., qui avait été admis comme minimum des frais d'exploitation et qui lui paraissait trop élevé, la Compagnie consentit à le réduire à 6 000 fr., en faisant observer que ce chiffre, encore élevé, se justifiait par la faible longueur de la ligne. M. Cuvinot, rapporteur, conclut à l'adoption du projet de loi, tout en exprimant le regret que, pour un chemin de 13 kilomètres, enclavé dans un réseau à voie large, le département de Seine-et-Oise eût adopté la voie étroite et se fût ainsi imposé les charges d'un matériel spécial et les inconvénients du transbordement [J. O., 1883, Doc. parl., S., p. 805].

C'est dans ces conditions que la loi fut définitivement votée par les deux Chambres.

Droits réservés au Cnam et à ses partenaires

III. Concession du chemin d'Estrées-Saint-Denis à Froissy (Oise, 43 km.). [Loi du 4 août 1883. — B. L., 2e sem. 1883, n° 810, p. 836].

Ce chemin, à voie normale, était concédé à M. Caille, pour quatre-vingt-dix-neuf ans, à compter de la date de la loi à intervenir. Le département accordait une subvention kilométrique de 7 500 fr. payable en vingt annuités égales sans intérêts, non compris des subventions communales évaluées à 5 150 fr. par an, pendant trente ans. L'État promettait son concours dans les limites déterminées par la loi du 11 juin 1880. Le capital de premier établissement était fixé, à forfait, à 4 010 000 fr., y compris les dépenses de constitution des capitaux et les insuffisances de recette des sections successivement ouvertes jusqu'à l'achèvement total de la ligne. Le maximum de la charge annuelle du Trésor était fixé à 13 300 fr. (1). Le département se réservait le droit d'exiger, aux mêmes conditions, le prolongement du chemin de Froissy à Grandvilliers et la construction d'un raccordement de Froissy à Breteuil. Le tarif était de 0 fr. 12, 0 fr. 10 et 0 fr. 07, pour les voyageurs; de 0 fr. 24, 0 fr. 21, 0 fr. 15 et 0 fr. 12, pour les marchandises en petite vitesse (comme pour le chemin de Beaumont à Hermes). Sur la demande du Ministre des postes et télégraphes, le concessionnaire s'était engagé à organiser la marche de ses trains, de manière à la faire concorder, autant que possible, avec les besoins du service des dépêches, et à supporter, le cas échéant, le quart de la dépense supplémentaire du train spécial de la poste. Le nombre minimum des trains était fixé à trois dans chaque sens; on en prévoyait la réduction éventuelle à deux.

(1) Pour la détermination de ce maximum, les subventions en capital du département, des communes et des particuliers, ont été ramenées à leur valeur initiale, puis transformées en annuités au taux de 4 %, sans amortissement, conformément au règlement d'administration publique du 10 mars 1882.

Droits réservés au Cnam et à ses partenaires

Les pièces du dossier évaluaient le produit brut kilométrique à 7 200 fr. et les frais d'exploitation à 3 500 fr., ce qui réduisait le concours du Trésor à une très faible somme.

IV. — CONCESSION DU CHEMIN DES CARRIÈRES D'AMBLAGNIEU-POURCIEU A LA GARE DE MONTALIEU-VERCIEU (Isère, 2 km. 5). [Loi du 16 août 1883. — B. L., 2e sem. 1883, n° 809, p. 793].

Deux Compagnies, celle de l'Est de Lyon, concessionnaire du chemin de Sablonnière à Montalieu, et celle des Dombes et du Sud-Est, concessionnaire du chemin d'Ambérieu à Montalieu, avaient sollicité la concession de cet embranchement. Le département avait donné la préférence à la première.

La concession était faite sans subvention, ni garantie d'intérêt, aux conditions du cahier des charges du chemin de Sablonnière à Montalieu. L'embranchement était exclusivement affecté au transport des marchandises : cette clause n'avait été admise par le Conseil d'État qu'après une longue discussion, dans laquelle plusieurs membres du Conseil s'étaient refusés à souscrire à la déclaration d'utilité publique, si le chemin n'était pas pourvu d'un service de voyageurs.

V. — CONCESSION D'UN RÉSEAU DE CHEMINS A VOIE ÉTROITE DANS LE DÉPARTEMENT DE L'ALLIER (170 km.). [Loi du 20 août 1883. — B. L., 2e sem. 1883, n° 810, p. 857].

Ce réseau, à voie de 1 mètre, concédé à la Société générale des chemins de fer économiques, devait primitivement comprendre les lignes suivantes :

Moulins à Cosne, sur la ligne d'intérêt général de Lapeyrouse à Sancoins, par Bourbon-l'Archambault	52 km.
Varennes-sur-Allier à Montvicq	71 5
Commentry à Chambouchard	26 5
Chantelle à Ébreuil	20
Varennes-sur-Allier à Avrilly	57
Ensemble	227 km.

Droits réservés au Cnam et à ses partenaires

Mais le Conseil d'État jugea que l'entreprise était hors de proportion avec les facultés financières du département et qu'elle l'obligerait à augmenter, outre mesure, le nombre de ses centimes extraordinaires ; il considéra, d'ailleurs, qu'il était imprudent d'absorber immédiatement la presque totalité de la charge annuelle de 400 000 fr. que pouvait assumer le Trésor, aux termes de la loi de 1880, et de rendre ainsi impossible, pendant de longues années, la construction des nouvelles lignes, dont la nécessité viendrait à se révéler, ou même des tramways, dont la région était dépourvue. Conformément à ses observations, l'étendue du réseau fut ramenée à 170 kilomètres, par la suppression du chemin de Varennes à Avrilly.

Le département livrait à la Compagnie les terrains nécessaires, moyennant une somme à forfait de 10 300 fr. par kilomètre, le chiffre des dépenses de premier établissement devant, le cas échéant, être réduit de l'économie réalisée sur cette somme. Ces dépenses étaient fixées à forfait à 69 713 fr. par kilomètre, y compris le matériel roulant, soit, au total, à 12 060 000 fr., sauf augmentation éventuelle de 1 340 000 fr. pour travaux complémentaires et incorporation de la section de Montvicq à Commentry, appartenant à la Compagnie des mines de Commentry. Les frais d'exploitation étaient réglés, à forfait, à 1 800 fr. plus le quart de la recette brute, sans pouvoir descendre au-dessous du minimum de 3 700 fr. par kilomètre, dans l'hypothèse d'une circulation de cinq trains dans chaque sens, pour la section de Varennes à Saint-Pourçain, et de trois trains, pour le surplus du réseau. Le département se réservait d'exiger des trains supplémentaires, moyennant une allocation de 0 fr. 70 par kilomètre à l'aller et au retour. Le montant forfaitaire des frais d'exploitation devait être augmenté des dépenses supplémentaires auxquelles donneraient lieu les

Droits réservés au Cnam et à ses partenaires

installations complémentaires faites en cours de concession, le capital correspondant à ces installations étant limité à 692 000 fr. ; l'intérêt à 5% du capital de premier établissement était garanti par le département, avec le concours de l'État, dans les limites fixées par la loi du 11 juin 1880; le maximum de la charge annuelle du Trésor était de 190 000 fr. Le département se réservait de concéder, aux mêmes conditions, à la Société une voie spéciale de Montvicq à Commentry, le capital de premier établissement devant être alors augmenté de 648 000 fr. Jusqu'à la concession de ce tronçon ou l'incorporation du chemin de la Compagnie de Commentry, une part déterminée des recettes du réseau était abandonnée à la Société, pour la couvrir des frais résultant du passage de ses trains sur ce chemin. Les émissions d'obligations étaient soumises au régime que nous avons déjà signalé (t. V, p. 455) pour les chemins des Landes de la Gironde, concédés à la même Société. Le département pouvait obliger la Compagnie à placer des clôtures en certains points spéciaux. Le concessionnaire était dispensé de réserver un compartiment aux dames seules ; il avait la faculté de faire exécuter ses travaux à forfait.

La durée de la concession était de quatre-vingt-dix-neuf ans et le tarif était de 0 fr. 12 et 0 fr. 075, pour les voyageurs, et de 0 fr. 24, 0 fr. 18, 0 fr. 14 et 0 fr. 10, pour les marchandises en petite vitesse.

699. — **Incorporation du chemin d'intérêt local de Bazancourt à Bétheniville dans le réseau d'intérêt général et déclaration d'utilité publique du chemin de Bétheniville à Challeranges.** — Au nombre des lignes à construire dans la région de l'Est, figurait un chemin de Reims à Challeranges, destiné à relier Reims à la ligne d'Amagne à Vouziers. Ce chemin devait emprunter la ligne de Reims à Charleville,

Droits réservés au Cnam et à ses partenaires

jusqu'à Bazancourt, puis le chemin d'intérêt local de Bazancourt à Bétheniville, et être complété par une section nouvelle de Bétheniville à Challeranges.

Le 8 juillet 1882, M. Varroy, Ministre des travaux publics, présenta un projet de loi portant incorporation du chemin d'intérêt local de Bazancourt à Bétheniville et déclaration d'utilité publique de la section de Bétheniville à Challeranges [J. O., 1882, Doc. parl., Ch. d., p. 2130].

Le chemin de Bazancourt à Bétheniville, dont la longueur était de 17 kilomètres, avait été déclaré d'utilité publique par décret du 27 novembre 1868 (*Voir* t. II, p. 501) et concédé à la Société anonyme du chemin de fer de la Suippe, pour le compte de laquelle il était exploité par la Compagnie de l'Est, en vertu d'un traité approuvé par décret du 22 janvier 1879 [B. L., 1er sem. 1883, n° 426, p. 70]. D'après le dit traité, la Compagnie de l'Est assurait l'exploitation, à ses risques et périls, jusqu'au 30 juin 1970, terme de la concession, moyennant une annuité à forfait. L'incorporation du chemin laissait ce traité intact. Le conseil général de la Marne, invité à faire l'abandon gratuit de ses droits, y avait consenti, sous diverses conditions, dont l'une, relative à une station et à une halte sur la section de Bétheniville à Challerange, ne pouvait être admise avant l'enquête spéciale à ouvrir ultérieurement à cet égard ; pour parer à toute éventualité, le projet de loi reproduisait la clause de style, aux termes de laquelle les dédommagements dus au département devaient, le cas échéant, être réglés par un décret en Conseil d'État. La dépense de rectification et de doublement de la voie était de 2 300 000 fr.

Quant à la section de Bétheniville à Challeranges, elle devait avoir une longueur de 34 kilomètres et coûter 6 500 000 fr., y compris 700 000 fr. pour le matériel roulant que le Ministre demandait l'autorisation d'acquérir.

Droits réservés au Cnam et à ses partenaires

Le projet de loi fut adopté par la Chambre des députés, le 5 août 1882 [J. O., 6 août 1882], sur le rapport favorable de M. Sarrien en date du 29 juillet 1882 [J. O., 1882, Doc. parl., Ch. d., p. 2275], et par le Sénat, le 30 janvier 1883 [J. O., 31 janvier 1883], conformément aux conclusions du rapport de M. Chardon en date du 25 janvier [J. O., 1883, Doc. parl., S., p. 482]. [Loi du 11 février 1883. — B. L., 1er sem. 1883, n° 756, p. 45].

700. — **Déclaration d'utilité publique de chemins miniers.**

1° *Chemin des mines de sel de Montmorot à la ligne d'intérêt local de Châlon-sur-Saône à Lons-le-Saunier.*

Un décret du 24 février 1883 [B. L., 1er sem. 1883, n° 763, p. 341] faisant, pour la seconde fois, application de la loi du 21 avril 1810, modifiée par celle du 27 juillet 1880, sur les mines, déclara ce chemin d'utilité publique.

Les clauses de ce décret présentaient la plus grande analogie avec celles que nous avons relatées, t. V, p. 742, pour le chemin du Puits-Saint-Pierre de la concession de Thivencelles au Puits-Soult de la concession d'Escautpont. Toutefois, la disposition relative à l'interdiction d'un service public n'y était pas reproduite.

2° *Chemin des mines de Drocourt à la gare d'Hénin-Liétard du réseau du Nord.*

Ce chemin fut déclaré d'utilité publique dans des conditions semblables, par décret du 11 mai 1883 [B. L., 2e sem. 1883, n° 782, p. 45].

701. — **Exploitation provisoire de divers chemins non concédés.**

Droits réservés au Cnam et à ses partenaires

1. — Loi du 28 mars 1883 [B. L., 1er sem. 1883, n° 763, p. 335]. — Sur les vingt-cinq lignes ou sections de lignes énumérées dans la loi du 22 juin 1882 et représentant une longueur de 537 kilomètres, quatorze, ayant ensemble un développement de 308 kilomètres, avaient pu être livrées à la circulation avant le 30 novembre 1882; huit autres, d'une longueur de 138 kilomètres, devaient être terminées dans les premiers mois de 1883, et les trois dernières, dans le second semestre. D'autre part, quatre lignes ou sections, non comprises dans la loi du 22 juin 1882 et représentant ensemble une longueur de 130 kilomètres, devaient être achevées dans le premier semestre 1883.

Le 16 janvier 1883, le Ministre des travaux publics présenta un projet de loi [J. O., 1883, Doc. parl., Ch. d., p. 129] portant autorisation pour le Gouvernement d'assurer l'exploitation provisoire de celles des lignes suivantes qui pourraient être livrées avant le 31 juillet : embranchements de Moncontour, Bastia à Casamozza, Nouaillé à Chauvigny, Favières à Frenelle, Vieilleville à Bourganeuf, Romorantin à Saint-Claude; raccordements d'Elbeuf, Bas-Évette à Giromagny, Argent à Beaune-la-Rollande, Buzy à Laruns, Morlaix à Roscoff, Concarneau à Rosporden (268 km.). Les traités devaient expirer avant le 31 décembre 1883. Le projet de loi, à l'inverse des précédents, ne contenait point de clause relative au matériel roulant, attendu que l'acquisition de ce matériel avait fait l'objet d'une proposition spéciale.

Conformément au rapport de M. de La Porte, en date du 1er mars 1883 [J. O., 1883, Doc. parl., Ch. d., p. 388], la Chambre des députés émit un vote favorable, le 10 mars [J. O., 11 mars 1883].

Le Sénat vota également la loi, le 19 mars [J. O., 20 mars 1883], sur le rapport de M. Béraldi, du 16 mars [J. O., 1883, Doc. parl., S., p. 555].

Droits réservés au Cnam et à ses partenaires

II. — Loi du 4 aout 1883 [B. L., 2e sem. 1883, n° 792, p. 278].— En attendant la décision du Parlement sur les projets de conventions avec les grandes Compagnies, le Ministre des travaux publics soumit à la Chambre, le 16 juin 1883 [J. O., 1883, Doc. parl., Ch. d., p. 1326], une nouvelle demande d'autorisation d'exploitation provisoire pour vingt lignes ou sections, susceptibles d'être ouvertes avant la fin de l'année et présentant un développement de 717 kilomètres (Embranchements de Moncontour, Vieilleville à Bourganeuf, Romorantin à Blois, Argent à Beaune-la-Rolande, Bauvin-Provin à Armentières, Eymoutiers à Meymac, Ploërmel à la Brohinière, Solesmes au Cateau, Fère-Champenoise à Vitry-le-François, l'Étang-la-Ville à Saint-Cloud : raccordements de Pontorson, Miniac à la Gouesnière, Quimper à Douarnenez, Quimper à Pont-l'Abbé, Saint-Laurent-de-la-Prée à la Pointe-de-la-Fumée, Besançon à la frontière suisse, et embranchements sur Lods, Trigueres à Clamecy, Toucy-Moulins à Gien, Montauban à Cahors, Sablé à Sillé-le-Guillaume). Pour répondre à une objection de l'administration des finances, le projet de loi contenait une clause, aux termes de laquelle les traités ne devaient donner lieu qu'à la perception du droit fixe de 3 fr. Ces traités devaient, d'ailleurs, expirer le 31 décembre 1883.

La loi fut votée, le 3 juillet, par la Chambre des députés [J. O., 4 juillet 1883], sur le rapport de M. de La Porte en date du 28 juin 1883 [J. O., 1883, Doc. parl., Ch. d., p. 1239], et le 26 juillet, par le Sénat [J. O., 27 juillet 1883], sur le rapport de M. Magniez en date du 23 juillet [J. O., 1883, Doc. parl., S., p. 966].

III. — Mesures prises en exécution des deux lois du 28 mars et du 4 aout 1883.— En exécution des deux lois du

Droits réservés au Cnam et à ses partenaires

28 mars et du 4 août 1883, dont nous venons de faire connaître les dispositions, le Ministre des travaux publics prit les mesures récapitulées ci-dessous :

DATE des Décrets.	DÉSIGNATION des Lignes ou Sections.	MODE d'exploitation ou administration chargée d'exploiter.	OBSERVATIONS.
5 avril 1883. (B.L., 1er sem. 1883, n° 770, p. 547).	Embranchement de Moncontour. Nouaillé à Chauvigny. Romorantin à Saint-Claude. Raccordement d'Elbeuf.	Administration des chemins de fer de l'État.	
9 avril 1883. (B. L., 1er sem. 1883, n° 772, p. 591).	Buzy à Laruns.	Cie du Midi.	
2 mai 1883. (B.L., 1er sem. 1883, n° 775, p. 742).	Morlaix à Roscoff.	Cie de l'Ouest.	Révision de la convention du 22 juin 1882, au point de vue des gares communes et de la redevance pour le matériel roulant et le mobilier.
10 mai 1883. (B.L., 1er sem. 1883, n° 775, p. 748).	Concarneau à Rosporden.	Cie d'Orléans.	
25 juin 1883. (B.L., 2e sem. 1883, n° 787, p. 185).	Favières à Frenelle. Bas-Évette à Giromagny.	Cie de l'Est.	
4 août 1883. (B.L., 2e sem. 1883, n° 791, p. 271).	Embranchement de Moncontour. Saint-Laurent-de-la-Prée à la Pointe-de-la-Fumée. Eymoutiers à Meymac.	Administration des chemins de fer de l'État.	
4 août 1883. (B.L., 2e sem. 1883, n° 791, p. 272).	Argent à Beaune-la-Rolande. Blois à Romorantin. Vieilleville à Bourganeuf. Montauban à Cahors. Quimper à Douarnenez. Quimper à Pont-l'Abbé.	Cie d'Orléans.	
4 août 1883. (B.L., 2e sem. 1883, n° 791, p. 267).	Ploërmel à la Brohinière. Étang-la-Ville à Saint-Cloud. Sablé à Sillé-le-Guillaume. Miniac à la Gouesnière. Raccordement de Pontorson.	Cie de l'Ouest.	

Droits réservés au Cnam et à ses partenaires

Tous ces traités conclus avec les grandes Compagnies étaient semblables à ceux que nous avons relatés à la fin de l'année 1882.

702. — **Institution d'une Commission unique pour la vérification des comptes des Compagnies.** — Depuis longtemps déjà, l'administration avait reconnu l'utilité de fondre les diverses commissions instituées pour la vérification des comptes des Compagnies, de manière à mieux assurer l'unité de jurisprudence à l'égard des divers réseaux.

Cette amélioration fut réalisée par un décret du 28 mars 1883 [B. L., 1er sem. 1883, n° 770, p. 543], rendu en la forme des règlements d'administration publique. Aux termes de ce décret, la Commission unique comprend :

1° Deux conseillers d'État, dont l'un 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 ;

5° Les inspecteurs généraux du contrôle de l'exploitation, ou, en leur absence, les ingénieurs en chef 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 de leur service.

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 prési-

Droits réservés au Cnam et à ses partenaires

dent pour remplir les fonctions de secrétaires de la Commission.

Le texte du décret du 28 mars 1883 est reproduit *in extenso*, tome IV, p. 575.

703.. — **Modification dans la constitution du conseil d'administration des chemins de fer de l'État.** — Le décret du 18 février 1882 relatif à la constitution du conseil d'administration des chemins de fer de l'État portait, entre autres dispositions (*Voir* t. IV, p. 301, et t. V, p. 545), que le président et le vice-président de ce conseil seraient désignés, chaque année, par le Ministre des travaux publics, et qu'il serait procédé à un renouvellement annuel du quart des administrateurs, par voie de tirage au sort.

Ces dispositions furent rapportées par décret du 28 avril 1883 [B. L., 1er sem. 1883, n° 774, p. 714].

704. — **Interpellation de M. de Janzé au sujet du refus de vente de certains livres ou journaux dans les gares.** — La maison Hachette, à laquelle les Compagnies avaient concédé les bibliothèques des gares, ayant refusé de vendre certains livres ou journaux, M. de Janzé interpella à cet égard le Ministre des travaux publics, dans le cours de la séance du 29 mai 1883 de la Chambre des députés. Suivant cet honorable député, le monopole de librairie, greffé légalement ou illégalement sur celui des transports, devait être, comme ce dernier, soumis à la condition essentielle de traiter tout le monde également et sans faveur. Le pouvoir d'exclusion, dont la maison Hachette se prétendait investie, n'était que la remise en vigueur du droit de veto enlevé en 1875 au Gouvernement par l'Assemblée nationale. Il y avait là une violation flagrante, non seulement de la loi de 1875, mais encore de celle du 29 juillet 1881, qui proclamait la

Droits réservés au Cnam et à ses partenaires

liberté de la librairie, qui substituait au régime de l'autorisation celui de la déclaration, et dont les termes absolus ne souffraient aucune exception, même pour les chemins de fer placés dans le domaine public. Vainement invoquait-on le régime spécial institué par l'article 70 de l'ordonnance du 15 novembre 1846, qui interdisait aux crieurs, vendeurs ou distributeurs, de pénétrer dans les gares, sans une autorisation spéciale du préfet : cette disposition était une pure mesure de police, destinée à sauvegarder le maintien du bon ordre ; à diverses reprises, le Conseil d'État avait jugé que l'administration commettait un détournement de pouvoirs, en se servant, dans un autre but, des droits qui lui étaient ainsi conférés. Le Gouvernement avait le devoir de couper court aux abus signalés par l'orateur; il était absolument armé à cet égard, puisque les traités n'avaient point été soumis à son homologation, indispensable pour la légalité d'une perception quelconque par les Compagnies.

Dans sa réponse, M. Raynal, Ministre des travaux publics, commença par démontrer que, si les chemins de fer appartenaient au domaine public, ils ne constituaient cependant pas des voies publiques ouvertes à tous, sans condition, telles que celles auxquelles s'appliquaient les lois de 1880 et 1881 sur le colportage. Ces lois avaient laissé intacte la législation relative à la police des chemins de fer, l'article 61 de l'ordonnance du 15 novembre 1846 qui posait en principe l'interdiction pour toute personne étrangère au service de pénétrer dans l'enceinte des chemins de fer, et l'article 70 de la même ordonnance, qui prévoyait quelques dérogations à ce principe pour l'exercice de certaines professions, dans l'intérêt des voyageurs, mais en les subordonnant à une autorisation préfectorale. En vertu de ce dernier article, les crieurs, vendeurs ou colporteurs devaient être autorisés, d'abord par les Compagnies, puis par l'autorité administra-

Droits réservés au Cnam et à ses partenaires

tive, à exercer leur industrie à l'intérieur des gares. Les Compagnies, responsables du service, étaient restées incontestablement armées d'un droit d'interdiction collatéral à celui de l'administration. Tel était l'état de la législation.

En consentant à la vente de livres et de journaux sur leurs quais et dans leurs salles d'attente, les Compagnies avaient agi dans l'intérêt des voyageurs ; elles avaient fait aussi une chose utile et sage, en s'adressant à la plus grande maison de librairie de l'Europe. Les traités conclus avec la maison Hachette se justifiaient pleinement à tous les points de vue. Si ces traités n'avaient point été homologués, c'était parce que l'homologation n'était nullement exigible pour les recettes de la nature de celles que l'affermage des bibliothèques pouvait procurer aux Compagnies, parce que l'administration devait se contenter, à cet égard, des communications qu'elle était en droit de prescrire et de son contrôle financier. Passant ensuite à l'examen de l'usage que la maison Hachette avait pu faire de son contrat, le Ministre faisait ressortir l'impossibilité matérielle de déposer toutes les publications dans des locaux très restreints, et la nécessité, qui s'imposait, de faire un triage et d'éliminer, par exemple, les livres peu recommandables au point de vue de la morale ; il ajoutait que, si la maison Hachette avait refusé de vendre le journal de M. de Janzé, intitulé le « Serf de la voie ferrée », c'était à cause des articles injurieux pour les Compagnies que contenait fréquemment ce journal.

Le cas échéant, si le concessionnaire des bibliothèques commettait des abus criants, s'il repoussait toute une catégorie de productions littéraires ou de journaux, le Ministre n'hésiterait pas à agir ; il lui suffirait, pour cela, de retirer toutes les autorisations de vente. Mais une mesure si préjudiciable pour les voyageurs ne pouvait être prise sans des motifs graves qui n'existaient pas en l'espèce. M. Raynal se

Droits réservés au Cnam et à ses partenaires

refusait donc à frapper la maison Hachette, qui d'ailleurs avait donné des preuves incontestées de libéralisme au 16 mai, et à l'honorabilité de laquelle M. Constans avait rendu publiquement hommage, lors de son passage aux affaires.

M. Gatineau et M. Madier de Montjau répliquèrent, le premier en soutenant, au point de vue juridique, que les chemins de fer étaient des lieux publics dans le sens prévu par les lois sur le colportage, le second en attaquant le pouvoir arbitraire que l'on voulait réserver à la maison Hachette et aux Compagnies.

Après quelques mots de M. de Janzé, au sujet des abus qu'il avait signalés dans son journal, l'incident fut clos par l'ordre du jour pur et simple.

705. — **Établissement d'un service de voyageurs sur le chemin de Robiac à la Valette.** — La convention passée avec la Compagnie de Bessèges à Alais pour la concession du chemin de Robiac à la Valette et approuvée par décret du 24 juin 1857 (*Voir* t. II, p. 146) réservait expressément à l'État le droit d'exiger ultérieurement l'établissement d'un service de voyageurs, si l'utilité publique en était reconnue après enquête.

La Compagnie de Paris-Lyon-Méditerranée, substituée par décret du 10 février 1866 à celle de Bessèges à Alais, ayant, de concert avec l'administration, préparé l'organisation de ce service, l'utilité publique en fut déclarée par décret du 19 juin 1883 [B. L., 2e sem. 1883, n° 784, p. 117].

706. — **Doublement de la voie de la section de Morvillars à Delle.** — Nous avons à noter, à la même date, un décret déclarant d'utilité publique le doublement de la voie

Droits réservés au Cnam et à ses partenaires

du chemin de Montbéliard à Delle, entre Morvillars et Delle [Décret du 19 juin 1883. — B. L., 2e sem. 1883, n° 784, p. 121].

707. — Rejet d'une proposition relative au chemin de Bourg-du-Bost à Montmoreau. — M. Trarieux et quelques-uns de ses collègues avaient présenté sous la précédente législature (*Voir* t. V, p. 39) une proposition, tendant à modifier le tracé de la ligne de Périgueux à Montmoreau, déclarée d'utilité publique en 1875, de manière à diriger ce tracé, à partir de Bourg-du-Bost, vers Parcoul et Chalais, au lieu de Montmoreau. La Commission d'initiative parlementaire avait conclu à la prise en considération ; mais l'expiration des pouvoirs de la Chambre avait empêché l'affaire de recevoir toute la suite qu'elle comportait.

Le 16 février 1882, M. Brugère et cinq autres députés reproduisirent la proposition [J. O., 1882, Doc. parl., Ch. d., p. 388].

Dans son rapport sommaire du 3 juillet 1882 [J. O., 1882, Doc. parl., Ch. d., p. 2112], M. Buyat émit un avis défavorable.

La Commission d'initiative avait, en effet, considéré que la mesure réclamée par la Dordogne n'était nullement commandée par des motifs d'utilité publique ; que le Gouvernement et l'Assemblée nationale avaient intentionnellement adopté le tracé aujourd'hui contesté ; que le parallélisme entre la section de Bourg-du-Bost à Montmoreau et le chemin de Ribérac à Angoulême, invoqué par M. Brugère et par ses collègues, se retrouverait entre la ligne de Périgueux à Parcoul et celles de Périgueux à Mussidan et à Coutras et du Bugue à Bergerac et Libourne.

Lors de la discussion des conclusions de M. Buyat, le 21 juin 1883 [J. O., 22 juin 1883], M. Brugère rappela les

Droits réservés au Cnam et à ses partenaires

résultats de l'enquête à laquelle il avait été procédé, depuis 1881, sur les deux tracés ; l'adhésion unanime du département de la Dordogne et celle de cinquante et une communes sur quatre-vingt-huit dans le département de la Charente ; les inconvénients du parallélisme des deux chemins de Ribérac à Montmoreau et de Ribérac à Angoulême ; la supériorité incontestable du trafic que fournirait le passage par la vallée de la Dronne ; les sacrifices considérables consentis par le conseil général de la Dordogne. Il insista pour la réparation de l'erreur commise, suivant lui, en 1875. M. Baïhaut, Sous-secrétaire d'État, appuya la prise en considération, qui lui paraissait justifiée par des motifs sérieux, et dont le rejet pourrait être interprété comme impliquant, en principe, le refus de modifier des déclarations d'utilité publique, alors même qu'il en serait encore temps et que les circonstances auraient changé.

Mais MM. Buyat et Marrot défendirent énergiquement l'œuvre de la Commission. Ils firent remarquer que la question de principe, indiquée par M. Baïhaut, n'était nullement en jeu ; que c'était chose grave de venir dépouiller des populations du bénéfice d'une ligne dont la déclaration d'utilité publique remontait à sept ans et demi et dont le tracé était approuvé depuis six ans ; qu'une mesure de cette nature devait se justifier par des raisons puissantes d'intérêt général ; qu'au cas particulier, on se trouvait exclusivement en présence de compétitions et d'intérêts locaux ; que le prétendu double emploi entre les lignes de Ribérac à Angoulême et de Ribérac à Montmoreau n'avait pas échappé à l'Assemblée nationale ; que l'opinion des ingénieurs avait varié ; que leur dernier avis en faveur de la variante était sujet à caution ; qu'il convenait donc de ne point porter atteinte aux droits acquis et à l'autorité de la loi.

Droits réservés au Cnam et à ses partenaires

La prise en considération fut repoussée.

708. — **Convention relative aux services de surveillance et des douanes sur les chemins de Tarragone à Barcelone et France et du Midi de la France.** — Le réseau des chemins du Midi avait été relié, au mois de janvier 1878, avec le réseau espagnol, entre Barcelone et Port-Vendres. Une convention, approuvée par une loi du 12 juillet 1883, régla les services de surveillance et des douanes à la frontière.

Cette convention attribuait à chaque pays la surveillance des voies du type correspondant, entre la dernière station française de Cerbère et la première station espagnole de Port-Bou, la compétence des tribunaux, en cas d'accident ou de tout autre événement, étant cependant limitée à la frontière des deux États.

Chacune des administrations devait fournir, dans sa gare frontière, les locaux nécessaires à l'administration étrangère, sauf paiement d'un loyer réglé à 6 % des frais de premier établissement.

La Compagnie du Midi assurait le service sur la voie du type français jusqu'à Port-Bou et y appliquait ses tarifs, sans toutefois pouvoir excéder le maximum déterminé par l'acte de concession de la Compagnie espagnole; il en était de même de cette dernière, sur le territoire français.

L'une et l'autre entretenaient les deux voies sur le territoire de leur pays.

Un règlement uniforme pour les signaux et les détails du service d'exploitation devait être concerté entre les deux Compagnies et ratifié par les deux Gouvernements.

La promulgation de la convention a été faite par décret du 31 août 1883 [B. L., 2e sem. 1883, n° 811, p. 885].

Droits réservés au Cnam et à ses partenaires

709. — **Application à l'Algérie de la loi du 11 juin 1880 sur les chemins de fer d'intérêt local et les tramways.** — Le Conseil du Gouvernement de l'Algérie avait demandé la promulgation, en Algérie, de la loi du 11 juin 1880 sur les chemins de fer d'intérêt local et les tramways, sous les réserves suivantes :

1° Suppression de l'article 31, autorisant l'application de la loi du 21 mai 1836 pour les expropriations nécessaires à l'établissement des tramways, attendu que l'Algérie avait, en la matière, une réglementation spéciale (ordonnance du 1er novembre 1844, reconnue et confirmée par la loi du 16 juin 1851);

2° Modification de l'article 12, relatif à l'emploi des ressources créées par la loi du 21 mai 1836, de manière à viser « les ressources créées par le décret du 5 juillet 1854 et « celles qui pourraient être créées par des lois ou décrets « postérieurs pour l'établissement des chemins vicinaux» ;

3° Référence, dans l'article 34, au décret du 5 juillet 1854, article 4, qui avait institué en Algérie l'impôt des prestations.

Sur l'avis conforme du Conseil d'État, un projet de loi fut présenté le 12 juin 1882 à la Chambre des députés [J. O., 1882, Doc. parl., Ch. d., p. 1603] et adopté par cette Assemblée le 12 mars 1883 [J. O., 13 mars 1883], sur le rapport de M. Letellier en date du 8 mars 1883 [J. O., 1883, Doc. parl., Ch. d., p. 403], puis par le Sénat le 3 juillet 1883 [J. O., 4 juillet 1883], sur le rapport de M. Émile Labiche en date du 19 juin 1883 [J. O., 1883, Doc. parl., S., p. 833]. [Loi du 17 juillet 1883. — B. L., 2e sem. 1883, n° 792, p. 277].

Incidemment, M. Labiche avait signalé au Gouvernement le caractère restrictif des articles 12 et 13 du règlement d'administration publique du 20 mars 1882, empreints, sui-

Droits réservés au Cnam et à ses partenaires

vant lui, d'une rigueur que ne commandaient pas nécessairement les articles 13, 14 et 36 de la loi de 1880.

710. — **Ouverture d'un crédit supplémentaire de 4 677 000 fr. pour le chemin du Haut-Sénégal.** — Les travaux du chemin de Kayes à Bafoulabé étaient en pleine exécution. Malheureusement, les difficultés du climat avaient entraîné des mécomptes notables sur les évaluations de dépenses ; le prix de revient kilométrique du chemin de fer proprement dit, primitivement estimé à 88 250 fr., devait être porté à 112 400 fr. ; indépendamment des crédits antérieurement alloués et s'élevant à 16 millions environ, il fallait encore près de 8 millions, dont 4 677 014 fr. sur l'exercice 1883.

Le 26 avril 1883, le Ministre de la marine et des colonies présenta un projet de loi tendant à l'ouverture de ce dernier crédit [J. O., 1883, Doc. parl., Ch. d., p. 689].

Cette proposition donna lieu à un rapport fort développé de M. Arthur Leroy, en date du 9 juin 1883 [J. O., Doc. parl., Ch. d., p. 929]. L'honorable rapporteur commençait par rappeler l'utilité de relier le Sénégal au Niger, au point de vue politique, humanitaire, militaire et commercial ; l'essor considérable pris, depuis quelques années, par nos relations commerciales avec le Sénégal ; l'avenir de notre colonie. Il indiquait ensuite les résultats déjà obtenus, notre situation dans le Haut-Niger, l'état d'avancement des lignes télégraphiques et des études topographiques, les conditions des communications existantes entre Saint-Louis et Kita, le point auquel étaient arrivés les travaux de la voie ferrée. Il donnait les renseignement les plus détaillés sur l'emploi des crédits précédemment votés. Il énumérait les causes de l'insuffisance de ces crédits et insistait particulièrement sur la violence de l'épidémie de fièvre jaune

Droits réservés au Cnam et à ses partenaires

qu'avait eu à subir l'expédition. Il entrait dans l'examen minutieux de tous les articles de dépense. Tout en exprimant le regret que les estimations originaires n'eussent pas été plus précises, il concluait à l'allocation du crédit de 4 677 000 francs et à l'autorisation demandée par le Ministre de traiter, sous la réserve de la sanction du Parlement, pour la concession de l'achèvement et l'exploitation de la ligne de Kayes à Bafoulabé.

Lors de la discussion devant la Chambre des députés, le 3 juillet [J. O., 4 juillet 1883], le projet de loi fut très vivement attaqué par MM. La Vieille, Germain Casse, Blancsubé et Clémenceau, dont les uns contestèrent l'utilité de l'œuvre, et dont les autres critiquèrent le désordre des premières opérations, le gaspillage des deniers de l'État et l'imprévoyance de l'administration de la marine. Il fut, au contraire, habilement défendu par MM. Jules Ferry, président du conseil, Gasconi, Leroy, Maurice Rouvier et Charles Ferry, qui mirent en relief la nécessité patriotique d'assurer notre marche en avant vers le Niger, l'impossibilité d'apporter à des opérations faites en plein désert la régularité usuelle dans la métropole, enfin les exagérations des graves accusations formulées par les adversaires du projet. Après un long débat, la Chambre repoussa une proposition d'ajournement; elle repoussa également une demande d'enquête parlementaire sur la situation financière de l'entreprise et vota le crédit de 4 677 000 fr. [J. O., 4 juillet 1883].

Présenté le 5 juillet 1883 au Sénat [J. O., Doc. parl., S., p. 866], le projet de loi y fit l'objet d'un rapport favorable de M. Barne, en date du 24 juillet 1883 [J. O., Doc. parl., S., p. 972). Cet honorable sénateur recommandait, toutefois, de prendre les précautions nécessaires pour mettre désormais l'œuvre du Sénégal à l'abri de nouveaux mécomptes et, notamment, de chercher à renoncer au mode d'exé-

Droits réservés au Cnam et à ses partenaires

cution en régie, comme l'annonçait d'ailleurs le Gouvernement.

La discussion devant l'Assemblée provoqua, contre l'entreprise, des objections de la part de MM. Lambert de Sainte-Croix et de Saint-Vallier. Le premier de ces deux honorables sénateurs insista sur le désarroi dont on avait eu des preuves manifestes, sur l'instabilité de l'administration coloniale, sur les avis défavorables hautement exprimés par plusieurs gouverneurs, sur le désordre apporté au transport du matériel et des vivres, sur la disproportion des résultats à obtenir avec les sacrifices en hommes et en argent que nous avions déjà subis et auxquels il importait de mettre un terme, sur le défaut absolu d'éléments de trafic pour la section isolée de Kayes à Bafoulabé, sur le peu de services que rendrait cette section. De son côté, M. de Saint-Vallier soutint que, malgré son utilité d'avenir, l'œuvre était absolument prématurée ; qu'il fallait, suivant l'exemple des Anglais et des Américains, provoquer tout d'abord la création de courants et de centres commerciaux, et attendre leur constitution pour les desservir par une voie ferrée ; que, jetée en plein désert, la ligne serait d'un entretien et d'une surveillance presque impossibles ; qu'il convenait de se borner provisoirement à des postes fortifiés servant de points d'appui et de gîtes d'étape à nos colonnes, à nos caravanes et aux tribus ralliées à notre influence. Le projet de loi fut, au contraire, soutenu par MM. Barne, rapporteur, Dislère, directeur des colonies, et l'amiral Jauréguibéry, ancien Ministre de la marine. Ces orateurs rappelèrent les décisions antérieures du Parlement sur la question de principe ; l'impossibilité d'abandonner les travaux sans compromettre notre influence, sans jeter sur notre drapeau un discrédit profond et peut-être sans exposer notre colonie aux plus graves dangers ; les éléments de trafic sur lesquels nous

Droits réservés au Cnam et à ses partenaires

pouvions compter (importation du sel, des guinées, des cotonnades ; exportation des arachides, du baume végétal, de l'ivoire, du mil et du riz) ; les conditions difficiles dans lesquelles s'exécutaient les travaux et qui justifiaient amplement quelques déceptions sur les premières évaluations ; la nécessité de donner un aliment à notre marine marchande, en lui ouvrant des débouchés. La loi fut ensuite votée à une forte majorité [J. O., 2 août 1883]. [Loi du 4 août 1883. — B. L., 2e sem. 1883, n° 780, p. 6].

711. — **Interdiction de faire usage, sans motif plausible, des moyens d'appel mis à la disposition des voyageurs dans les trains.** — L'administration avait, nous l'avons vu (t.V, p. 309), prescrit aux Compagnies de mettre à la disposition des voyageurs, dans les trains, des signaux d'alarme, pour faire appel aux agents des Compagnies.

Dans certains cas, il avait été fait usage de ces appareils sans motif plausible. Tout arrêt des trains en pleine voie pouvant constituer une source de danger, il importait de couper court aux abus de cette nature. Un décret du 11 août 1883 [B. L., 2e sem. 1883, n° 795, p. 315], rendu dans la forme des règlements d'administration publique et en exécution des lois des 11 juin 1842 et 15 juillet 1845, compléta l'article 63 de l'ordonnance du 15 novembre 1846, en ajoutant aux prohibitions énumérées dans cet article celle « de « se servir, sans motif plausible, du signal d'alarme mis à la « disposition des voyageurs, pour faire appel aux agents de « la Compagnie ».

712. — **Substitution de concessionnaire pour le chemin d'Arles à La Tour Saint-Louis.** — Le chemin d'intérêt général d'Arles à La Tour-Saint-Louis avait été déclaré d'utilité publique par une loi du 26 juillet 1873 et concédé à la

Droits réservés au Cnam et à ses partenaires

« Société anonyme de Saint-Louis-du-Rhône » (*Voir* t. III, p. 96). Cette Société n'avait pas terminé ses travaux dans les délais fixés par son cahier des charges ; elle avait, à diverses reprises, demandé son remplacement par d'autres Compagnies, mais sans que l'administration se trouvât en présence de garanties suffisantes pour y consentir.

Le 5 juillet 1883, le Ministre des travaux publics put enfin déférer aux sollicitations de la Société de Saint-Louis-du-Rhône et proposer à la Chambre l'approbation de la substitution d'une Société dite « Compagnie nouvelle du chemin de fer d'Arles à Saint-Louis-du-Rhône ». Le projet de loi portait, en outre, prorogation du délai d'exécution jusqu'au terme d'une période de trois ans, à compter de la promulgation de la loi.

La proposition du Gouvernement fut adoptée par la Chambre des députés le 25 juillet 1883 [J. O., 26 juillet 1883], sur le rapport de M. Rousseau en date du 20 juillet [J. O., 1883, Doc. parl., Ch. d., p. 1427], et par le Sénat le 2 août suivant [J. O., 3 août 1883], sur le rapport de M. Béraldi en date du 30 juillet [J. O., 1883, Doc. parl., S., p. 987]. [Loi du 16 août 1883. — B. L., 2e sem. 1883, n° 792, p. 279].

713. — **Déclaration d'utilité publique d'un embranchement destiné à relier le canal du Rhône au Rhin avec la ligne de Dôle à Poligny.** — Une loi du 6 août 1881 (*Voir* t. V, p. 363) avait déclaré d'utilité publique l'établissement d'un chemin de fer de Dôle à Poligny et autorisé le Ministre des travaux publics à entreprendre les travaux aux frais de l'État.

L'administration crut devoir annexer à cette ligne un embranchement destiné à relier la gare de Bédugné, à Dôle, au canal du Rhône au Rhin avec gare d'eau sur ledit canal. Un décret intervint le 20 août 1883 [B. L., 2e sem. 1883,

Droits réservés au Cnam et à ses partenaires

n° 799, p. 393], pour déclarer l'utilité publique de cet embranchement. Les dépenses de construction devaient être supportées par l'État, sauf déduction des subventions, soit en terrains, soit en argent, qui seraient offertes par le département, les communes ou les propriétaires intéressés.

L'expropriation des terrains devait être accomplie dans le délai de deux ans, à partir de la promulgation du décret.

714. — **Concession du chemin de Ménerville à Tizi-Ouzou.** — Le chemin de Ménerville à Tizi-Ouzou (51 km.), destiné à relier Alger à la partie la plus riche et la plus peuplée de la Kabylie, avait été classé en 1879. Le 13 février 1883, le Ministre des travaux publics déposa sur le bureau de la Chambre un projet de loi tendant à déclarer ce chemin d'utilité publique et à rendre définitive la concession éventuelle qui en avait été faite, par la loi du 2 août 1880 (*Voir* t. V, p. 283). Lors de l'enquête, diverses réclamations s'étaient produites concernant le tracé et les tarifs ; d'accord avec la Commission d'enquête, l'administration avait cru devoir repousser les variantes indiquées par certains intéressés ; quant aux tarifs, le Ministre faisait observer dans son exposé des motifs [J. O., 1883, Doc. parl., Ch. d., p. 255] que la ligne nouvelle devait nécessairement être soumise au régime général du réseau de l'Est algérien, et que les observations de la Commission d'enquête ne seraient pas perdues de vue, lors de l'homologation des taxes.

D'après la convention annexée au projet de loi, le revenu net annuel garanti était, comme dans la convention de 1880, fixé à 5 % du capital de premier établissement, évalué à forfait à 16 917 344 fr., conformément à un avis du Conseil général des ponts et chaussées. Il était toutefois stipulé que, si la longueur de la ligne de Ménerville à Tizi-Ouzou était inférieure à 51 kilomètres, l'évaluation totale serait réduite,

Droits réservés au Cnam et à ses partenaires

de manière à ramener à 16 585 fr. le revenu kilométrique garanti.

La convention soumise à la Chambre indiquait explicitement que, au cas où la recette brute serait inférieure à 7 460 fr., valeur minimum attribuée aux frais d'exploitation dans le barême de 1880, l'avance du Trésor serait augmentée de l'insuffisance. Mais en revanche, dans cette éventualité, il ne devait être tenu compte que de la dépense réelle d'exploitation. La ligne nouvelle et les lignes antérieurement concédées à la Compagnie étaient solidarisées, au point de vue du jeu de la garantie.

La Compagnie, dont le capital-actions s'élevait à 25 millions et le capital-obligations à 81 millions, était autorisée à réaliser sous forme d'obligations les ressources nécessaires à l'établissement du chemin de Ménerville à Tizi-Ouzou. La proportion du capital-actions au capital total devait être ainsi réduite à un cinquième.

M. Hervé Mangon présenta le 6 mars 1883 un rapport favorable [J. O., 1883, Doc. parl., Ch. d., p. 395].

Lors de la deuxième délibération devant la Chambre des députés, le 22 juin, M. le baron des Rotours formula une série de dispositions additionnelles, à savoir :

1° Amendement tendant à interdire aux membres du Parlement de faire partie du conseil d'administration de la Compagnie. — Adopté par 329 voix contre 24, comme conséquence d'un vote récent sur les services postaux.

2° Amendement portant que les rails et le matériel fixe et roulant seraient d'origine française ou algérienne. — M. des Rotours justifiait sa proposition par la très faible part pour laquelle notre industrie entrait dans le chiffre total des importations de fer en Algérie et par les inconvénients politiques qu'il pouvait y avoir à paraître tributaire de l'étranger aux yeux des indigènes. Mais le rapporteur

Droits réservés au Cnam et à ses partenaires

obtint le rejet de cette proposition, en faisant valoir qu'elle soulevait une question très grave au point de vue du régime douanier; que la proportion des aciers étrangers importés en Algérie était relativement peu considérable; que, vu l'état de notre production, il pouvait être indispensable de recourir aux autres pays pour les traverses et le matériel roulant; que, pour les locomotives et les véhicules, la solidarité de l'exploitation du chemin de Ménerville à Tizi-Ouzou avec celle des autres chemins concédés à la Compagnie de l'Est-Algérien rendait impossible l'application de la clause proposée par M. des Rotours; enfin que le rôle de la Chambre devait se borner à approuver ou à rejeter en bloc la convention.

3° Dispositions aux termes desquelles les fonds réalisés par les émissions devaient être entièrement utilisés dans l'entreprise; le montant des frais d'émission devait être fixé par le Ministre des finances; l'évaluation de 16 917 344 fr. et le taux de garantie de 5 %, au lieu de constituer des forfaits, seraient de simples maxima; le Ministre des travaux publics serait investi du droit d'imposer l'établissement de nouvelles stations, après la mise en exploitation, et de prescrire des tarifs communs avec les Compagnies voisines; le concessionnaire serait tenu d'accorder aux employés blessés et aux veuves et enfants des agents tués des pensions égales au traitement d'activité des victimes. — M. des Rotours invoqua, à l'appui de sa proposition, la nécessité d'assurer la bonne exécution de la ligne, de se conformer pour la garantie aux règles de la métropole, d'éviter le retour des abus scandaleux constatés sur d'autres points de la colonie, de résoudre les difficultés contentieuses auxquelles l'établissement de nouvelles stations avait donné lieu en France, de ne pas laisser se reproduire les conflits survenus entre l'Est-Algérien et la Compagnie de Bône à Guelma pour les

Droits réservés au Cnam et à ses partenaires

échanges de matériel et de marchandises, de profiter de l'occasion pour assurer le sort des agents de la Compagnie.

L'amendement fut repoussé après une réponse du rapporteur. Dans cette réponse, M. Hervé Mangon fit valoir qu'on se trouvait en présence, non point d'un contrat entièrement nouveau, mais de l'application d'une convention antérieure, dont les principes devaient être respectés; que les évaluations forfaitaires, faites en exécution de cette convention, l'avaient été avec un soin extrême; que le droit d'imposer après coup la construction de stations nouvelles était inconciliable avec le forfait; que la clause relative aux tarifs communs ne pouvait être adoptée, sans violation des conventions conclues avec les autres Compagnies; enfin, que la disposition relative aux employés ne pouvait être efficace, puisqu'elle s'appliquait exclusivement à un petit tronçon du réseau.

Présenté au Sénat le 12 juillet 1883 [J. O., 1883, Doc. parl., S., p. 885], le projet de loi fut voté sans débat, le 26 juillet, par cette Assemblée [J. O., 27 juillet 1883], sur le rapport favorable de M. le général Farre en date du 23 juillet 1883 [J. O., 1883, Doc. parl., S., p. 964]. [Loi du 23 août 1883. — B. L., 2e sem. 1883, n° 798, p. 345].

715. — **Classement dans le réseau d'intérêt général et déclaration d'utilité publique du chemin de La Guerche à la ligne de Tours à Montluçon.** — Ce chemin, qui devait constituer le prolongement, vers Nevers, des lignes de Poitiers ou de Châtellerault au Blanc et à La Châtre et de Lapeyrouse à Sancoins, avait été antérieurement déclaré d'utilité publique par décret du 8 février 1878 et concédé au titre d'intérêt local (*Voir* t. III, p. 455]. Mais le concessionnaire, n'ayant pas satisfait à ses engagements, avait été

Droits réservés au Cnam et à ses partenaires

frappé de déchéance et la déclaration d'utilité publique était devenue caduque.

Le Ministre des travaux publics, prenant en considération l'intérêt général de la ligne, présenta, le 8 juillet 1882 [J. O., 1882, Doc. parl., Ch. d., p. 2131], un projet de loi tendant à le classer dans le réseau national et à faire revivre la déclaration d'utilité publique. La dépense était évaluée approximativement à 8 millions, non compris le matériel roulant, pour 87 kilomètres. Le département du Cher prenait à sa charge la moitié de la dépense d'acquisition des terrains et garantissait l'État contre toutes les conséquences du procès engagé devant le Conseil d'État par l'ancien concessionnaire.

Le projet de loi fut voté sans débat, le 5 août 1882, par la Chambre des députés [J. O., 6 août 1882], sur le rapport favorable de M. Chantemille en date du 29 juillet [J.O., 1882, Doc. parl., Ch. d., p. 2275], et les 23 et 30 juillet 1883 par le Sénat [J. O., 31 juillet 1883], sur le rapport de M. Merlin en date du 21 juillet [J. O., 1883, Doc. parl., S., p. 963]. [Loi du 23 août 1883. — B. L., 2e sem., 1883, n° 792, p. 280].

716. — Conventions avec les six grandes Compagnies.

I. — Projets de conventions. — La déclaration ministérielle portée devant les Chambres le 22 février 1883 annonçait: « l'ouverture de négociations avec les grandes Com-
« pagnies de chemins de fer et le ferme espoir qu'il en sor-
« tirait des conventions équitables, respectueuses des droits
« de l'État, et de nature à faciliter l'exécution des grands
« travaux publics, sans charger à l'excès notre crédit. »

Conformément à cette déclaration, M. Raynal, Ministre des travaux publics, déposa le 11 juin 1883, sur le bureau de la Chambre des députés, quatre conventions conclues avec

Droits réservés au Cnam et à ses partenaires

les Compagnies de Paris-Lyon-Méditerranée, du Nord, du l'Est et du Midi ; les 28 juin et 17 juillet, il en présenta deux autres pour les réseaux d'Orléans et de l'Ouest.

Nous allons faire connaître brièvement les dispositions principales de ces contrats, en les prenant dans l'ordre qui leur fut assigné lors de la discussion devant la Chambre des députés, c'est-à-dire en les examinant successivement pour les Compagnies de Paris-Lyon-Méditerranée, d'Orléans, du Nord, du Midi, de l'Est et de l'Ouest, et en tenant compte d'ailleurs d'avenants intervenus avant ou pendant la discussion à la Chambre (1).

1. *Convention avec la Compagnie de Paris-Lyon-Méditerranée* [J. O., 1883, Doc. parl., Ch. d., p. 826].

Le troisième réseau comprenait 3 000 kilomètres environ, dans la région desservie par cette Compagnie. La convention en concédait 1949 kilomètres (art. 1er), savoir :

1349 kilomètres environ, constitués par des lignes expressément dénommées et concédées, soit à titre ferme, pour celles qui étaient déjà déclarées d'utilité publique, soit à titre éventuel et sous réserve de la déclaration d'utilité publique à intervenir, pour les autres lignes ;

600 kilomètres constitués par des lignes non dénommées, à désigner ultérieurement par l'administration, la Compagnie entendue.

L'État abandonnait en outre deux lignes de 89 kilomètres de longueur.

Le Gouvernement laissait ainsi provisoirement de côté 1100 kilomètres antérieurement classés. Il se proposait d'examiner ultérieurement s'il ne serait pas possible d'en

(1) *Voir* à la fin du volume, dans les documents annexes, le texte de ces conventions.

Droits réservés au Cnam et à ses partenaires

construire un certain nombre à voie étroite, de constituer des groupes locaux, susceptibles d'exploitation isolée, et de fournir aussi un aliment sérieux à l'industrie privée, en dehors des grandes Compagnies.

La Compagnie contribuait aux dépenses des lignes dont elle devenait concessionnaire, en fournissant une somme de 25 000 fr. par kilomètre pour la superstructure, et en outre le matériel roulant, le mobilier et l'outillage des gares, que l'exposé des motifs évaluait également à 25 000 fr. : c'était un sacrifice approximatif de 50 000 fr. par kilomètre, soit d'une centaine de millions. L'État supportait le surplus des dépenses, y compris celles d'agrandissement et de modification des gares de jonction avec les lignes antérieurement concédées (art. 6).

Sauf pour trois chemins, dont la superstructure était déjà très avancée, la Compagnie devait exécuter ou achever les travaux, dans l'ordre qui lui serait indiqué par l'administration supérieure, et faire toutes les avances de fonds nécessaires. Toutefois, le Gouvernement conservait le droit de renoncer au bénéfice de ces avances, à charge par lui d'en prévenir la Compagnie six mois auparavant. Sauf des exceptions motivées par des circonstances de force majeure ou par le caractère aléatoire de certaines estimations, telles que : acquisitions de terrains, percement de souterrains, épuisements exceptionnels, consolidation et assainissement de tranchées et remblais, etc., les dépenses à rembourser par l'État ne pouvaient excéder des maxima à fixer, après l'approbation des projets d'exécution, soit d'un commun accord entre l'État et la Compagnie, soit par des arbitres, dont deux au choix des parties et un troisième désigné, s'il y avait lieu, par les deux premiers ou par le président du tribunal civil de la Seine. Le Ministre des travaux publics se réservait la faculté de faire exécuter les tra-

Droits réservés au Cnam et à ses partenaires

vaux par ses ingénieurs, dans le cas où il ne pourrait accepter les évaluations de la Compagnie (art. 6).

La Compagnie était remboursée de ses avances par le paiement d'annuités correspondant aux charges des emprunts contractés par elle, pour faire face aux dépenses incombant à l'État (art. 8).

Les délais d'exécution étaient fixés (art. 9) :

A dix-huit mois pour les lignes dont la Compagnie n'exécuterait que la superstructure ;

A cinq ans, à partir de l'approbation de l'ensemble des plans parcellaires, pour les lignes dont elle ferait l'infrastructure, sauf réduction au prorata des dépenses antérieures, en ce qui touchait les chemins déjà commencés.

La Compagnie devait produire les plans parcellaires dans les délais suivants :

Deux ans pour 200 kilomètres,

Trois ans pour 600 kilomètres,

Quatre ans pour 1200 kilomètres,

à compter de la date de la loi approuvant la convention, pour les lignes concédées définitivement, et à compter de la concession définitive, pour les autres.

N'était pas compris dans la supputation des délais le temps pendant lequel les projets resteraient entre les mains de l'administration.

La Compagnie ne pouvait être tenue de livrer annuellement plus de 200 kilomètres des lignes dont l'infrastructure aurait été terminée ou exécutée par elle, ce qui portait la durée de construction des 2000 kilomètres à dix années environ.

En cas de retard du fait de la Compagnie, son concours était augmenté de 5 000 fr. par kilomètre et par année de retard : il y avait là une pénalité nouvelle et sérieuse, à laquelle la Compagnie n'avait avantage à s'exposer que dans

Droits réservés au Cnam et à ses partenaires

l'hypothèse inadmissible où l'insuffisance du revenu kilométrique atteindrait pareille somme.

La Compagnie avait passé le 28 juillet 1881, avec la Compagnie des Dombes et du Sud-Est, un traité (1) portant affermage ou cession des lignes appartenant à cette dernière ou rachetées par elle à la Compagnie des chemins de fer du Rhône : l'État ratifiait ces traités et déclarait d'intérêt général celles des lignes précitées qui étaient jusqu'alors d'intérêt local (art. 3).

(1) Aux termes de ce traité, la Compagnie des Dombes et du Sud-Est a cédé à la Compagnie de Paris-Lyon-Méditerranée, pour une période de soixante-quinze ans à compter du 1er juillet 1882, l'exploitation des lignes suivantes :

Intérêt général	Sathonay à Bourg	51 km.	203 km.
	Bourg à La Cluse	37	
	La Cluse à Bellegarde	29	
	Lyon à Montbrison	80	
	Sathonay à Lyon-Saint-Clair	6	
Intérêt local	Mâcon à Paray-le-Monial	77	222 km.
	Châlon-sur-Saône à Lons-le-Saulnier	65	
	Bourg à Saint-Germain-du-Plain	62	
	Ambérieu à Montalieu	18	
	TOTAL		425 km.

La Compagnie de Paris-Lyon-Méditerranée est en outre substituée, pour la même période, aux charges et aux droits résultant, pour la Compagnie des Dombes, des conventions conclues entre cette dernière et celle de Lyon à Trévoux (19 km.).

Elle reçoit le matériel roulant de la Compagnie des Dombes, se charge de l'exploitation à ses risques et périls, prend à son compte les travaux complémentaires ainsi que les travaux de construction du chemin de Sathonay à Saint-Clair, paie à la Compagnie des Dombes une indemnité annuelle fixée à 2 millions pour la première année et augmentant de 40 000 fr. par an jusqu'au maximum de 2 400 000 fr., et sert, en outre, une annuité égale au revenu net de la ligne de Lyon à Trévoux, tel qu'il a été fixé pour servir de base au rachat. A l'expiration du traité, elle doit rendre compte du matériel roulant et des objets mobiliers.

En cas de rachat total ou partiel du réseau des Dombes, l'annuité et les indemnités en capital appartiennent à la Compagnie de Paris-Lyon-Méditerranée jusqu'au terme du contrat. En cas de rachat du réseau de Paris-Lyon-Méditerranée, le contrat est résilié de plein droit et la Compagnie des Dombes doit rembourser les frais de construction de la ligne de Sathonay à Lyon-Saint-Clair.

Droits réservés au Cnam et à ses partenaires

Le chemin de fer de la Joliette à l'Estaque, concédé à la Compagnie le 1er mai 1863, avait été ajourné pour des raisons diverses. La Compagnie s'engageait à le construire dans un délai de quatre ans, le Gouvernement se réservant le droit d'option, pendant six mois, entre deux tracés en présence : l'un par le littoral, l'autre par l'intérieur des terres (art. 4).

Depuis longtemps, Marseille réclamait une grande gare maritime dans le quartier d'Arenc : la Compagnie prenait l'engagement de construire cette gare à ses frais, si le tracé par l'intérieur des terres était préféré au tracé par le littoral pour la ligne de l'Estaque. Il y avait là une dépense de 20 millions, sur laquelle la Compagnie ne recevrait que la valeur de la moitié des terrains de la gare d'Arenc et de ses annexes (art. 4).

Les lignes nouvelles étaient réunies à celles de l'ancien et du nouveau réseau de la Compagnie, pour constituer un ensemble régi par le même cahier des charges et donnant lieu, désormais, à un compte unique de recettes et de dépenses d'exploitation. L'exposé des motifs insistait sur la simplification qui résulterait de cette réunion et sur les avantages qu'y trouverait l'État, en laissant ainsi définitivement à la charge de la Compagnie les insuffisances d'exploitation du troisième réseau (art. 10). Le compte des dépenses comprenait notamment les allocations de la Compagnie pour la caisse de retraites; les impôts; les frais de contrôle; les indemnités pour accidents, pertes, avaries, incendies; les charges afférentes aux subventions attribuées aux voies de fer en correspondance avec le réseau, ainsi qu'aux traités de correspondance par terre, par eau ou par voie de fer, sauf autorisation préalable du Ministre pour ces derniers éléments de dépense.

Les stipulations antérieures, relatives à la garantie d'in-

Droits réservés au Cnam et à ses partenaires

térêt, étaient modifiées comme il suit (art. 11). Sur le produit net, la Compagnie prélevait :

1° Les charges de ses emprunts, sous déduction des annuités de subventions :

a. Pour le rachat, la construction et la mise en service de son ancien réseau actuel, accru des chemins des Dombes ;

b. Pour le paiement de sa contribution aux lignes nouvelles ;

c. Pour les travaux complémentaires, exécutés conformément à des projets approuvés par le Ministre ;

2° Une somme de 44 millions, correspondant à un dividende de 55 fr. par action (1).

L'excédent était déversé sur le nouveau réseau actuel, jusqu'à concurrence de la garantie accordée par l'État pour les charges effectives des sommes empruntées par la Compagnie, sous déduction des annuités de subventions, sans que le capital ainsi garanti pût dépasser 626 millions ou 649 millions, suivant que la ligne de Gap à Briançon ne serait pas ou serait, au contraire, prolongée jusqu'à la frontière de l'Italie

Comme on le voit, la division en ancien et nouveau réseau, la combinaison du déversoir et le maximum du capital garanti étaient maintenus en fait par la convention. La limitation des dépenses afférentes à l'ancien réseau était supprimée, au point de vue du revenu réservé ; la garantie, au lieu de continuer à porter sur un taux conventionnel pour les lignes du nouveau réseau, portait sur le taux effectif des emprunts ; le 1 10 % disparaissait ; les travaux complémentaires n'étaient plus limités par des maxima ;

(1) D'après les conventions antérieures, en supposant faites toutes les dépenses prévues par les conventions, le dividende réservé était de 61 fr. 55 (*Voir* t. IV, p. 961.)

Droits réservés au Cnam et à ses partenaires

ils ne nécessitaient plus une autorisation préalable par décret en Conseil d'État, mais une simple approbation ministérielle. Le compte d'établissement était, à cette occasion, réglé à forfait, au 31 décembre 1882, subventions non déduites:

à 2 607 960 540 fr. 71 pour l'ancien réseau ;
à 728 634 259 fr. 78 pour le nouveau réseau.

Total 3 336 594 800 fr. 49,

non compris 40 170 271 fr. 38, pour les approvisionnements.

Les règles du partage étaient également modifiées (art. 13). La Compagnie prélevait sur son produit net :

1° Les charges effectives des emprunts contractés par elle pour l'ensemble de son réseau, y compris les approvisionnements, dans la limite d'un maximum de 40 millions;

2° Une somme de 60 millions, correspondant à un dividende de 75 fr. par action (1).

Le surplus était partagé, à raison de deux tiers pour l'État et un tiers pour la Compagnie : c'était une augmentation d'un sixième sur la part du Trésor.

Sur les lignes concédées à la Compagnie par la convention nouvelle, le nombre de trains exigible dans chaque sens était de un par 3 000 fr. de recette kilométrique locale, avec minimum de trois (art. 14).

L'État ne pouvait exiger de trains de nuit, avant que la recette locale atteignît 15 000 fr. par kilomètre, sauf à prendre à son compte les dépenses supplémentaires afférentes à ce service.

Jusqu'au 1er janvier qui suivrait l'achèvement des lignes concédées par la convention, la Compagnie pouvait porter au compte d'exploitation les insuffisances de ces lignes et de

(1) D'après les conventions antérieures, ce dividende devait atteindre 78 fr. 30 (*Voir* t. IV, p. 967).

Droits réservés au Cnam et à ses partenaires

celles qui lui avaient été concédées en 1875, y compris les charges des capitaux dépensés par elle pour l'exécution et la mise en service de ces lignes.

Le Gouvernement conservait à toute époque le droit de racheter l'intégralité de la concession, Toutefois, dans ce cas, les règles antérieures étaient interprétées ou modifiées ainsi qu'il suit (art. 17).

La loi Montgolfier avait prévu que les lignes concédées depuis moins de quinze ans seraient payées, non d'après leur produit net, mais d'après leur coût de premier établissement ; les Compagnies avaient élevé la prétention de faire partir le délai de quinze ans de la mise en exploitation ; cette interprétation était consacrée par le contrat nouveau.

De plus, la Compagnie avait droit au remboursement des dépenses complémentaires de premier établissement, sauf déduction d'un quinzième pour chaque année écoulée depuis la clôture de l'exercice durant lequel auraient été exécutés les travaux. L'exposé des motifs justifiait cette innovation, en faisant remarquer que, au cas de rachat anticipé, il était juste de dédommager la Compagnie de travaux dont l'effet utile n'était pas complet avant une période de quinze ans, et que, d'ailleurs, cette mesure était seule capable d'assurer le perfectionnement et le développement incessants de l'outillage de nos chemins de fer.

L'achèvement du réseau ayant dominé les préoccupations du Gouvernement, la question des tarifs n'avait pu trouver, dans les négociations, une part aussi large que l'eût désiré le Ministre. Il était impossible d'obtenir à la fois des Compagnies un puissant concours dans les travaux et des réductions considérables dans les taxes ; à plus forte raison, ne pouvait-on attribuer à l'État l'autorité sur les tarifs : car il eût fallu consolider les dividendes actuels, exposer le Trésor à des sacrifices incompatibles avec la situation finan-

Droits réservés au Cnam et à ses partenaires

cière, lier le sort du budget à celui des chemins de fer, le soumettre à des fluctuations inadmissibles et aux entraînements des pouvoirs publics.

Toutefois, la convention portait (art. 15) que, si l'État renonçait à la surtaxe de 10 °/₀ ajoutée en 1871 aux impôts de grande vitesse, la Compagnie réduirait, de son côté, la taxe de la 2e classe de voyageurs de 10 °/₀ et celle de la 3e classe de 20 °/₀, et s'imposerait ainsi un sacrifice un peu supérieur à celui de l'État, étant donné que le produit des voyageurs de 3e classe est plus élevé que celui des voyageurs de 1re classe : ces deux dégrèvements combinés abaisseraient les prix de :

10 °/₀ pour la 1re classe
20 °/₀ — 2e —
30 °/₀ — 3e —.

En cas de rachat dans les cinq années qui suivraient cette réduction, l'annuité serait augmentée, le cas échéant, de la part correspondante, en prenant pour base la recette de la dernière année qui aurait précédé la réforme.

De plus, dans l'hypothèse où l'État opèrerait de nouvelles réductions sur son impôt, la Compagnie consentait à une réduction équivalente, pourvu qu'elle eût retrouvé les recettes nettes acquises avant le premier dégrèvement. Ainsi, en supposant l'impôt de 23 °/₀ complètement supprimé, ce qui correspondait à une somme de 85 millions, la diminution des prix de transport pourrait atteindre :

30 °/₀ pour la 1re classe
40 °/₀ — 2e —
50 °/₀ — 3e —,

ce qui constituerait une véritable révolution économique dans le transport des voyageurs.

En dehors de la convention, des négociations actives avaient eu lieu sur la tarification des marchandises. Les ré-

Droits réservés au Cnam et à ses partenaires

sultats de ces pourparlers sont consignés dans une lettre, du 26 mai 1883, de la Compagnie de Paris-Lyon-Méditerranée, dont le lecteur trouvera le texte dans les annexes, à la fin de ce volume. La Compagnie acceptait le système des barêmes à base kilométrique décroissante ; les prix fermes de gare à gare cessaient d'être la règle, pour devenir l'exception. Des réductions sensibles étaient apportées aux prix de la grande vitesse et à ceux de la petite vitesse, pour des articles très intéressants, tels que la houille et les engrais. La Compagnie promettait tout son concours pour la réalisation des mesures nouvelles, dont l'administration lui signalerait l'utilité, en vue de défendre et de développer le mouvement de transit, auquel nos ports et nos voies ferrées pouvaient légitimement prétendre. En ce qui touchait les tarifs d'importation, elle se mettait à la disposition du ministère, pour modifier toute combinaison de prix dont l'effet pourrait être d'altérer les conditions économiques résultant de notre régime douanier, sous la seule réserve qu'il s'agît de marchandises ne pouvant être importées à plus bas prix par d'autres voies de transport. En ce qui concernait les tarifs d'exportation, elle admettait que les taxes totales fixées pour le transit s'appliquassent aux expéditions faites à l'étranger par des gares intermédiaires entre celles d'entrée et de sortie et même par des gares situées sur les embranchements, dans une zone de 50 kilomètres de part et d'autre, pourvu que la distance totale de ces dernières gares à celle de sortie fût inférieure à la longueur de l'itinéraire de transit. Pour les tarifs d'importation, comme pour les tarifs d'exportation, il était institué une commission, devant laquelle les Compagnies seraient entendues et représentées avec voix délibérative, et qui devrait être appelée à délibérer de nouveau dans un délai de deux mois, au cas où elle se prononcerait contre l'avis des Compagnies.

Droits réservés au Cnam et à ses partenaires

Parmi les clauses que nous venons d'analyser, celles qui ont un caractère général se retrouvent dans presque toutes les autres conventions: ce sont les dispositions relatives à l'exécution des travaux, aux avances de la Compagnie pour le compte de l'Etat, aux maxima des dépenses, aux délais, à la pénalité en cas de retard, à la réunion des comptes des divers réseaux, aux travaux complémentaires, au nombre de trains, à la part du Trésor dans les bénéfices, à l'imputation temporaire des insuffisances au compte d'établissement, aux conditions du rachat, à la réduction éventuelle des taxes de voyageurs; les engagements pris par la Compagnie de Paris-Lyon-Méditerranée, pour les tarifs internationaux et pour la refonte générale des taxes, l'étaient également par les autres Compagnies. Nous nous abstiendrons d'y revenir, si ce n'est en cas de clause exceptionnelle.

2. *Convention avec la Compagnie d'Orléans* [J. O., 1883, Doc. parl., Ch. d., p. 944].

Le Ministre reprenait à la Compagnie les lignes d'intérêt général de Nantes à la Roche-sur-Yon, de Niort à la Possonnière, de Saint-Benoist à La Rochelle et à Rochefort, et la ligne d'intérêt local de Château-du-Loir à Saint-Calais, dont le développement total était de 444 kilomètres, et le produit annuel de 3 millions, pour les rattacher au réseau d'État, qui prenait ainsi possession de tout le triangle compris entre la mer, la ligne de Tours à Nantes et Saint-Nazaire et celle de Tours à Bordeaux (art. 1er); en échange, il livrait dix lignes, dont les plus importantes étaient celles d'Angoulême à Limoges et de Tours à Montluçon, et qui présentaient, ensemble, une longueur de 984 kilomètres (art. 2).

Pendant les cinq premières années, à compter de l'achèvement de la ligne de Tours à Montluçon et à Lavaud-Franche, la Compagnie devait verser au Trésor le produit

Droits réservés au Cnam et à ses partenaires

net des lignes qui lui étaient ainsi livrées et recevoir celui des lignes dont elle faisait l'abandon. A l'expiration de la cinquième année, on devait calculer le produit net moyen des cinq années écoulées, pour les deux groupes; la différence formerait une annuité à verser jusqu'à la fin de la concession, par l'État ou par la Compagnie, suivant que l'écart serait en faveur des lignes livrées par la Compagnie ou en faveur des lignes cédées par l'État, et être portée, soit en recette, soit en dépense, au compte d'exploitation (art. 5).

La Compagnie recevait la concession définitive de 1 905 kilomètres et la concession éventuelle de 120 kilomètres; elle s'engageait, en outre, à accepter la concession de 400 kilomètres non dénommés; enfin l'État lui abandonnait cinq chemins de peu d'importance, ayant ensemble un développement de 103 kilomètres; son réseau d'intérêt général s'augmentait ainsi de 3 112 kilomètres, mais elle perdait 44 kilomètres de chemins d'intérêt local (art. 3).

La dette de la Compagnie envers l'État, liquidée au 1er janvier 1883 à 205 398 881 fr. 26, cessait de porter intérêt à partir du 1er janvier 1884 et devait être remboursée en travaux (art. 7).

La contribution de la Compagnie aux lignes nouvelles se composait de :

40 millions, pour la ligne de Limoges à Montauban (261 km.), soit un peu plus de 150 000 fr. par kilomètre;

25 000 fr. par kilomètre, pour la superstructure des autres lignes concédées, soit 54 millions;

La dépense du matériel roulant, ainsi que du matériel, du mobilier, de l'outillage des gares et des approvisionnements des lignes concédées, abandonnées ou échangées (1), soit,

(1) Ces lignes ne devant, toutefois, entrer en ligne de compte que pour la différence de leur longueur et de celle des lignes reprises à la Compagnie et livrées par elle, sans matériel.

Droits réservés au Cnam et à ses partenaires

à raison de 25 000 fr. par kilomètre, 77 millions. C'était, au total, un concours de 171 millions (art. 8).

La Compagnie s'engageait, en outre, à exécuter à ses frais la transformation du chemin de Paris à Sceaux et à Limours, pour le ramener à la voie ordinaire : ce travail pouvait être estimé à 10 millions (art. 9).

Les dépenses à faire pour le compte de l'État étaient couvertes, en premier lieu, par voie de compensation avec les sommes dues par la Compagnie au titre de la garantie d'intérêt (art. 10).

L'État se réservant d'achever les travaux d'infrastructure ou de superstructure commencés par lui, la convention ne prévoyait pas de réduction des délais au prorata des dépenses déjà effectuées. La Compagnie devait produire ses plans parcellaires dans un délai de quatre ans; elle ne pouvait être tenue de livrer annuellement à l'exploitation plus de 250 kilomètres (art. 12).

Au point de vue de la garantie d'intérêt, la Compagnie ne pouvait avoir recours à cette garantie que si le produit net était insuffisant pour faire face aux charges de toutes les obligations, y compris les capitaux affectés aux approvisionnements, jusqu'à concurrence d'une somme de 40 millions, et pour servir aux actions un dividende total de 33 600 000 fr., soit de 56 fr. par titre (1). A l'inverse de la convention avec la Compagnie de Lyon, la convention avec la Compagnie d'Orléans contenait ainsi une innovation, consistant à garantir le dividende simplement réservé par les conventions antérieures pour les actions (art. 14).

Les dépenses de premier établissement de l'ancien réseau et des chemins de la Sarthe étaient arrêtées au 31 dé-

(1) D'après les conventions antérieures, en supposant faites toutes les dépenses prévues, le dividende réservé était de 56 fr. 10 (*Voir* t. IV, p. 959).

Droits réservés au Cnam et à ses partenaires

cembre 1882, déduction faite des subventions en capital :

à 519 257 447 fr. 13 pour l'ancien réseau ;

à 17 262 864 32 pour les chemins de la Sarthe.

Total 536 520 311 fr. 45.

Le revenu avant partage était de 41 200 000 fr., soit 72 fr. par action (1).

L'administration des chemins de fer de l'État était investie du droit d'établir jusqu'à Paris les tarifs des voyageurs et des marchandises en provenance ou en destination de son réseau, sans que le prix de chaque transport pût être inférieur à celui perçu par la Compagnie pour le même transport entre la gare de jonction et Paris ou *vice-versa* : le prix total était partagé entre les deux réseaux au prorata de la distance kilométrique (art. 16).

La répartition du trafic était faite entre la Compagnie d'Orléans et l'administration des chemins de fer de l'État, en l'attribuant à l'itinéraire le plus court, sauf à tenir compte des déclivités de plus de 15 millimètres et des transmissions. En cas de désaccord, il devait être statué par voie d'arbitrage.

En cas de rachat, l'annuité ne pouvait être inférieure au revenu garanti, y compris le dividende de 56 fr. par action (art. 19).

Dans son exposé des motifs, le Gouvernement faisait valoir que le réseau d'État obtenait les satisfactions légitimes auxquelles il pouvait prétendre. L'enchevêtrement de ce réseau avec celui d'Orléans prenait fin ; s'il perdait un certain nombre de lignes, éparses et mal reliées entre elles, en revanche il se cantonnait dans une région triangulaire ayant pour sommets Tours, Nantes et Bordeaux ; les lignes de Tours à Savigny et de Saumur à Château-du-Loir

(1) D'après les conventions antérieures, ce dividende était de 88 fr. 30 (*Voir*, t. IV, p. 967).

Droits réservés au Cnam et à ses partenaires

lui donnaient un débouché vers Chartres et vers Rouen; il constituerait désormais un ensemble bien homogène, facilement exploitable et dès aujourd'hui plus productif que le réseau actuel.

3. *Convention avec la Compagnie du Nord* [J. O., 1883, Doc. parl., Ch. d., p. 830].

La Compagnie du Nord obtenait la concession définitive de sept lignes ayant ensemble une longueur de 201 kilomètres et la concession éventuelle de quatre lignes ayant un développement de 63 kilomètres. Elle s'engageait, en outre, à accepter, le cas échéant, des concessions supplémentaires, dans la limite du reliquat sur une dépense totale de construction de 90 millions (art. 1[er]).

L'État lui abandonnait six lignes ayant ensemble 161 kilomètres (art. 2).

Il ratifiait (art. 3) la reprise, par la Compagnie du Nord, des concessions de Lille-Valenciennes, Lille-Béthune, Picardie et Flandres, Abancourt au Tréport, Fréven-Gamaches, ainsi que le traité d'exploitation, conclu entre la Compagnie du Nord et celle du Nord-Est. (1). Les lignes

(1). Les clauses principales des traités visés par l'article 3 de la convention sont les suivantes :

I. — TRAITÉ DU 17 DÉCEMBRE 1875 AVEC LA COMPAGNIE DU NORD-EST.

La Compagnie du Nord s'est chargée d'exploiter, pendant toute la durée de leur concession, les lignes d'intérêt général ci-dessous désignées, qui constituent le réseau de la Compagnie du Nord-Est :

Lille à Comines	305 km.
Tourcoing à Menin	
Gravelines à Watten	
Saint-Omer à Berguette	
Berguette à Armentières	
Dunkerque à Calais, par Gravelines	
Somain à Roubaix et à Tourcoing, par Orchies et Cysoing	
Jeumont à Anor	
Chauny à Anisy	

Droits réservés au Cnam et à ses partenaires

de ces Compagnies secondaires étaient rattachées à l'ancien réseau de la Compagnie du Nord : il en était de même des lignes d'intérêt local précédemment concédées à cette Compagnie et du chemin de ceinture de Lille.

Prolongement sur le territoire belge des lignes de Lille à Comines et de Tourcoing à Menin, jusqu'à Comines et Menin.

Elle fournit le matériel roulant et supporte toutes les dépenses d'entretien, d'exploitation et de travaux complémentaires ; elle perçoit les recettes à son profit et paie à la Compagnie du Nord-Est une redevance kilométrique de 8 700 fr. A l'expiration de la concession ou en cas de rachat, elle est substituée de plein droit à cette Compagnie, pour toutes les obligations et tous les avantages stipulés par le cahier des charges.

II. — TRAITÉ DU 31 DÉCEMBRE 1875 AVEC LA COMPAGNIE DE LILLE A VALENCIENNES.

La Compagnie du Nord s'est chargée, aux termes de ce traité : 1° de reprendre, pour les lignes ci-dessus énumérées, l'exploitation qui avait été confiée à la Compagnie de Lille à Valenciennes par celle du Nord-Est ; 2° de reprendre également l'exploitation des lignes de Lille à Béthune et de Violaines à Bully-Grenay (Voir *infrà*) ; 3° d'assurer, en outre, l'exploitation des chemins suivants, concédés à la Compagnie de Lille à Valenciennes :

Lille à Valenciennes avec raccordement sur Bruay	(intérêt gé[1])	73 km.
Saint-Amand à Blanc-Misseron	(id.)	
Saint-Amand vers Tournai	(id.)	
Don à Hénin-Liétard et à Armentières	(intérêt local)	51 km.
Valenciennes à Douzies, par Bavai	(id.)	

Elle paie une redevance kilométrique annuelle fixée à 8 700 fr., pendant les cinq premières années (1876 à 1880), à 9 500 fr. pendant les cinq années suivantes, à 10 500 fr. pendant les dix années suivantes, et enfin à 11 500 fr. au delà de ce délai, sauf déduction des sommes acquittées directement entre les mains de la Compagnie du Nord-Est, en exécution du traité du 31 décembre 1875.

III. — TRAITÉ DU 6 MAI 1876 AVEC LA COMPAGNIE DE LILLE A BÉTHUNE.

Par ce traité, la Compagnie de Lille à Béthune et de Violaines à Bully-Grenay a cédé sa concession à la Compagnie du Nord, moyennant : 1° le paiement par cette dernière de l'intérêt et de l'amortissement des 30 000 obligations émises pour l'établissement des deux lignes ; 2° l'échange des 8 000 actions de la Compagnie de Lille à Béthune contre 12 000 obligations du Nord.

La Compagnie de Lille à Valenciennes a, d'ailleurs, consenti à une réduction correspondante sur les annuités stipulées au traité du 31 décembre 1875.

IV. — TRAITÉ DU 29 NOVEMBRE 1879 AVEC LA COMPAGNIE DE PICARDIE ET FLANDRES.

Droits réservés au Cnam et à ses partenaires

Le développement du réseau d'intérêt général de la Compagnie était ainsi accru de 1 517 kilomètres (1).

Les indemnités qui pouvaient être dues, le cas échéant, aux départements dépossédés de leurs lignes d'intérêt local restaient à la charge de l'État, qui s'engageait en outre à assurer, en fin de concession, le service des rentes stipulées au profit des Compagnies de Lille-Valenciennes, du Nord-Est et du Nord (comme substituée à la Compagnie de Lille à

Ce traité porte cession, au profit de la Compagnie du Nord, de toutes les concessions de la Compagnie de Picardie et Flandres, savoir :

Cambrai à Douai	(intérêt général)	46 km.
Aubigny-au-Bac à Somain	(id.)	
Embranchement d'Abscon	(id.)	
Saint-Just à Cambrai	(intérêt local)	115 km.
Marcoing à Masnières	(id.)	

Moyennant : 1° la prise en charge par la Compagnie du Nord du service des 43 500 obligations émises par la Compagnie de Picardie et Flandres; 2° le remboursement, à raison de 250 fr. par titre, des 8 000 actions de cette Société; 3° le paiement du surplus de son passif pour dépenses de construction ou insuffisances d'exploitation; 4° des avances remboursables avec intérêts au taux de 5 %.

V. — Traité du 12 juillet 1881 avec la compagnie d'Abancourt au Tréport.

Ce traité porte cession de la ligne (57 km.) et de son matériel, moyennant paiement de 8 millions et sous réserve de l'incorporation de la dite ligne dans le réseau d'intérêt général de la Compagnie du Nord.

VI. — Traité du 15 juillet 1881 avec la faillite de la compagnie de Frévent a Gamaches.

Ce traité porte cession de la ligne de Doullens à Gamaches (74 km.) et de son matériel, moyennant paiement d'une somme de 5 200 000 fr. et abandon des avances faites antérieurement par la Compagnie du Nord à la Compagnie de Frévent à Gamaches, sous les réserves ci-dessus indiquées pour la ligne d'Abancourt au Tréport.

VII. — Renonciation au profit de l'État consentie, le 1er octobre 1878, par la compagnie de Lille a Valenciennes (*Voir* t. III, p. 594).

(1) Y compris 1092 kilomètres, savoir : lignes de Lille à Béthune, de Lille à Valenciennes, de Picardie et Flandres, d'Abancourt au Tréport et de Frévent à Gamaches..... 466 km.

Anciennes lignes d'intérêt local de la Compagnie du Nord et chemin de ceinture de Lille..... 321

Lignes du Nord-Est..... 305

Droits réservés au Cnam et à ses partenaires

Béthune), celui des obligations de Picardie-Flandres, enfin celui de l'annuité consentie au profit du département de la Somme par le traité du 15 septembre 1880 (art. 4 et 5).

La Compagnie mettait à la disposition de l'État, à titre de fonds de concours, une somme de 90 millions, plus que suffisante pour achever les lignes du troisième réseau dans la région. Elle fournissait, de plus, le matériel roulant, ainsi que le matériel, le mobilier et l'outillage des gares, pour les 425 kilomètres dont elle obtenait la concession ou l'abandon : c'était un supplément de subvention de 11 millions (art. 6).

Le délai de mise en exploitation des lignes concédées à la Compagnie était de quatre ans après l'approbation des plans parcellaires ; ces plans devaient être produits dans un délai de deux années après la promulgation de la loi approbative de la convention, pour les lignes concédées à titre définitif, et après la concession définitive, pour les lignes concédées à titre éventuel (art. 9).

Le revenu réservé au point de vue de la garantie d'intérêt comprenait :

Les charges des emprunts contractés pour l'ancien réseau, accru des lignes concédées, abandonnées ou rattachées à ce réseau par la convention ;

Les redevances, rentes ou annuités, dues par la Compagnie pour la cession de la concession ou de l'exploitation des réseaux secondaires ;

L'intérêt à 4 % et l'amortissement des actions ;

Une somme de 20 millions (art. 11).

Il correspondait à un dividende de 54 fr. environ (1).

La garantie continuait à ne porter que sur le nouveau

(1) D'après les conventions antérieures, ce chiffre était de 55 fr. 35 (*Voir* t. IV, p. 957).

Droits réservés au Cnam et à ses partenaires

réseau, dont l'évaluation maximum restait fixée à 223 500 000 francs.

Le compte d'établissement était réglé au 31 décembre 1882, subventions acquittées déduites :

à	793 538 658 fr. 58	pour l'ancien réseau ;
à	240 848 314 74	pour le nouveau ;
à	88 886 181 59	pour les autres lignes.
Total	1 123 273 154 fr. 91,	

non compris 27 211 516 fr. 29 pour les approvisionnements et 16 882 321 fr. 41 pour les versements à titre de participation à la construction de chemins de fer dans la région.

Le dividende avant partage était de 87 fr. 60 (art. 13) (1).

4. — *Convention avec la Compagnie du Midi* [J. O., 1883, Doc. parl., Ch. d., p. 832].

Les concessions faites à la Compagnie du Midi comprenaient : à titre définitif, 842 kilomètres ; à titre éventuel, 173 kilomètres environ ; et, en principe, 200 kilomètres de lignes non dénommées. Il lui était, en outre, fait abandon des deux lignes de Perpignan à Prades et de Buzy à Laruns, déjà en exploitation et ayant une longueur de 60 kilomètres. Son réseau s'augmentait ainsi de 1275 kilomètres en nombre rond (art. 1 et 2).

L'État devait exécuter lui-même l'infrastructnre des lignes concédées à la Compagnie, sauf les travaux d'agrandissement et de modification des gares de jonction de ces lignes avec celles dont la Compagnie était antérieurement concessionnaire (art. 7). Nous avons vu, à propos des autres conventions conclues entre l'État et la Compagnie du Midi, que, depuis de longues années, cette Compagnie avait tenu

(1) D'après les conventions antérieures, ce chiffre était de 89 fr. 10 (*Voir* t. IV, p. 965).

Droits réservés au Cnam et à ses partenaires

à laisser établir la plate-forme de son réseau par l'administration, qu'elle considérait comme achetant les terrains à meilleur compte et dans l'intervention de laquelle elle trouvait l'avantage de la substitution de la juridiction administrative à la juridiction consulaire, pour les litiges avec les entrepreneurs. Les projets de tracé, les projets de détail des ouvrages d'art et les projets relatifs à l'emplacement et à l'étendue des stations devaient, avant d'être arrêtés par le Ministre, être communiqués à la Compagnie ; celle-ci restait, d'ailleurs, chargée du surplus des travaux.

Le délai d'exécution de la superstructure était fixé à dix-huit mois. La Compagnie ne pouvait être tenue de livrer annuellement plus de 120 kilomètres (art. 8).

Elle contribuait pour 25 000 fr. à la superstructure des lignes dont elle devenait concessionnaire : c'était une première somme de 30 millions. Elle fournissait, en outre, le matériel roulant et les objets mobiliers, tant pour ces lignes que pour celles dont elle obtenait l'abandon à son profit : c'était une seconde contribution de 31 millions, portant ainsi son concours à 61 millions.

Les dépenses de superstructure à effectuer par elle, pour le compte de l'État, étaient limitées au chiffre maximum de 90 000 fr. par kilomètre (art. 7).

Elle devait verser à l'État en 1884 34 millions, en quatre termes trimestriels, et, pendant les neuf années suivantes, des sommes à fixer par le Ministre, jusqu'à concurrence de : 22 millions par an, en 1885, 1886 et 1887 ; 27 millions en 1888, 1889 et 1890 ; 32 millions en 1891, 1892 et 1893. Le solde de la dette de la Compagnie, au titre de la garantie d'intérêt, était prélevé sur les versements de la première année ; le surplus des avances de la Compagnie lui était remboursé au moyen d'annuités, comme nous l'avons indiqué pour le réseau de Paris-Lyon-Méditerranée (art. 11).

Droits réservés au Cnam et à ses partenaires

De même que pour le réseau d'Orléans, la garantie portait sur la totalité des lignes concédées. Le dividende ainsi garanti était de 50 fr. par action (1). Toute limitation disparaissait pour les dépenses ; on y introduisait explicitement les approvisionnements, jusqu'à concurrence de 25 millions (art. 13).

Le dividende avant partage était de 60 fr. (2) (art. 13).

Comme pour la Compagnie d'Orléans, le dividende garanti l'était, même en cas de rachat (art. 17).

A l'inverse de ce qui avait été stipulé pour les Compagnies de Lyon, d'Orléans et du Nord, l'imputation des insuffisances d'exploitation, y compris les charges du capital de premier établissement pendant les quinze années qui suivraient l'achèvement des lignes concédées par la convention, était obligatoire, au lieu d'avoir un caractère facultatif pour la Compagnie (art. 12).

Enfin, la part de l'État dans la dépense de construction du chemin de Pont-de-Mongon à Arvant, concédé éventuellement à la Compagnie par les lois des 23 mars 1874 et 28 décembre 1882, était réduite à 5 millions (art. 19).

5. *Convention avec la Compagnie de l'Est* [J. O., 1883, Doc. parl., Ch. d., p. 833].

Les concessions faites à la Compagnie de l'Est comprenaient, à titre définitif : 592 kilomètres ; à titre éventuel, 197 kilomètres environ ; et, en principe, 250 kilomètres de lignes non dénommées (soit, au total, 1039 kilomètres). L'État lui faisait, en outre, cession de 705 kilomètres déjà en exploitation (art. 1 et 2).

(1) D'après les conventions antérieures, le dividende réservé était de 45 fr. 35 (*Voir* t. IV, p. 961).

(2) D'après les conventions antérieures, l'ancien et le nouveau réseau n'étaient point solidarisés pour le partage des bénéfices ; le dividende mini-

Droits réservés au Cnam et à ses partenaires

Les délais d'exécution étaient les mêmes que pour la Compagnie de Paris-Lyon-Méditerranée, si ce n'est que la présentation des plans parcellaires devait avoir lieu dans le délai de deux ans pour 150 kilomètres, de trois ans pour 400 kilomètres, et de quatre ans pour 900 kilomètres (art. 7).

La contribution de la Compagnie (art. 4) était de 25 000 fr. par kilomètre pour la superstructure de toutes les lignes concédées par la convention, soit de 26 millions environ; il fallait y ajouter le matériel roulant pour ces lignes et pour celles qui étaient abandonnées à la Compagnie, soit environ 44 millions pour 1 744 kilomètres.

La dette de la Compagnie, au titre de la garantie d'intérêt, était liquidée à 150 636 551 fr. 47 (art. 8). La Compagnie en était libérée, à la charge, par elle, de prendre à son compte la part contributive de l'État dans les travaux : 1° des gares de jonction des lignes concédées ou abandonnées aux termes de la convention, avec les lignes antérieurement concédées; 2° dans la superstructure des lignes concédées par la convention, sans que la double voie pût s'appliquer à plus de 182 kilomètres. Si ce dernier chiffre était dépassé, le complément des travaux restait au compte de l'État.

La convention reproduisait une règle antérieurement admise pour le doublement des voies. Si ce doublement était réclamé par l'État, le Trésor avait à faire face aux charges de la dépense jusqu'à ce que le produit brut kilométrique atteignît 35 000 fr.; au delà de ce revenu, les charges entraient dans le compte général d'exploitation.

mum avant partage correspondait au cas où, soit par lui-même, soit par le déversoir de l'ancien réseau, le nouveau réseau aurait exactement couvert ses dépenses d'exploitation et ses charges de capital; il était de 67 fr. 80 (*Voir* t. IV, p. 967).

Droits réservés au Cnam et à ses partenaires

La garantie d'intérêt, qui auparavant portait exclusivement sur le nouveau réseau, était étendue à l'ensemble de la concession; le dividende ainsi assuré aux actionnaires était de 35 fr. 50 (1), même en cas de rachat (art. 9 et 10).

La limitation des dépenses disparaissait; on y introduisait les approvisionnements, jusqu'à concurrence de 35 millions.

Le dividende réservé avant partage était de 50 fr. 50 (2) (art. 12).

La clause que nous avons signalée dans les autres conventions, pour l'imputation temporaire des insuffisances au compte de premier établissement, revêtait une forme spéciale (art. 11). La Compagnie faisait cette imputation, après déversement des excédents que pouvait fournir le produit net des autres lignes, lorsqu'on en avait déduit les charges des capitaux, le dividende garanti aux actions et le montant des remboursements à l'État. Chaque année, la Compagnie devait reporter au compte d'exploitation les lignes terminées, dont les charges pouvaient être, d'une manière continue, couvertes par ce déversement.

L'exposé des motifs exprimait l'espoir que la nouvelle clause de garantie ne fonctionnerait que très accidentellement, grâce aux facilités données à la Compagnie pour exploiter provisoirement, au compte de premier établissement, les nouvelles lignes peu productives.

6. *Convention avec la Compagnie de l'Ouest* [J. O., 1883, Doc. parl., Ch. d., p. 1034].

Les concessions de la Compagnie de l'Ouest se compo-

(1) D'après les conventions antérieures, le dividende réservé était de 36 fr. 20, en supposant le réseau achevé (*Voir* t. IV, p. 957).

(2) D'après les conventions antérieures, ce chiffre était de 54 fr 20 (*Voir* t. IV, p. 965).

Droits réservés au Cnam et à ses partenaires

saient : à titre définitif, de 1 211 kilomètres ; à titre éventuel, de 210 kilomètres ; et, en principe, de 200 kilomètres de lignes non dénommées (soit, au total, de 1 621 kilomètres). Le Ministre des travaux publics lui cédait, en outre, 870 kilomètres de chemins en exploitation ou sur le point de l'être (art. 1 et 2).

La Compagnie se chargeait de reprendre, sans concourir à leur établissement, les lignes d'intérêt local que l'État viendrait à incorporer au réseau d'intérêt général, dans la région de l'Ouest (art. 2).

Le délai de production des plans parcellaires afférents aux lignes concédées était de deux années pour 150 kilomètres, de trois années pour 400 kilomètres, de quatre années pour la totalité (art. 7).

Le concours de la Compagnie comprenait (art. 4) :

1° 25 000 fr. par kilomètre, pour la superstructure des lignes concédées, soit 41 millions ;

2° La fourniture du matériel roulant ainsi que du mobilier, de l'outillage et des approvisionnements pour ces lignes, et celle du matériel roulant pour les lignes cédées, soit 63 millions.

La dette de la Compagnie, liquidée au 31 décembre 1882 à 189 809 288 fr. 14 en capital et à 50 886 187 fr. 45 en intérêts, ou à 240 millions en nombre rond, était compensée, jusqu'à concurrence de 160 millions, avec les dépenses à faire au compte de l'État, pour les gares de jonction des lignes concédées par la convention et des autres lignes du réseau de la Compagnie, pour le parachèvement des lignes cédées, pour le rachat et la mise en état des chemins d'intérêt local que l'État incorporerait au réseau d'intérêt général, pour la superstructure des lignes concédées. Il était fait remise du surplus, soit de 80 millions, à la Compagnie (art. 8).

Droits réservés au Cnam et à ses partenaires

La convention contenait, au sujet du doublement des voies, la clause que nous avons déjà signalée, à propos du contrat avec la Compagnie de l'Est (art. 8).

Comme pour les Compagnies d'Orléans, du Midi et de l'Est, la garantie était appliquée à l'ensemble des lignes concédées à la Compagnie de l'Ouest. Les dépenses de premier établissement cessaient d'être limitées ; on y introduisait explicitement les approvisionnements, pour un chiffre maximum de 35 millions ; on y ajoutait également les charges résultant de l'exploitation de la ligne d'intérêt local de Falaise à Berjou, depuis le 1er janvier 1878. Le dividende garanti était de 38 fr. 37 (1) (art. 9 et 10).

Le dividende réservé avant partage était de 50 fr. (2) (art. 12).

La clause relative aux insuffisances des lignes concédées par la convention et de celles qui l'avaient été en 1875 était la même que pour l'Est (art. 11).

L'administration des chemins de fer de l'État était investie de la faculté d'établir des tarifs jusqu'à Paris, dans des conditions identiques à celles qui avaient été stipulées avec la Compagnie d'Orléans ; les règles de partage du trafic étaient également semblables à celles de la convention avec cette dernière Compagnie (art. 16).

Le réseau d'État pouvait, en outre, envoyer ses trains de Chartres à Paris (gares Montparnasse et Vaugirard), en payant, pour toute rétribution, 40 % de la recette brute réalisée sur ce parcours (art. 17).

Enfin, la Compagnie renonçait à la perception des prix spéciaux des dimanches et fêtes, sur ses lignes de la banlieue

(1) D'après les conventions antérieures, le dividende réservé était de 36 fr. 75 (*Voir* t. IV, p. 959).

(2) D'après les conventions antérieures, ce dividende était de 61 fr. 70 (*Voir* t. IV, p. 965).

Droits réservés au Cnam et à ses partenaires

de Paris, et s'engageait à faciliter le déplacement des ouvriers, sur ces lignes, au moyen de billets d'aller et retour valables dans les premiers trains du matin et dans les trains de la soirée, avec réduction de 50 % sur le tarif plein de la 3e classe (art. 18).

L'exposé des motifs signalait particulièrement les charges relativement considérables qu'assumait la Compagnie, dont le réseau allait être porté de 3 200 à 5 700 kilomètres et s'accroître de lignes très peu productives.

Il faisait connaître que, en présence de ces charges, la Compagnie avait insisté pour la cession de la ligne de Rouen à Chartres, qui traversait de part en part son réseau, et qu'il n'avait pas paru possible de repousser sa demande et de l'exposer à une concurrance dont les résultats pouvaient être désastreux pour elle. Cet abandon trouvait, du reste, sa contre-partie et sa compensation dans les clauses stipulées au profit du réseau de l'État, particulièrement pour l'accès des trains de ce réseau à Paris.

7. *Projets de loi.* — Les projets de loi déposés sur le bureau de la Chambre portaient approbation des conventions, incorporation d'un certain nombre de chemins d'intérêt local dans le réseau d'intérêt général et réserve, pour les départements ainsi dépossédés, d'une indemnité ou de dédommagements à régler par décrets en Conseil d'État.

8. *Observations générales sur les conventions.* — Le but principal des conventions était, on l'a vu par l'analyse que nous en avons donnée, d'assurer la continuation de l'exécution du programme Freycinet.

Nous récapitulons, dans le tableau ci-dessous, la longueur des chemins concédés aux six grandes Compagnies et les éléments de leur concours.

Droits réservés au Cnam et à ses partenaires

DÉSIGNATION des réseaux.	Longueur antérieure des réseaux.	LONGUEURS concédées à titre définitif.	LONGUEURS concédées à titre éventuel.	LONGUEURS concédées non dénommées.	LONGUEURS Cédées ou échangées.	LONGUEURS Totales.	Longueur nouvelle des réseaux.	CONCOURS Construction des lignes nouvelles.	CONCOURS Matériel roulant des lignes concédées.	CONCOURS Matériel roulant des lignes cédées.	CONCOURS Total.
1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12
	km.	km.	km.	km.	km.	km.	km.	millions.	millions.	millions.	millions.
Paris-Lyon-Méditerranée..	7 129 (a)	1 129	220	600	89	2 038 (b)	9 167 (b)	49	49	2	100
Orléans.....	4 359	1 905	120	400	1087	3 512	7 471 (c)	94	61	16 (c)	171
Nord.....	2 157	201	63	»	161	425	2 582 (d)	90	7	4	101
Midi.....	3 000	842	173	200	60	1 275	4 275	30	30	1	61
Est.....	3 159	592	197	250	705	1 744	4 900 (e)	26	26	18	70
Ouest.....	3 236	1 211	210	200	870	2 491	5 727	41	41	22	102
Totaux...	23 040	5 880	983	1 650	2 972	11 485	34 122 (a) (f)	330	214	63	605

(*a*) Y compris 144 kilomètres pour la ligne du Rhône au Mont-Cenis.

(*b*) Non compris 425 kilomètres, savoir :

Lignes d'intérêt général, de l'ancienne Compagnie des Dombes et du Sud-Est..... 203 km

Lignes d'intérêt local, de la même Compagnie..... 222

(*c*) Déduction faite de 400 kilomètres cédés par la Compagnie d'Orléans (non compris 44 kilomètres pour la ligne d'intérêt local de Château-du-Loir à Saint-Calais).

(*d*) Non compris 787 kilomètres, savoir :

Lignes de Lille à Béthune, Lille à Valenciennes, Picardie et Flandres, Abancourt au Tréport et Frévent-Gamaches..... 466 km

Anciennes lignes d'intérêt local de la Compagnie du Nord et chemin de ceinture de Lille..... 321

(*e*) Déduction faite de 3 kilomètres abandonnés de Chalmaisona ux Ormes.

(*f*) Si l'on ajoute au chiffre ci-dessus de..... 34 122 km

les 1 212 kilomètres mentionnés, notes *b* et *d*, ci..... 1 212

on a, pour la longueur actuelle totale des concessions des six grandes Compagnies (lignes d'intérêt général), un chiffre de.... 35 334 km

Droits réservés au Cnam et à ses partenaires

Ainsi l'État se trouvait déchargé de 11 485 kilomètres. Le réseau d'intérêt général des grandes Compagnies s'augmentait de 11 085 (1) kilomètres, soit de 48 °/₀ environ. 2 100 kilomètres, en nombre rond, de lignes classées dans le champ d'action des Compagnies étaient laissées en dehors des conventions.

Les Compagnies se chargeaient de la presque totalité des travaux, qu'elles s'engageaient à exécuter en dix ans environ ; elles y concouraient pour une quote-part de 330 millions, soit d'un neuvième à un huitième de la dépense afférente à l'ensemble des lignes réunies à leur concession, et de un septième à un sixième de la dépense afférente aux lignes dont les travaux n'étaient pas encore terminés. Elles fournissaient le matériel roulant des chemins adjoints à leur réseau (2) ; bien que le sacrifice correspondant, évalué à 277 millions, n'eût pas le même caractère que la subvention consacrée au profit des travaux, puisqu'en fin de concession ce matériel devait être racheté par l'État, le Trésor ne s'en trouvait pas moins déchargé d'autant, pour un délai fort long.

A ces ressources venait se joindre le remboursement des dettes contractées par les Compagnies du Midi, de l'Est et de l'Ouest, soit 540 millions, déduction faite de la remise stipulée en faveur de cette dernière Compagnie.

Les grandes Compagnies assumaient, en outre, les insuffsances de l'exploitation des lignes nouvelles. Elles prêtaient leur crédit à l'État, pour la réalisation des emprunts des-

(1) Non compris 1 212 kilomètres (*Voir* notes *b* et *d* ci-contre), ce qui porterait l'augmentation au chiffre de 53 °/₀ environ.

(2) Les Compagnies avaient déjà acquis une partie de ce matériel, pour les chemins qu'elles exploitaient provisoirement au compte de l'État ; mais, comme elles avaient jusqu'alors reçu 5 °/₀ de sa valeur, à titre de location, et que cette rétribution allait leur échapper, on pouvait les considérer, dans leurs rapports avec le Trésor, comme ayant à en faire l'acquisition.

Droits réservés au Cnam et à ses partenaires

tinés à faire face aux dépenses qui restaient à sa charge, tout en lui laissant la faculté de contracter directement ces emprunts, s'il le jugeait utile.

La dividende avant partage était abaissé pour la plupart des réseaux ; la part du Trésor était portée de la moitié aux deux tiers

Des clauses fermes étaient insérées dans les conventions, pour la diminution des tarifs de voyageurs, le jour où l'impôt serait réduit. En outre, par des lettres annexes, les Compagnies s'engageaient à simplifier leurs tarifs de petite vitesse, à prendre comme règle les barêmes à base kilométrique décroissante, à diminuer le nombre des prix fermes et à faire des sacrifices sur leurs taxes. Des garanties sérieuses étaient prises par l'État, pour les tarifs internationaux.

Sans acquérir toute l'importance qu'il eût désiré, le réseau d'État obtenait des facilités d'accès à Paris et entrait complètement en possession de la zone comprise entre la mer, la ligne de Tours à Nantes et celle de Tours à Bordeaux.

Les comptes étaient simplifiés.

En revanche, les Compagnies obtenaient un certain nombre d'avantages, à savoir :

Garantie du dividende, pour les quatre réseaux d'Orléans, du Midi, de l'Est et de l'Ouest ;

Suppression à peu près générale de la limitation de leurs dépenses de premier établissement ;

Faculté d'imputer au compte de construction, pour la garantie d'intérêt comme pour le partage des bénéfices, toutes les dépenses complémentaires approuvées par le Ministre ;

Imputation prolongée des insuffisances au compte de premier établissement ;

Droits réservés au Cnam et à ses partenaires

Interprétation ou plutôt modification de la loi Montgolfier, en ce sens que l'origine de la période de quinze ans, pendant laquelle les lignes nouvelles devaient, en cas de rachat, être reprises au prix de premier établissement, était fixée, non plus à la date de concession, mais à la date de la mise en exploitation ;

Paiement, dans le même cas, des travaux complémentaires exécutés pendant les quinze dernières années, sauf réduction d'un quinzième pour chaque année écoulée, ce qui, à raison de 3 millions de dépenses par million d'augmentation de recette brute et pour une progression annuelle de 3 %, équivalait à une indemnité supplémentaire de 675 millions ;

Assurance que, en cas de rachat pendant la période de fonctionnement de la garantie, l'annuité serait réglée en comprenant dans le revenu des dernières années les sommes versées par l'État, ce qui tranchait en faveur des Compagnies une difficulté litigieuse ;

Enfin et par-dessus tout, consolidation de leur situation.

II. — Rapport de M. Rouvier a la chambre des députés. — M. Rouvier présenta à la Chambre des députés deux rapports sur les conventions, le premier en date du 10 juillet 1883, concernant les réseaux de Paris-Lyon-Méditerranée, d'Orléans, du Nord, du Midi et de l'Est, et le second en date du 23 juillet, concernant le réseau de l'Ouest. [J. O., 1883, Doc. parl., Ch. d., p. 1005 et 1068].

Ces rapports débutaient par un exposé général des circonstances qui avaient conduit l'État à négocier avec les Compagnies.

Le développement des lignes d'intérêt général non concédées était de 18 000 kilomètres, aux termes du rapport

Droits réservés au Cnam et à ses partenaires

adressé le 28 décembre 1879 au Président de la République par le Ministre des travaux publics ; la dépense que comportait leur exécution était évaluée à 4 milliards ; il devait y être pourvu par l'émission de titres de rente 3 % amortissables en soixante-quinze ans.

La réalisation du plan Freycinet avait pu se poursuivre, jusqu'en 1882, sans trop de difficultés ; mais, au commencement de 1882, était survenue, par suite des excès de la spéculation, une crise qui avait empêché l'État de faire de nouveaux appels au crédit. On avait fait face aux nécessités de l'exercice 1883, au moyen de reliquats disponibles sur les crédits des exercices antérieurs. La situation financière ne s'étant pas améliorée, le Gouvernement continuait à se trouver dans l'impossibilité de contracter un emprunt considérable, surtout au lendemain de la conversion, qui avait inévitablement provoqué un déclassement des rentes et dont les effets pesaient encore sur le marché. L'ajournement des travaux solennellement promis aux populations eût constitué une solution funeste, qui n'eût été ratifiée, ni par le pays, ni par ses représentants. Il ne restait donc qu'un parti à prendre : c'était de négocier avec les Compagnies, pour se décharger sur elles du soin d'assurer la construction du troisième réseau. Le cabinet l'avait d'ailleurs annoncé, dans sa déclaration du 22 février 1883, et l'accueil fait à cette déclaration avait prouvé que les Chambres adhéraient au principe des conventions, pourvu qu'elles remplissent la condition de respecter les droits de l'État.

Pour apprécier le caractère des contrats soumis au Parlement, M. Rouvier rappelait sommairement les propositions successivement présentées, en 1879, 1880 et 1882, par MM. de Freycinet et Varroy et les causes de l'échec de ces propositions. Le Gouvernement avait dû tenir compte de cet échec et en même temps de l'état de nos finances, qui, sans

Droits réservés au Cnam et à ses partenaires

être alarmant, n'en commandait pas moins la circonspection et la prudence ; l'intérêt le plus pressant pour lui avait été d'assurer l'exécution des travaux engagés ou promis aux populations et de décharger l'État, non seulement d'une forte part des dépenses de construction, mais encore des insuffisances des produits du troisième réseau, dont les lignes étaient le plus souvent tracées dans des régions pauvres et accidentées. Il était, d'ailleurs, équitable de demander un concours sérieux aux Compagnies, pour lesquelles les chemins nouveaux devaient jouer le rôle d'affluents.

Les conventions élaborées par le Ministre des travaux publics satisfaisaient à ce but.

Elles substituaient les Compagnies à l'État pour l'exécution des travaux.

Les Compagnies avançaient les sommes nécessaires, sauf remboursement par des annuités s'échelonnant sur toute la durée des concessions. La minorité de la Commission avait objecté à cette mesure la supériorité du crédit public : mais la majorité avait repoussé cette objection, en faisant observer que des emprunts d'État, montant à plus de 2 milliards et prévus longtemps à l'avance, pourraient exercer une influence fâcheuse sur le marché ; que l'échec de ces emprunts serait désastreux ; qu'au contraire l'insuccès d'une émission d'obligations d'une Compagnie serait, pour ainsi dire, sans gravité. Au surplus, l'État s'était réservé la faculté de se procurer directement les fonds nécessaires.

Les prochains budgets seraient notablement allégés par le remboursement de la dette des Compagnies, au titre de la garantie d'intérêt, et par leur contribution aux dépenses.

L'exploitation du troisième réseau était définitivement réglée et la comptabilité considérablement simplifiée.

La part de l'État dans les bénéfices était augmentée.

Droits réservés au Cnam et à ses partenaires

Le droit de rachat demeurait intact. A la vérité, l'indemnité à servir aux Compagnies, au cas où l'État userait de ce droit, était accrue d'une certaine somme, pour les travaux complémentaires; mais il convenait d'observer, d'une part, que cette mesure était équitable, et d'autre part, qu'elle était largement compensée par la réduction de l'annuité, du chef de l'abaissement du revenu réservé avant partage et de l'accroissement de la part attribuée au Trésor dans les bénéfices. La Commission était, en effet, d'accord avec le Ministre, pour reconnaître que, si l'État rachetait les concessions après l'ouverture du partage des bénéfices, le produit net à faire entrer en ligne de compte, pour le calcul de l'annuité, serait la recette nette des Compagnies, après déduction de la part de l'État. D'ailleurs, il était peu probable que, après les avantages réalisés par les conventions, l'État eût encore intérêt à procéder au rachat dans l'avenir.

M. Rouvier passait ensuite à l'examen successif des conventions et fournissait des explications et des justifications, qui, pour la plupart, sont déjà consignées dans notre exposé des conventions et que nous nous abstiendrons par suite de reproduire.

Il insistait sur la garantie que la clause du maximum de dépense donnait à nos finances; sur le profit que le public retirerait de la fusion des Dombes avec le réseau de Paris-Lyon-Méditerranée, au point de vue de l'unification des tarifs et du régime d'exploitation; sur les facilités que la construction du chemin de Marseille à l'Estaque et de la gare d'Arenc apporterait au commerce de notre grand port méditerranéen et, par suite, à notre commerce général; sur l'utilité de régler définitivement la situation des Compagnies secondaires de la région du Nord. Il justifiait l'augmentation du revenu réservé à la Compagnie du Midi, par ce fait qu'elle touchait au terme du remboursement de sa dette;

Droits réservés au Cnam et à ses partenaires

que ses actions se capitalisaient au taux de 3 50 %; qu'elle était sur le point de distribuer plus de 60 fr. de dividende à ses actionnaires; et qu'il était juste de la mettre à l'abri d'éventualités susceptibles de déprimer outre mesure ce dividende. Il faisait valoir la clause stipulée dans les conventions de l'Est et de l'Ouest, en vue de faire passer, aussitôt que possible, au compte d'exploitation les lignes nouvelles. Il mettait en relief les avantages à attendre des échanges entre l'État et la Compagnie d'Orléans et des règles de partage de trafic concertées avec cette Compagnie : le réseau d'État, bien délimité, pourrait poursuivre, dans de meilleures conditions, l'expérience en cours depuis plusieurs années; le trafic auquel il avait légitimement droit serait sauvegardé; l'établissement d'une nouvelle ligne de Tours à Paris pourrait être évité, jusqu'au jour où les trois lignes existant entre la Loire et Paris ne suffiraient plus au mouvement des transports. Il expliquait la remise aux Compagnies d'Orléans, de l'Est et de l'Ouest, des intérêts de leur dette, à partir du 1er janvier 1884, et même l'abandon partiel de la dette de l'Ouest, par le délai relativement long au terme duquel ces Compagnies auraient été libérées et par l'obligation où elles allaient se trouver d'emprunter à un taux supérieur à celui de 4 % prévu par les conventions antérieures, au profit du Trésor. Tout en reconnaissant que, pour plusieurs Compagnies, le système du dividende simplement réservé aux actionnaires était remplacé par celui du dividende garanti, il estimait que, pour plusieurs d'entre elles au moins, cette substitution n'engagerait point, en fait, les ressources du Trésor.

En ce qui concernait les tarifs, la minorité de la Commission avait émis l'opinion qu'il n'y avait plus de raison pour refuser à l'État une action directe et efficace, puisque l'effet des nouvelles conventions était de garantir la totalité

Droits réservés au Cnam et à ses partenaires

des capitaux engagés par les Compagnies. Mais la majorité n'avait point voulu se laisser entraîner dans cette voie : car c'eût été méconnaître l'esprit des conventions, en changer le caractère, en préparer l'échec et exposer le budget à des déficits; elle comptait, toutefois, sur la vigilance de l'administration et sur la fermeté avec laquelle le Ministre userait de son droit d'homologation; elle exprimait l'espoir que, lors du fonctionnement du partage des bénéfices, l'État pourrait affecter sa part des plus-values à des réductions de taxes et obtenir, en même temps, de nouveaux sacrifices des Compagnies. Enfin, elle recommandait à la sollicitude du Ministre les vœux suivants, admis sur la proposition de MM. Wilson et Waddington :

1° Adoption de tarifs spéciaux communs aux Compagnies et établis comme si tous les réseaux étaient entre les mains d'un même concessionnaire;

2° Faculté, pour les expéditeurs situés sur le parcours d'une ligne à laquelle s'appliquaient des tarifs de transit ou d'importation, de bénéficier de ces tarifs, soit directement, soit par voie de soudure;

3° Suppression des frais de transmission;

4° Faculté, pour les expéditeurs, d'inscrire sur leur déclaration d'expédition l'une des mentions suivantes : tarif spécial, tarif réduit, tarif le plus réduit, sans désigner le numéro du tarif;

5° Réduction notable des délais de transport de petite vitesse.

Finalement, M. Rouvier concluait à l'approbation des conventions, sauf addition des dispositions que voici aux projets de loi préparés par le Gouvernement :

a. La loi de finances devait fixer, chaque année, le montant des travaux complémentaires susceptibles d'être autorisés par le Ministre.

Droits réservés au Cnam et à ses partenaires

b. Tout nouveau traité, engageant le concours financier des grandes Compagnies dans la construction et l'exploitation des lignes ferrées, serait subordonné à la ratification législative.

c. Il était interdit aux députés et aux sénateurs, sous peine de déchéance de leur mandat, de faire partie des conseils d'administration des six grandes Compagnies.

Au rapport de M. Rouvier étaient joints de nombreux documents, notamment les lettres des Compagnies sur la revision des tarifs et une lettre par laquelle la Compagnie d'Orléans s'engageait à faire en sorte que le public n'eût pas à souffrir du changement de régime des lignes passant du réseau d'État dans le domaine de sa concession (1).

III. — MISE A L'ORDRE DU JOUR DE LA DISCUSSION DEVANT LA CHAMBRE DES DÉPUTÉS. — Une première bataille s'engagea, le 12 juillet [J. O., 13 juillet 1883], sur la mise à l'ordre du jour de la Chambre des députés. Le Gouvernement tenait essentiellement à ce qu'une solution intervînt à bref délai. M. Raynal et M. Tirard insistèrent vigoureusement à cet effet. Ils firent valoir la fin prochaine de la session ; l'impossibilité d'arrêter le budget extraordinaire, avant que la Chambre se fût prononcée sur les conventions qui formaient le pivot de ce budget ; la nécessité d'assurer la continuation des grands travaux ; les délais indispensables pour obtenir un vote du Sénat et des assemblées d'actionnaires et pour procéder ensuite à la transformation des services de construction ; l'heureuse influence qu'une décision favorable de la Chambre exercerait sur le marché financier et sur la marche générale des affaires. Incidemment, M. Raynal répondit à des critiques dirigées contre la procédure qu'il

(1) Voir, à la fin du volume, les documents annexes.

Droits réservés au Cnam et à ses partenaires

avait suivie et qui faisait précéder le vote des assemblées d'actionnaires de celui du Parlement ; il rappela que sa ligne de conduite était conforme à tous les précédents ; il ajouta que ces précédents se justifiaient parfaitement par la convenance de laisser aux Chambres une liberté absolue de modifications et d'amendements et que, en les suivant, il s'était montré profondément respectueux de la dignité du Parlement.

La demande du Gouvernement fut vivement combattue par MM. Rivière, Papon et Allain-Targé. Ces honorables députés objectèrent la gravité et la complexité exceptionnelle de la question soumise à la Chambre ; l'étude préalable à laquelle l'Assemblée devait se livrer sur le rapport de M. Rouvier et sur les documents annexes; l'insuffisance même de ces documents, que le Gouvernement aurait, avant tout, à compléter, notamment par les travaux de la Commission extraparlementaire et par des calculs sur les effets des clauses concernant le partage des bénéfices et l'interprétation de la loi Montgolfier ; l'impossibilité de statuer avant l'achèvement des négociations avec la Compagnie de l'Ouest. M. Allain-Targé contesta que le sort du budget et le crédit de la France fussent indissolublement liés aux conventions; il exprima même la crainte que, grâce à la facilité nouvelle accordée à l'État pour contracter indirectement des emprunts, les dépenses, au lieu d'être restreintes, fussent, au contraire, considérablement accrues ; il exprima l'avis que, loin de suivre les conventions, le budget extraordinaire eût dû les précéder.

Malgré ces objections, la discussion fut mise, par 385 voix contre 111, à l'ordre du jour du 16 juillet.

IV. — Discussion générale a la chambre des députés [J. O., 17, 18, 20, 21 et 22 juillet 1883].

Droits réservés au Cnam et à ses partenaires

Ce fut M. Sourigues qui ouvrit la discussion générale. Il commença par exprimer le regret que les pouvoirs publics n'eussent pas, à l'occasion du classement de 1879, transformé le régime des chemins de fer et cherché immédiatement, dans les plus-values annuelles du produit des lignes concédées, des ressources pour l'exécution des lignes du troisième réseau : la responsabilité de cette faute incombait aux Ministres, qui n'avaient pas su présenter de propositions susceptibles d'être adoptées, et aux Commissions de la Chambre des députés, qui avaient rejeté les projets de loi du Gouvernement, sans prendre l'initiative de contre-projets ou tout au moins sans indiquer le système vers lequel elles inclinaient. L'orateur passait ensuite à l'examen d'ensemble des conventions. Avant tout, il leur reprochait de comporter des traités de gré à gré, pour 2 milliards à 2 milliards et demi de travaux : or, l'incertitude des évaluations, l'insuffisance des études, la tendance naturelle des ingénieurs à forcer leurs estimations, ne permettaient point de conclure ces traités en connaissance de cause ; le moindre rabais obtenu par la substitution de l'adjudication aux marchés de cette nature pourrait amener des réductions considérables dans les dépenses. Les exemples de rabais considérables ne faisaient point défaut : M. Sourigues en citait un certain nombre choisis dans les services d'ingénieurs d'une capacité et d'une compétence incontestées. Sans prétendre qu'il pût se produire des abus analogues à ceux de la gestion de quelques Compagnies secondaires, n'était-il pas à craindre de voir se renouveler, même au sein des grandes Compagnies, des erreurs semblables à celle qui avait consisté à concéder une fourniture de matériel de 7 millions à un entrepreneur sans outillage, lequel avait retrocédé cette fourniture avec un bénéfice de 3 millions et demi ? N'y avait-il pas lieu de reculer devant les suspicions qu'éveilleraient inévitablement

Droits réservés au Cnam et à ses partenaires

des marchés de gré à gré d'une importance de plus de 2 milliards ? Ce qui était possible pour des particuliers, n'ayant à rendre compte de leurs actes à personne, ne l'était point pour les pouvoirs publics, agissant avec les deniers des contribuables.

Vainement soutiendrait-on que les Compagnies construisaient plus économiquement que l'État : si l'administration, au lieu de se montrer trop exigeante, trop méticuleuse sur le choix des matériaux, sur le fini des ouvrages, exécutait ses travaux dans les mêmes conditions que les Compagnies, loin de dépenser davantage, elle dépenserait moins. De ce côté encore, il n'y avait aucune raison de se priver des garanties de l'adjudication publique.

M. Sourigues invoquait en outre, à l'appui de sa thèse, ce fait que les grands entrepreneurs à forfait, assurés d'obtenir de larges indemnités au cas où ils dépasseraient le montant des évaluations premières, n'avaient même pas de stimulant sérieux pour restreindre leurs dépenses.

L'orateur cherchait ensuite à chiffrer les disponibilités que pourraient fournir les plus-values de recettes et arrivait aux résultats suivants, en attribuant au produit net actuel une valeur de 500 millions et en admettant une progression de 3 °/₀ par an :

Première période de 15 années.

Accumulation des plus-values annuelles (sans compter les intérêts)	2 milliards	70 millions.
Plus-value de la quinzième année..... 275 millions, somme représentant l'intérêt et l'amortissement, au taux de 4 1/2 °/₀, d'un capital de	6 —	100 —
TOTAL	8 —	170 —
dont à déduire, pour travaux complémentaires	» —	650 —
Reste, en nombre rond....	7 milliards	500 millions,

Droits réservés au Cnam et à ses partenaires

chiffre correspondant à la dépense de construction de 30 000 kilomètres de chemins de fer à 250 000 fr, le kilomètre,

Deuxième période de 15 ans.

Ressources disponibles à la fin de la seconde période de 15 ans : 19 milliards, 340 millions.

Même en supposant ces disponibilités revenues pour les deux tiers à l'État, par suite du partage des bénéfices, même en réduisant la progression des recettes, il resterait encore aux grandes Compagnies une part beaucoup trop considérable.

M. Sourigues déduisait de ces chiffres que, en présence d'une situation si belle, il serait facile de provoquer une concurrence entre les Compagnies existantes et des Sociétés nouvelles, sauf à reprendre d'abord les concessions actuelles pour faire de nouveaux groupements avec les lignes du troisième réseau.

L'adjudication pourrait reposer sur les bases suivantes :

1° Reconnaître au concessionnaire, à titre de produit net réservé de l'exploitation de son premier réseau, un maximum de recettes sur lequel il prélèverait les charges du capital d'établissement de ce réseau et le dividende des actionnaires ;

Garantir, d'autre part, un minimum de produit net ;

2° Intéresser la Compagnie à une bonne exploitation, en lui abandonnant le dixième des plus-values, pendant les quinze premières années, et le cinquième, pendant les quinze années suivantes ;

3° Affecter le surplus à l'établissement de nouvelles lignes, à des réductions de tarifs ou à l'abaissement des frais de transport des marchandises à destination ou en provenance du chemin de fer, sur les voies de terre y aboutissant ;

Droits réservés au Cnam et à ses partenaires

4° En cas de déficit sur l'exploitation des lignes nouvelles, laisser la perte au compte du concessionnaire, ou bien la porter temporairement au compte d'exploitation, en imputant également sur ce compte les bénéfices ultérieurs jusqu'à ce qu'il y eût équilibre entre ces bénéfices et les déficits ;

Laisser à la Compagnie le dixième des excédents définitifs de bénéfices ;

5° Au cas où, pour remplir ses engagements, la Compagnie verrait son revenu tomber au-dessous du minimum garanti, lui avancer la différence, mais à charge par elle de consacrer au remboursement des avances de cette nature la totalité de sa part de bénéfices ;

6° Réaliser les capitaux nécessaires pour faire face aux charges incombant à l'État, au moyen d'obligations conformes au type actuel des Compagnies, ces titres étant gagés sur l'ensemble des avantages attribués à l'État par les conventions et, suivant la volonté du Ministre des finances, émis par voie de souscription publique ou négociés à la Bourse, sous la direction du Ministre ou de la Banque de France ; faire, d'ailleurs, recevoir les ordres d'achat par les receveurs généraux, les receveurs particuliers, les percepteurs, les chefs de gare ;

7° Régler les conditions du rachat à l'expiration de la trentième année, en stipulant simplement des annuités, sauf à réserver à l'État la faculté de se libérer, à son gré, en capital ;

Prévoir aussi le droit de rachat de certaines lignes avant l'expiration de la concession, sans être tenu de racheter tout le réseau ;

8° Obliger les Compagnies à mettre leurs travaux et fournitures en adjudication publique et à restreindre assez l'importance des lots, pour éviter les entreprises de se-

Droits réservés au Cnam et à ses partenaires

conde main et les dépenses frustratoires qui en seraient la conséquence.

M. Sourigues terminait son discours, en demandant au Ministre des travaux publics de faire la preuve que les nouvelles conventions ne rendaient le rachat, ni impossible, ni plus onéreux.

M. Émile Loubet monta ensuite à la tribune, pour défendre les conventions et pour établir le danger du rachat préconisé par un certain nombre de ses collègues. L'orateur s'étonnait que, après les longues études auxquelles elle avait donné lieu dans le pays, la question ne fût pas encore tranchée : le débat était, en effet, ouvert depuis plus de sept ans. Dès 1876, M. Christophle avait apporté à la Chambre un projet de convention nécessité par la crise des réseaux du Sud-Ouest : cette convention avait provoqué une discussion ardente et approfondie et n'avait point été sanctionnée par l'Assemblée. Néanmoins, lorsque MM. de Freycinet et Léon Say avaient proposé et obtenu le classement de 1879, ils n'avaient point eu la pensée de laisser indéfiniment les travaux à la charge de l'État ; avec leur expérience, leur valeur et leur prudence incontestées, ils n'avaient pu escompter imprudemment des plus-values aléatoires sur le rendement des impôts ; leur intention bien arrêtée était, au contraire, de reporter sur l'industrie privée une partie des charges du troisième réseau ; la preuve en était dans la présentation ultérieure de nouveaux projets de conventions par les cabinets dont ils faisaient partie. Ces propositions avaient échoué comme les précédentes, et pourtant il était impossible, incompatible avec les grands intérêts du pays, de continuer le régime de expédients et de se contenter plus longtemps des mesures provisoires prises au jour le jour ; il fallait absolument aboutir à une solution définitive.

Droits réservés au Cnam et à ses partenaires

Cette solution pouvait-elle être fournie par le système de M. Lesguillier, qui consistait à relier les tronçons épars du troisième réseau au moyen de lignes principales, présentant une longueur de 3 000 kilomètres environ, de manière à constituer des groupes indépendants, pouvant vivre d'une vie propre et donner à l'État une arme de concurrence contre les grandes Compagnies? Ne voyait-on pas que les difficultés avec lesquelles l'État était aux prises, pour l'exécution des 18 000 kilomètres classés, seraient singulièrement aggravées par l'addition d'une dépense d'un milliard au moins? Était-il rationnel de doubler des lignes, dont la capacité de transport était loin d'être franchie, et de porter, du même coup, une atteinte profonde aux intérêts du Trésor, solidaires de ceux des Compagnies, soit par le jeu de la garantie, soit par celui du partage des bénéfices?

Quant au rachat, était-il utile pour assurer l'exécution des travaux votés par le Parlement et solennellement promis au pays? Personne ne pouvait le soutenir. Au contraire, il était indubitable, après la discussion du budget extraordinaire de 1883, après les déclarations du Gouvernement, que, en conservant toute la charge du programme de 1879, l'État serait inévitablement conduit à ralentir la construction des lignes nouvelles et peut-être à y renoncer partiellement: c'était une éventualité à laquelle les intérêts économiques et les intérêts politiques ne permettaient pas de s'arrêter.

Le rachat n'était pas davantage réclamé par des manifestations de l'opinion publique. Les conseils généraux, les chambres de commerce, les tribunaux consulaires, les chambres syndicales avaient fait connaître nettement leurs sentiments à cet égard. Parmi tous ces corps élus, un seul, la chambre de commerce de Rouen, s'était prononcé subsidiairement pour le rachat, au cas où elle n'aurait pas satisfaction sur les tarifs. A la vérité, les représentants du com-

Droits réservés au Cnam et à ses partenaires

merce avaient tous sollicité l'abaissement des taxes : mais c'était un autre côté de la question, et, d'ailleurs, il ne fallait pas oublier que leur intérêt primordial était la réduction des tarifs et que leur tendance naturelle devait être de faire prévaloir cet intérêt, sans se préoccuper des moyens de pourvoir aux charges des capitaux engagés.

Les partisans du rachat avaient fait valoir les nécessités impérieuses de la défense, le rôle prépondérant joué par les chemins de fer dans les guerres modernes, l'utilité de concentrer toutes nos voies ferrées dans les mains de l'État ; ils avaient cité, à l'appui de leur thèse, l'exemple de l'Allemagne, qui s'était efforcée de reprendre entièrement possession de son réseau. Mais la situation de l'Allemagne n'était point comparable à celle de la France ; nos voisins d'Outre-Rhin avaient eu, avant tout, pour mobile la consolidation de l'unité germanique, dont les liens pouvaient se détendre et se desserrer, et c'était ainsi que la Prusse avait été amenée à absorber des réseaux multiples, exploités avec un matériel sans homogénéité, dirigés peut-être par des administrateurs ayant des aspirations politiques quelque peu différentes. En France, au contraire, nous étions en présence d'une centralisation excessive, d'un contrôle absolu de l'État sur les Compagnies, d'un droit illimité de réquisition, qui n'avait jamais été contesté, ni critiqué, et qui suffisait pour parer à toutes les éventualités.

Ainsi le rachat ne s'imposait nullement aux pouvoirs publics. Tout, au contraire, devait nous conduire à le repousser.

L'État belge avait cru devoir prendre en mains une grande partie de son réseau, 3 000 kilomètres environ. L'expérience avait été des plus malheureuses ; elle avait mis en relief les inconvénients de l'irresponsabilité de l'État et du développement du fonctionnarisme. Les administrations cen-

Droits réservés au Cnam et à ses partenaires

trales avaient pris une extension injustifiable ; elles coûtaient annuellement 8 800 000 fr. et comportaient deux mille quatre cent quarante agents, tandis que les services d'exécution ne comprenaient qu'un personnel de quatre mille cent douze agents coûtant 7 200 000 fr. par an. Alors que, sur le réseau du Nord français, c'est-à-dire sur un réseau comparable à celui de l'État belge, il y avait cent quatre-vingt-quinze fonctionnaires, la Belgique en avait sept cent quarante-six ; le nombre des ingénieurs y était cinq fois plus élevé (150 au lieu de 30) ; le train-kilomètre y coûtait 3 fr. 83, tandis qu'il ne revenait qu'à 2 fr. 52 pour la Compagnie du Nord. On ne pouvait nier que la Belgique ne glissât de plus en plus sur la pente des déficits, par le fait de l'exploitation directe de ses voies ferrées, et que la gestion de ses chemins de fer ne fût conduite trop administrativement et trop peu commercialement,

L'Italie avait été entraînée, de son côté, dans un but d'unité nationale, à racheter en 1878 les lignes de la Haute-Italie ; mais bientôt l'exploitation de ces lignes par l'État avait soulevé des plaintes, et il avait été procédé à une vaste enquête confiée à une Commission de six sénateurs, six députés et six membres nommés par le Gouvernement. Après avoir reçu de nombreuses dépositions, après s'être transportée sur divers points du royaume, cette Commission avait condamné les inconvénients politiques, commerciaux, industriels, techniques et financiers de l'exploitation par l'État ; elle s'était prononcée contre un système sur lequel les influences électorales pesaient d'un poids excessif, et dans lequel l'administration était inévitablement conduite à engager des dépenses ne trouvant point leur contre-partie dans un accroissement des recettes.

En France même, l'épreuve du réseau d'État n'avait pas donné les résultats les plus satisfaisants.

Droits réservés au Cnam et à ses partenaires

Jusqu'alors l'orateur s'était placé dans l'hypothèse de l'exploitation directe des chemins de fer par l'État. Il repoussait également le système des Compagnies concurrentes, des petites Compagnies fermières. Ce système avait été jugé en Angleterre et en Amérique, où, après s'être battues à coups d'abaissement de tarifs, les Sociétés rivales s'étaient entendues pour les relever et en étaient arrivées à exagérer l'application de la loi de l'offre et de la demande, au point de réduire les taxes quand il y avait peu de trafic et à les accroître, au contraire, quand la fréquentation devenait considérable. Ce régime, qui pouvait être défendu en 1835, n'était plus susceptible de l'être dans la situation actuelle. On ne pouvait briser des contrats consacrés par une longue existence.

Au surplus, les conventions de 1859 n'avaient-elles pas permis de doter des régions pauvres et déshéritées, qui, sans elles, seraient restées dépourvues de voies ferrées? Ne fallait-il pas prendre pour guide cette expérience du passé, ne fallait-il pas admettre que les conventions de 1883 seraient aussi heureuses, aussi conformes à l'intérêt public ?

Le rachat des chemins de fer empêcherait de tenir les engagements pris par les pouvoirs publics à la face du pays; le remaniement des réseaux, leur exploitation par des Compagnies fermières, conduiraient inévitablement au chaos. Seule, la continuation du régime antérieur pouvait donner une solution exempte de mécomptes; seule, elle était de nature à raffermir le crédit public, à relever les cours, à assurer l'équilibre du budget, à pourvoir à l'amortissement, surtout en présence de la diminution du rendement des impôts. Les conventions, tout en maintenant au profit de l'État le droit de se substituer aux Compagnies pour la réalisation des emprunts, s'il le jugeait utile, donnaient la sécurité voulue pour l'exécution du troisième réseau ; elles

Droits réservés au Cnam et à ses partenaires

comportaient des réductions notables sur les tarifs; elles répondaient aux promesses du Gouvernement. Il importait de les voter et de mettre fin à un débat engagé depuis de si longues années.

M. Madier de Montjau prit la parole après M. Loubet et prononça un discours empreint d'une éloquence véhémente, contre les conventions soumises à l'approbation de la Chambre. Après avoir blâmé la précipitation apportée à l'étude et à la discussion d'une question si grave pour le pays, il proclama et s'attacha à démontrer tous les dangers qu'il y aurait à abandonner, à livrer nos voies ferrées à des spéculateurs, dont le seul mobile était nécessairement l'intérêt personnel : les chemins de fer étaient de ces choses qui, par leur essence, n'étaient point susceptibles d'aliénation, et sur lesquelles il était impossible de laisser mettre la main, sans fouler aux pieds le droit public. L'un des adversaires les plus passionnés et les plus convaincus de l'État, Proudhon, n'avait pas hésité à admettre, à défendre cette doctrine, et à soutenir que, seul, l'État devait posséder les chemins de fer afin de ne faire payer aux usagers que les frais d'entretien et d'exploitation, et de ne point avoir à rechercher une rémunération directe de ses capitaux. Vers la même époque, Lamartine avait, dans un langage magnifique, combattu l'accaparement par l'industrie privée, par quelques banquiers spéculateurs, des destinées du pays, de cette faculté d'aller et venir, que la Constitution de 1848 allait bientôt placer au premier rang des droits sacrés des citoyens. Telle était également alors la pensée du Gouvernement, qui proposait, en 1838, par l'organe de M. Martin du Nord, l'exécution par l'État d'un grand réseau de voies ferrées. Mais déjà la puissance dont les adversaires des conventions redoutaient l'effroyable développement avait su trouver des champions dans la presse et au sein du Par-

Droits réservés au Cnam et à ses partenaires

lement; elle arriva à faire échouer les propositions de M. Martin, sans toutefois que sa victoire fût complète : car, deux ans plus tard, l'État construisait les deux lignes de Nîmes à Montpellier et de Lille à Valenciennes et à la frontière. Les pouvoirs publics avaient été ainsi amenés à adopter un système mixte, qui abandonnait aux Compagnies tous les profits de leur entreprise, qui les soustrayait, au contraire, à tous les risques, en mettant à la charge de l'État les dépenses aléatoires de l'infrastructure, et qui, par surcroît, leur assurait le remboursement de leur matériel en fin de concession, bien que ce matériel fût déjà amorti. Dès lors, le sacrifice était consommé. Malgré les tentatives d'émancipation de 1848, malgré les efforts du Gouvernement provisoire, et notamment de M. Duclerc, l'État n'avait plus cessé de donner à pleines mains, et de 1852 à 1874 les Compagnies avaient vu leur omnipotence grandir tous les jours. En 1877, le réveil s'était fait : le droit et le peuple avaient retrouvé des défenseurs éloquents, tels que MM. Laisant, Allain-Targé et Lecesne, députés, tels aussi que M. Raynal, alors conseiller général de la Gironde, qui, au sein de l'assemblée départementale, se montrait encore plus ardent, plus hostile à la consolidation du monopole de la Compagnie d'Orléans et qui, grâce à son talent, obtenait des vœux réitérés de son conseil à cet égard. Toutefois, cette alerte n'avait point coupé court aux manœuvres des Compagnies : le classement de 1879, l'ouverture de chantiers épars sur tous les points de notre territoire, les difficultés qui en étaient résultées pour les pouvoirs publics, la crise financière de 1880 leur avaient permis de rentrer dans la lice. Elles avaient eu pour auxiliaires des Ministres, qui n'avaient pas craint de discréditer les finances publiques à la tribune, d'en faire entrevoir l'effondrement si l'État ne traitait point avec les Compagnies. Elles étaient parvenues à

Droits réservés au Cnam et à ses partenaires

faire croire que le sort du crédit public était lié à leur destinée, que la signature de l'État n'avait plus de valeur ; elles étaient arrivées à convaincre des adversaires de la veille, comme MM. Raynal et Rouvier. Avant de commettre une faute irrémédiable dont les conséquences seraient fatales pour le pays, avant d'émettre le vote le plus grave de leur vie politique, il fallait que les membres de la Chambre envisageassent avec virilité toute l'étendue, toute la gravité du régime qu'il s'agissait d'instituer. Il leur fallait comprendre qu'ils étaient mis en demeure de se prononcer sur le maintien ou la condamnation du droit de rachat. Le doute n'était point permis, il s'agissait bien d'une aliénation définitive des chemins de fer ; les organes des Compagnies le constataient hautement ; M. Rouvier lui-même avouait que, à moins d'événements difficiles à prévoir, l'État ne songerait plus à racheter les concessions ; et, d'ailleurs, comment supposer qu'il fût encore possible de reprendre un jour possession des chemins de fer, quand on aurait complété l'organisme déjà si fort et si puissant des Compagnies, quand on aurait tari toutes les sources du crédit public. Les revendications si éloquemment exposées par M. Raynal, dans des discours antérieurs, au sujet des tarifs, resteraient sans objet et sans effet ; les Compagnies feraient la loi ; elles demanderaient et obtiendraient les concessions complémentaires qui leur agréeraient, l'abandon des lignes qui ne leur conviendraient point, les modifications de tracé qu'elles jugeraient profitables pour elles. La féodalité financière serait complète ; elle aurait dans la main les deux grands pivots d'accaparement de toute industrie et de tout commerce, le monopole de la banque et celui des transports ; tout lui appartiendrait, y compris les consciences. Après avoir prêté à la France à un taux usuraire, à la suite du désastre de Waterloo ; après avoir imposé des tarifs prohi-

Droits réservés au Cnam et à ses partenaires

bitifs au Gouvernement de Louis-Philippe ; après avoir asservi la presse, elle rançonnerait le public à merci et conduirait la République à sa fin.

A la doctrine de l'autorité absolue de l'État sur la construction, sur l'exploitation, sur la tarification des chemins de fer, M. Georges Graux vint opposer celle des conventions, c'est-à-dire celle qui faisait de l'État l'associé d'abord, l'héritier ensuite des Compagnies. Mais, avant tout, il crut devoir réfuter la partie historique de l'argumentation de M. Madier de Montjau. Si, jusqu'en 1840, l'État avait retenu entre ses mains l'exécution des chemins de fer, il ne fallait pas en chercher la raison dans des principes gouvernementaux, mais bien dans ce fait que personne n'avait foi en l'avenir des voies ferrées, que l'industrie privée n'offrait point son concours, qu'il était impossible de trouver un actionnaire, de constituer une Compagnie. La méfiance générale des premiers jours était telle que, en 1842, la France n'avait pas plus de 877 kilomètres de chemins de fer, alors que l'Europe en avait 9 281. Ce n'était qu'à partir de 1842 que les pouvoirs publics avaient pu entrer résolument dans la voie du développement de notre réseau, en faisant appel à l'industrie particulière. Les Compagnies formées vers cette époque auraient dû, d'après les prophéties de Lamartine, se rendre bientôt maîtresses du Gouvernement et des Chambres : or, en 1848, elles étaient sur le point de sombrer ; l'une d'entre elles, celle de Paris à Lyon, était même mise en faillite et devait être rachetée. En 1857, elles étaient à la veille d'une nouvelle déconfiture et se voyaient obligées d'intercéder pour obtenir la revision de leurs contrats. C'était de leur situation malheureuse, et non de l'excès de leur puissance, qu'étaient sorties les conventions de 1859, dont le but avait été d'assurer l'unité du service, l'uniformité des cahiers des charges, l'unification des maxima des tarifs, et

Droits réservés au Cnam et à ses partenaires

n'aurait pu être atteint sans la fusion des petits réseaux autonomes, répartis sur toute la surface du territoire. Grâce à ces conventions, l'État avait pu accroître son action sur les Compagnies, devenir leur associé privilégié, leur imposer la construction de 700 kilomètres de chemins de fer par an. En présence de pareils résultats, convenait-il de déchirer des contrats si respectueux des droits et des intérêts du pays ? Convenait-il d'y renoncer, précisément alors que le remboursement des avances du Trésor était commencé depuis 1880, pour la Compagnie d'Orléans, et depuis 1881, pour la Compagnie du Midi; que la garantie cessait d'être appliquée depuis 1880, pour la Compagnie de l'Est; qu'elle devait également cesser de fonctionner en 1887, pour l'Ouest, et en 1891, pour le chemin du Rhône au Mont-Cenis ; que le partage des bénéfices allait s'ouvrir pour d'autres réseaux; et que l'État devait recevoir, en 1956, la propriété de réseaux dont le produit net serait de 800 millions au moins ? Pouvait-on oublier que ce régime, si vivement critiqué par M. Madier de Montjau, avait permis à l'État de ne verser qu'une part relativement minime sur les capitaux nécessaires au développement de nos voies ferrées, tout en se réservant une rémunération supérieure à celle des actionnaires ?

Le grand argument en faveur du rachat était tiré de l'utilité de rendre l'État maître des tarifs, sans doute pour les abaisser. Ceux qui faisaient valoir cet argument perdaient trop de vue les réductions progressives réalisées par les Compagnies et les charges inévitables que l'État ferait peser sur les contribuables, en diminuant les recettes par un abaissement excessif des taxes.

Lors même qu'il n'entrerait point dans les vues des partisans du rachat de poursuivre ces abaissements, lors même que leur unique mobile serait de confier l'exploita-

Droits réservés au Cnam et à ses partenaires

tion à l'État, le Parlement aurait le devoir de s'opposer à cette tendance : car les travaux faits par l'État coûteraient plus cher que les travaux faits par les Compagnies ; le rachat imposerait au Trésor une dépense annuelle de beaucoup supérieure à celle de la garantie d'intérêt ; l'administration se montrerait inévitablement incapable de remplir une tâche à laquelle ne se prêtaient ni son organisation, ni sa hiérarchie, ni sa comptabilité, ni ses règles budgétaires.

La triste expérience faite à la suite du rachat des Charentes et de la Vendée devait suffire à lever toute espèce de doute à cet égard. La fusion des réseaux secondaires du Sud-Ouest avec celui d'Orléans n'eût eu, pour l'État, d'autre effet que d'accroître sa garantie d intérêt, jusqu'à concurrence de 8 500 000 fr. ; par suite de la progression rapide des recettes de la Compagnie d'Orléans, l'appoint ainsi ajouté aux avances du Trésor eût été peu considérable et aurait été remboursé à brève échéance, de telle sorte qu'en 1883 l'exploitation se serait trouvée assurée sans sacrifice pour les finances publiques Au lieu de cela, l'État avait consacré 331 millions au rachat ; à cette somme s'était ajoutée une dépense annuelle de 20 millions en travaux de premier établissement ; le déficit annuel était de 3 à 6 millions, la perte totale constituée par ce déficit, par les charges des capitaux engagés, par le défaut de perception de certains impôts, était, en nombre rond, de 20 millions. Cette perte n'était même pas compensée par une supériorité incontestée dans les services, par des avantages marqués pour le public. Les tarifs étaient les mêmes que ceux des Compagnies ; le coefficient d'exploitation était de 30 % plus élevé ; la diminution des taxes antérieurement perçues avait pour contre-partie une réduction du rendement de l'impôt et, par conséquent, une aggravation des charges des contribuables.

Droits réservés au Cnam et à ses partenaires

Quant aux divers systèmes de Compagnies fermières, préconisés par certaines personnes, ils ne seraient ni plus avantageux, ni plus favorables. La combinaison indiquée par M. Lesguillier conduirait purement et simplement à la ruine des anciennes Compagnies, qui, par la concurrence, seraient dépouillées des profits sur leurs artères nourricières, et à celle des Compagnies nouvelles, qui n'auraient pas la vitalité nécessaire.

La combinaison de M. Papon, consistant à instituer des régies intéressées, embrassant chacune 2 500 kilomètres environ, aboutirait à un morcellement exagéré du réseau, à une administration moins bonne et moins forte, à un accroissement des frais généraux, à des faillites comme celles qui s'étaient produites antérieurement et, en dernière analyse, à des charges plus lourdes pour le Trésor.

Tout militait en faveur du maintien de ces grandes associations privées, qui étaient parvenues à assurer, à garantir, avec la plus parfaite exactitude, avec la plus irréprochable régularité, l'industrie nationale des transports : il importait de ne point les abaisser, de ne point les détruire, mais de les contrôler et de leur faire accepter des sacrifices, d'annexer à leurs réseaux des lignes nouvelles.

De tout temps, l'étranger avait su rendre justice au régime des chemins de fer français. Pour s'en convaincre, il suffisait de se reporter notamment aux discours prononcés par les Ministres des finances de Belgique.

L'Allemagne, qui, par sa discipline militaire, était merveilleusement outillée pour maintenir les voies ferrées entre les mains de l'État, n'en était pas moins arrivée à des résultats peu satisfaisants. Le kilomètre de chemin de fer y avait coûté 330 000 fr.; le coefficient d'exploitation y variait de 38 20 à 81 60 %; le personnel n'y comptait pas moins de 300 000 employés ou ouvriers.

Droits réservés au Cnam et à ses partenaires

Le régime inverse, celui de la liberté anglaise ou américaine, n'avait pas mieux réussi. Il avait provoqué de véritables désastres, par la lutte qui avait déterminé la fusion des Compagnies rivales; il avait, en outre, déterminé des variations injustifiables dans les tarifs : c'est ainsi que, dans une même semaine, on avait pu voir les prix de transport des céréales entre Chicago et New-York osciller de 0 fr. 05 à 0 fr. 70, suivant l'état de navigabilité des fleuves.

La France avait eu la sagesse de s'arrêter à un système intermédiaire entre celui de l'extrême liberté anglaise et de l'extrême monopole allemand : sans confier à l'État un service commercial auquel il était impropre, elle avait su se réserver un droit de contrôle et de surveillance de nature à éviter les écarts, à bien pondérer les tarifs, à en interdire les variations excessives. Il n'y avait point à hésiter à persévérer dans la même voie.

Après M. Graux, M. Allain-Targé attaqua les conventions avec son éloquence, son érudition et sa science habituelles. Il commença par rappeler qu'il ne fallait pas se laisser guider par des considérations d'intérêt local, ni même par des vues d'intérêt accidentel, comme un expédient budgétaire, pour résoudre une question engageant pour de longues années l'avenir commercial, industriel et politique du pays.

Jusqu'en 1876, au point de vue financier, les conventions de M. de Franqueville avaient suffi pour la création de l'ancien et du nouveau réseau ; elles avaient permis de construire 20 000 kilomètres de chemins de fer, sans imposer au Trésor une dépense de plus de 1 500 millions (non compris 537 millions d'avances, au titre de la garantie d'intérêt) sur un capital de 10 milliards et demi, dont 1 500 millions d'actions et 7 milliards et demi d'obligations.

Au point de vue politique, les Compagnies avaient été,

Droits réservés au Cnam et à ses partenaires

jusqu'à la même époque, les auxiliaires du Gouvernement ou ses instruments dociles et soumis.

Au contraire, au point de vue économique, elles avaient suscité les réclamations les plus vives. Les populations se plaignaient de l'insuffisance des réseaux. Le public se plaignait des tarifs, pour lesquels les Compagnies n'avaient d'autre règle que celle de leur intérêt personnel, de leur intérêt de dividende; il protestait contre les inégalités des tarifs spéciaux, contre la concurrence faite par les tarifs de détournement aux transports par eau, aux transports par terre ou aux transports par les autres voies ferrées, contre les faveurs accordées à l'étranger par les tarifs d'importation ou de pénétration, contre l'atteinte portée ainsi au régime douanier, contre les tarifs particuliers avantageant telle ou telle industrie au détriment de telle ou telle autre. Les chambres de commerce n'avaient cessé de se faire les organes de l'opinion à cet égard; tout récemment encore, la chambre de Paris, quoique favorable au principe des conventions, avait nettement accusé ses revendications en matière de tarification. A ces abus, les Ministres et les ingénieurs avaient inutilement cherché un remède dans la concurrence des canaux, dont le seul effet pouvait être de doubler inutilement les dépenses de l'État; ils l'avaient également cherché en vain dans la lutte des petites Compagnies, qui, dévorées par leurs frais généraux, n'ayant point d'éléments suffisants de trafic, devaient inévitablement se ruiner, si elles n'étaient point commanditées par les grandes Compagnies, si elles ne s'en faisaient point les satellites, les camionneurs comme dans la région du nord. Aussi avait-on vu succomber les réseaux secondaires les plus honnêtement administrés, celui des Charentes par exemple.

En 1876, la mesure était comble, l'expérience était

Droits réservés au Cnam et à ses partenaires

complète. En présence de l'inanité des tentatives faites par les petites Compagnies, M. Christophle crut devoir présenter, pour la fusion de ces sociétés avec celle de l'Orléans, une proposition qui fut déférée à une Chambre juste, généreuse, animée d'un esprit d'abnégation absolue, prête à examiner l'affaire au point de vue de l'équité et de l'intérêt exclusif de l'État. Cette Chambre fut frappée des actes odieux dont les grandes Compagnies s'étaient rendues coupables, dans leur lutte contre les petites Compagnies ; des prétentions qu'affichait hautement la Compagnie d'Orléans, au nom du syndicat ; des dangers de la concentration d'un des plus grands services publics entre les mains d'une association de banquiers, dont les affaires avaient nécessairement un caractère cosmopolite, qui avaient des intérêts en Italie, en Espagne, en Autriche, sur le Danube, en Égypte, en Orient, qui étaient obligés d'y faire de la politique et de la diplomatie, qui étaient inévitablement conduits à se servir de la ferme générale des transports comme d'un levier, qui détenaient déjà, de ce chef, un instrument de travail valant 10 milliards, comportant un budget annuel d'un milliard et un personnel de 200 000 agents. Aussi, sans faire acte d'hostilité contre les grandes Compagnies, l'Assemblée jugea-t-elle prudent de prendre des garanties et de voter une résolution qui subordonnait toute convention avec la Compagnie d'Orléans à des précautions contre l'abus du monopole, à la consolidation de l'autorité de l'État sur l'exploitation et particulièrement sur les tarifs. La polémique des Compagnies devenant de plus en plus agressive, il fallut se résoudre à une solution provisoire : ce fut dans ces conditions que M. de Freycinet dut poursuivre le rachat des réseaux secondaires et l'établissement du réseau d'État. Ce n'était point un pas fait dans la voie du rachat général : c'était une mesure qui s'imposait et qui devait prouver aux

Droits réservés au Cnam et à ses partenaires

Compagnies les moyens dont disposait l'État pour leur résister, pour se passer d'elles et, au besoin, pour reprendre leurs concessions. L'expérience ainsi faite de l'exploitation par l'État, avec une administration autonome, mi-administrative, mi-parlementaire, réussit complètement : malgré l'adjonction progressive de lignes peu productives, cette administration sut réaliser des bénéfices, dans des conditions où la Compagnie de Paris-Lyon-Méditerranée, par exemple, couvrait à peine ses dépenses. Vers la même époque, l'attitude des Compagnies força également le Gouvernement à adopter une solution provisoire, pour l'exécution du programme de travaux publics élaboré par MM. de Freycinet et Léon Say. Il n'entrait point dans les intentions, depuis méconnues, des auteurs de ce programme, de faire peser définitivement sur l'État la charge totale de ces travaux, de les engager simultanément sur tous les points du territoire, d'y consacrer chaque année 500 millions, en dehors des crédits affectés à la défense et à l'instruction publique, et surtout, de laisser indemnes les grandes Compagnies. Leurs discours et les rapports de la Commission du régime général des chemins de fer manifestaient des vues absolument opposées. Mais on ne voulait point passer sous les fourches caudines des Compagnies : on ne voulait traiter avec elles qu'en assurant l'autorité de l'État sur l'exploitation et les tarifs. Une fraction de la Chambre voulait même attribuer à l'État, à raison de ses intérêts financiers, une part dans la direction et l'administration du réseau. Avant tout, on voulait faire des contrats au moins aussi avantageux que ceux de M. de Franqueville.

Les conventions soumises à la Chambre satisfaisaient-elles à ces desiderata ? Si l'on se reportait aux conventions de 1859 et de 1863, on y voyait M. de Franqueville réduisant le dividende des Compagnies les plus riches, exigeant

Droits réservés au Cnam et à ses partenaires

d'elles de grands sacrifices, prenant toutes leurs disponibilités pour les affecter au second réseau, obtenant d'elles 3 milliards 313 millions pour 662 millions de subventions sur les fonds du Trésor, arrivant à leur arracher un concours qui avait atteint : pour le Nord, la totalité de la dépense ; pour l'Est, 384 000 fr. par kilomètre ; pour l'Orléans, 347 000 fr. ; pour le Lyon, 363 000 fr. ; pour l'Ouest, 298 000 fr. ; pour le Midi, un chiffre analogue. Sans doute, les lignes de ce second réseau étaient plus productives que celles du troisième ; néanmoins beaucoup d'entre elles étaient mauvaises, surtout au début, et les lignes nouvelles devaient et pouvaient être construites beaucoup plus économiquement. Du reste, les Compagnies n'avaient cessé de s'enrichir, soit par un accroissement de leurs dividendes, soit par leurs placements de fonds et par l'augmentation de leur domaine et de leur fortune ; le produit net s'était accru de 90 millions durant les six dernières années, déduction faite des dépenses complémentaires. La conception financière qu'il eût fallu présenter aux Chambres eût consisté à affecter à la construction du troisième réseau la plus forte part de ces plus-values, à prendre pour point de départ du partage le revenu garanti, à prélever les trois quarts de l'excédent pour gager des emprunts ; on eût pu ainsi émettre 200 millions d'obligations par an et mener à bien le plan de M. de Freycinet. Il eût fallu aussi attribuer à l'État un grand réseau, ayant son entrée à Paris, participant au syndicat, conférant aux représentants de la puissance publique dans ce syndicat une force et une autorité incontestées, faisant contrepoids aux Compagnies ; l'institution d'un réseau de cette nature n'eût point été préjudiciable, au point de vue de l'unité de système, qui ne s'imposait nullement en fait de chemins de fer ; elle eût été, au contraire, absolument rationnelle dans une matière qui, par sa nature,

Droits réservés au Cnam et à ses partenaires

ne se prêtait pas à la concurrence. Malheureusement cet objectif avait heurté les adversaires systématiques de l'État; il avait heurté aussi certains doctrinaires d'une école soi-disant libérale, qui s'obstinaient à vouloir traiter comme de simples industriels les détenteurs d'un monopole écrasant. On n'eût fait que suivre l'exemple de plusieurs peuples voisins, qui, sans esprit de système, avaient été amenés à racheter tout ou partie de leur réseau et à le faire exploiter par l'État ; c'était ainsi que l'Italie, pour des raisons politiques, avait repris ses chemins de fer, dont les administrateurs étaient étrangers, et résistait aux attaques dirigées contre le régime inauguré par elle; c'était ainsi que la Belgique avait construit et administré elle-même ses voies ferrées, dans l'intérêt du port d'Anvers, et qu'elle avait constitué un vaste réseau d'État, dont les déficits tenaient, non point à une administration inhabile, mais à l'adjonction des lignes improductives de l'ancien réseau Philippart; c'était encore ainsi que l'Allemagne avait accaparé toutes ses communications par rails. Peut-être cette dernière puissance était-elle allée trop loin, peut-être était-elle tombée dans un excès opposé à celui du système français. La vérité, hautement constatée par M. Lebaudy, dans son rapport de 1880, était entre ces deux solutions extrêmes : si l'exploitation par l'État ouvrait la porte aux abus du fonctionnarisme, de la routine, de l'autorité, on ne pouvait méconnaître que les Compagnies présentassent les mêmes défauts, et il était bon de réserver quelque part, comme un lieu de refuge, un chemin de fer administré en dehors de l'intérêt privé, en dehors de l'intérêt de dividende, fournissant un champ d'expériences et d'instruction pour les ingénieurs appelés à surveiller les lignes concédées. Le reséau tout indiqué à cet égard était celui d'Orléans : en rachetant ce reséau en 1879, l'État eût fait une excellente affaire, au point de vue

Droits réservés au Cnam et à ses partenaires

financier; il y eût trouvé des ressources pour l'exécution des lignes nouvelles; il eût commandé presque tous les réseaux, sauf le Nord; s'appuyant sur l'Ouest, qui, n'ayant pas payé sa dette, n'avait qu'une indépendance relative, et sur l'Est, qui était dans une situation analogue, il eût été en mesure de briser le faisceau des grandes Compagnies. Bien que les conseils de 1879 n'eussent pas été écoutés, il était encore temps de prendre une détermination trop longtemps ajournée; il fallait rompre avec les atermoiements, les expédients et les traditions du Ministère des travaux publics, trop favorable aux grandes Compagnies, trop enclin à ne rien leur demander et à construire sans se préoccuper des difficultés budgétaires.

Ces principes posés, M. Allain-Targé entrait plus avant dans l'étude des conventions présentées à la Chambre. Il n'y trouvait aucune amélioration sérieuse des tarifs, pour lesquelles les Compagnies se bornaient à des promesses. Non seulement l'Orléans était délivré, mais il rentrait en maître dans un domaine qui lui avait été jusqu'alors disputé. Le réseau d'État était sacrifié, voué à la ruine; c'était une perte de 700 millions, en comptant les dépenses à faire pour son achèvement. Le droit de rachat n'était maintenu que d'une manière tout à fait platonique, et les conditions dans lesquelles il pourrait être exercé étaient singulièrement aggravées. Notre crédit était humilié ; la disposition de nos emprunts était abandonnée à un syndicat financier. Les règles de notre droit administratif étaient bouleversées, pour le jugement des litiges entre les Compagnies et l'État.

Si l'on envisageait plus spécialement la convention du Nord, elle donnait lieu aux réserves et aux objections suivantes :

1° Il fallait, tout d'abord, éliminer une somme de 10 millions que la Compagnie devait consacrer au dévelop-

Droits réservés au Cnam et à ses partenaires

pement de son matériel roulant et qui était comptée dans le montant de son concours pécuniaire : ce matériel n'appartenait pas, en effet, à une ligne plutôt qu'à une autre et, en cas de rachat, l'État serait tenu d'en payer la valeur.

2° On délivrait la Compagnie des plaintes légitimes trop souvent provoquées par ses tarifs de pénétration, en enregistrant une lettre, par laquelle le président de son conseil d'administration ne s'engageait à supprimer les tarifs d'importation à la demande du Ministre, qu'au cas où les autres communications par terre ou par eau ne fourniraient pas de moyens plus économiques de pénétrer en France. C'était la mettre à même de trouver toujours des prétextes, pour justifier des taxes si souvent flétries par l'opinion publique.

3° On la délivrait également de toute concurrence, en consacrant ses traités avec les Compagnies secondaires, en lui accordant toutes les concessions susceptibles de porter atteinte à son monopole, en la débarrassant de la menace d'une nouvelle ligne de Calais à Marseille. Il y avait là un avantage des plus sérieux, surtout en présence de l'éventualité de l'ouverture d'un tunnel sous la Manche.

4° On lui abandonnait 111 kilomètres de lignes d'avenir, qui avaient coûté 35 millions.

5° Le partage des bénéfices, auquel on touchait, en incorporant au réseau du Nord les réseaux secondaires, dont elle avait pris la charge et dont l'insuffisance était de 6 millions par an, se trouvait modifié à son profit au lieu de l'être au profit de l'État; le dividende avant partage était ainsi augmenté de 12 fr.

Cette incorporation aggravait, en outre, les conditions du rachat, surtout eu égard à la modification apportée à la loi Montgolfier.

6° Antérieurement, la Compagnie avait à prélever sur son produit net les charges des travaux complémentaires néces-

Droits réservés au Cnam et à ses partenaires

sités par le développement du trafic, lorsque les dépenses de premier établissement dépassaient un maximum déterminé. La convention nouvelle laissait indéfiniment ouvert le compte de construction et assurait à la Compagnie le remboursement de ses dépenses pour les quinze dernières années. Cette clause inusitée était pour elle une garantie contre le rachat : car un calcul sommaire, fait dans l'hypothèse d'une dépense égale à trois fois l'accroissement du produit brut, montrait qu'il s'agissait d'un chiffre très élevé.

7° La loi Montgolfier avait autorisé les Compagnies à réclamer le remboursement du prix de revient des lignes nouvelles concédées depuis moins de quinze ans, au cas où le rachat serait opéré avant l'expiration de ce délai. Le terme de quinze années serait dorénavant compté, non plus de la date de la concession, mais bien de celle de la mise en exploitation, ce qui revenait à ajouter toute la durée de la période de construction. L'orateur n'avait pas supputé l'aggravation qui en résulterait pour le rachat ; mais M. Bienvenu en avait fait le calcul, pour la Compagnie d'Orléans, et avait trouvé, de ce chef, une indemnité supplémentaire de 60 millions.

Malgré tous ces défauts de la convention, M. Allain-Targé ne refusait pas de la voter, en considération des 90 millions que la Compagnie apportait à l'État.

Les conventions avec les autres Compagnies avaient les mêmes inconvénients ; en outre, on n'y trouvait pas le concours financier que le Ministre avait obtenu de la Compagnie du Nord.

La Compagnie de Paris-Lyon-Méditerranée recevait gratuitement la ligne de Bonson à Saint-Bonnet, qui avait coûté 3 millions à l'État, et la section de la ligne d'Orléans à Châlons comprise entre Montargis et Sens, dont le prix de revient était de 13 millions. L'État lui concédait, à titre définitif, 1 100 kilomètres du troisième réseau, évalués à

Droits réservés au Cnam et à ses partenaires

270 millions, sur lesquels 25 000 fr. seulement par kilomètre, soit un dixième, au compte de la Compagnie, et, à titre éventuel, 132 kilomètres, évalués à 38 millions et demi, dont 34 millions et demi à la charge du Trésor ; il prévoyait, en outre, la concession de 600 kilomètres non dénommés, estimés à 140 millions, dont 13 seulement à la charge de la Compagnie ; le concours total de cette Société ne dépassait donc pas 44 millions, pour 1 837 kilomètres devant coûter 448 millions.

Les concessions faites dans ces conditions onéreuses ne comprenaient pas seulement des lignes du troisième réseau ; elles embrassaient aussi des chemins tels que celui de Corbeil-Melun-Montereau (25 millions), celui de Lyon Saint-Clair-Collonges (7 millions), la traversée du Rhône à Avignon (4 millions), la ligne de l'Estaque à Miramas (non évaluée), qui n'étaient autres que des tronçons de l'artère de Calais à Marseille, des doublements de voies : c'était un cadeau de près de 50 millions. Ce chiffre, ajouté à l'estimation des chemins de Bonson à Saint-Bonnet et de Montargis à Sens, formait un total de 66 millions, sans parler de la part à prendre par l'État dans les travaux complémentaires, au raccordement des lignes nouvelles avec les lignes anciennes.

La Compagnie des Dombes était incorporée au réseau de Lyon : c'était un supplément d'annuité de 2 millions et demi, en cas de rachat.

Il était fait une transaction, sur laquelle le Ministre avait à s'expliquer, au sujet d'une dépense litigieuse de 117 millions imputée par la Compagnie au compte de premier établissement.

L'État garantissait aux actionnaires un dividende de 55 fr., leur accordant ainsi un avantage inusité.

Le développement du réseau était porté à 9 000 kilomètres : pas une Compagnie dans le monde n'avait un tel domaine.

Droits réservés au Cnam et à ses partenaires

Quant à la Compagnie du Midi, on lui donnait la ligne de Perpignan à Prades, dont le produit net avait été de 328 000 fr. en 1880, et celle de Buzy à Laruns, qui devait desservir les Eaux-Bonnes ; on devait construire et lui livrer 1 118 kilomètres, évalués à 251 millions et demi, sur lesquels elle assumait seulement une charge de 28 millions.

Elle n'avait jusqu'alors distribué qu'un dividende de 40 fr.; on lui en garantissait 50, et on n'abaissait que de 65 francs à 60 fr. le dividende avant partage.

Le canal qu'elle détenait aurait pu, d'après les conventions antérieures, être racheté dans quatorze ans ; ce rachat était de nature à permettre à l'État d'abaisser notablement les prix de transport : la convention, en garantissant un dividende de 50 fr., mettait la Compagnie à l'abri de toute éventualité.

Pour l'Est, la situation était bien plus grave encore. La Compagnie devait 150 millions, qui lui avaient été avancés au titre de la garantie d'intérêt ; elle était, par ce fait, entre les mains de l'État : car sa concession pouvait être facilement rachetée. La convention nouvelle l'affranchissait de cette subordination, en lui permettant de se libérer à brève échéance, sous forme de travaux, et, par surcroît, lui faisait remise des intérêts de sa dette, à partir de 1884.

Sur les 150 millions à dépenser par la Compagnie au compte de l'État, 60 millions seulement devaient l'être en doublement des voies ou en superstructure des lignes du troisième réseau ; le surplus, soit 90 millions, correspondait à des travaux complémentaires, dont la Compagnie avait retardé l'exécution et qu'elle allait effectuer, non plus de ses deniers, mais avec ceux du Trésor. De ce chef et de celui de l'abandon des intérêts, il y avait un véritable cadeau de 175 millions pour la Compagnie.

La Compagnie recevait également, sans bourse délier,

Droits réservés au Cnam et à ses partenaires

700 kilomètres de chemins de fer exploités en régie pour le compte de l'État, dont la construction avait coûté 135 millions et qui produisaient des recettes nettes assez importantes.

L'État lui concédait, en outre, 1 039 kilomètres du troisième réseau, pour lesquels il fournissait 174 millions, non compris le prélèvement sur la dette de 150 millions ; tandis que la Compagnie ne donnait pas plus de 26 millions.

Ainsi, en résumé, la dépense de l'État était de 494 millions et le concours de la Compagnie n'atteignait que 5 % environ de cette somme.

Le dividende avant partage n'était abaissé que de 51 fr. 50 à 50 fr. ; en revanche, le dividende réservé était garanti pour l'avenir et porté de 33 fr. à 35 fr.

Plus encore que l'Est, l'Ouest avait été jusqu'alors sous la dépendance de l'État ; sa dette était, en effet, de 240 millions, et le remboursement ne devait pas en être effectué avant quarante-sept ans. Ce lien si utile était brisé par la convention : on commençait par signer avec la Compagnie un concordat, par lequel il lui était fait remise de 80 millions ; puis, on l'autorisait à se libérer du surplus par des travaux, dont une partie sur son propre réseau. Son dividende réservé était, en outre, garanti et porté de 35 fr. à 38 fr.

Ainsi le concours financier des Compagnies était insignifiant. Qu'apportaient-elles donc en échange de tous les avantages qui leur étaient concédés ? Elles se chargeaient de construire pour l'État ; elles prenaient à leur compte les risques de l'exploitation ; enfin, elles empruntaient pour le Trésor et lui prêtaient leur crédit.

1° *Construction pour l'État.* — Sans doute, la construction était essentiellement une œuvre d'initiative privée. Mais l'expérience avait prouvé que les grandes Compagnies

Droits réservés au Cnam et à ses partenaires

dépensaient plus que l'État. Le prix de revient kilométrique de leur second réseau avait, en effet, atteint 438 000 fr. pour le Lyon, 393 000 fr. pour l'Ouest, 399 000 fr. pour l'Orléans, 413 000 fr. pour l'Est ; pour le Midi, où l'infrastructure avait été faite par l'État, le chiffre correspondant n'avait été que de 347 000 fr. La dépense des lignes de 1875 ou de 1879 avait été moindre. On pouvait citer le chemin de Cholet à Clisson qui avait coûté 100 000 fr. et celui de Montluçon qui était revenu à 160 000 fr. Beaucoup de Compagnies secondaires avaient su construire à 120 000 fr. et même à 110 000 fr. le kilomètre ; les petites lignes de la Sarthe n'avaient entraîné qu'une dépense de 100 000 fr. ; rien n'empêcherait l'État de suivre cet exemple.

Il était évident d'ailleurs, *à priori*, même abstraction faite de ces chiffres, que les grandes Compagnies devaient arriver à des prix supérieurs à ceux de l'État : elles payaient les terrains plus cher ; au lieu de recourir à des adjudications publiques, elles procédaient à des adjudications restreintes, auxquelles elles n'admettaient que leurs clients préférés.

La construction par les Compagnies aurait, de plus, ce double inconvénient :

Qu'elle mettrait toute notre industrie à leur discrétion ;

Que les Compagnies construisant aux frais de l'État, sans aucune part dans l'aléa des entreprises, auraient exclusivement pour but d'améliorer les tracés, afin de rendre plus facile et plus économique leur service ultérieur d'exploitation, sauf à majorer notablement les comptes de premier établissement.

Tout au moins eût-il fallu les intéresser à ne pas exagérer les dépenses, en les y faisant contribuer pour une quote-part proportionnelle et non pour une somme fixe.

2° *Insuffisances d'exploitation.* — C'était une grande er-

Droits réservés au Cnam et à ses partenaires

reur de croire que les Compagnies assumaient une charge, en prenant à leur compte les risques de l'exploitation du troisième réseau. Les lignes de ce réseau ne tarderaient pas à donner des produits nets : on en avait la preuve dans ce fait, que l'administration des chemins de fer de l'État avait pu réaliser un bénéfice de 3 millions, même après l'addition de 500 kilomètres de chemins d'ordre tout à fait secondaire, et que, de son côté, la Compagnie de l'Est avait gagné sur les 500 ou 600 kilomètres qui lui avaient été affermés par l'État.

Toutefois, à cette occasion, il convenait de remarquer que les administrations des grandes Compagnies, ayant en main des réseaux d'une très grande étendue et devant nécessairement concentrer tous leurs soins sur leurs artères nourricières, ne sauraient point exploiter économiquement. On voyait, en effet, le Lyon perdre sur des lignes ayant un produit brut de 10 000 fr., 12 000 fr. et même 14 000 fr., alors que le réseau d'État se tirait d'affaire avec un produit brut de 6 500 fr. à 7 000 fr. Il eût été préférable d'organiser de petites Compagnies d'exploitation, tributaires des grandes Compagnies, commanditées par elles, assimilables à des camionneurs ou à des corrrespondants : c'était le système que la Compagnie du Nord avait eu la sagesse d'adopter.

3° *Substitution du crédit des Compagnies à celui de l'État.* — A la vérité, l'état du marché n'était pas des plus satisfaisants : il se ressentait encore de la grande crise de 1882. Cependant la situation n'était pas aussi sombre qu'on s'était plu à le dire et, d'ailleurs, ce n'était point en recourant au crédit des Compagnies qu'on pourrait y remédier. Ce système avait été jugé par l'expérience : inauguré sous l'Empire par M. Magne, il avait été abandonné, dès 1869, sur les sages conseils de M. Ségris.

Il était incontestable que les Compagnies empruntaient

Droits réservés au Cnam et à ses partenaires

à un taux supérieur à celui de la rente, et on ne pouvait soutenir sérieusement que leurs émissions, plus silencieuses, plus mystérieuses, fussent susceptibles de moins déprimer les cours à la Bourse : des emprunts de l'importance de ceux que les Compagnies auraient à réaliser ne pouvaient s'entreprendre sans être parfaitement connus à l'avance.

D'un autre côté, n'aurait-on pas à redouter l'influence que l'on allait ainsi mettre à la disposition des Compagnies, surtout après la campagne de presse dont on venait d'être témoin, et qui révélait les manœuvres auxquelles se livraient ces sociétés pour atteindre leur but? Ne voyait-on pas que la sagesse commandait de réserver au Ministre des finances l'influence sur le marché? Ne comprenait-on pas que les Compagnies ayant des affaires hors de France, faisant des émissions à Paris pour le monde entier, n'auraient pas toujours intérêt à la hausse des valeurs françaises?

L'expédient proposé par le Gouvernement n'avait même pas le mérite de fermer le livre de la dette publique : car, à côté de l'emprunt déguisé des Compagnies, à côté du compte spécial des caisses de l'instruction publique et des chemins vicinaux, le budget extraordinaire prévoyait encore un emprunt de 300 millions, pour lequel on rencontrerait sur la place la concurrence des Compagnies.

La solution était ailleurs ; il fallait la chercher dans une réduction des dépenses, ne pas se faire prêter à un taux usuraire, et surtout ne pas remettre le sort du plan de travaux publics aux Compagnies.

Pour conclure, M. Allain-Targé demandait que des négociations fussent ouvertes sur de nouvelles bases, en vue d'obtenir un concours plus large et plus sérieux et de partager les bénéfices, dès que le produit net dépasserait le revenu garanti; il demandait que le Gouvernement se présentât devant les Compagnies dans une attitude moins

Droits réservés au Cnam et à ses partenaires

humble et plus digne, et que, pour cela, les pouvoirs publics préparassent et missent en équilibre le budget de 1884, en prévision d'un échec des négociations. Il suffirait, à cet effet, de restreindre les dépenses, de ne continuer que les travaux indispensables, de limiter l'emprunt à 300 ou 400 millions au plus.

L'orateur revenait sur la nécessité du rachat de l'Orléans et abordait, à cette occasion, l'examen de la convention spéciale à ce réseau, la plus détestable à ses yeux de toutes celles sur lesquelles le Parlement avait à statuer. Il reprochait à ce contrat d'abandonner une créance de 205 millions, qui devait suffire, par le jeu du remboursement avec intérêts, pour faire face, pendant six ou sept ans, à l'achèvement des lignes de la région; de rendre le rachat extrêmement difficile, soit par le fait de la suppression de cette créance, soit à raison des clauses concernant les travaux complémentaires et de l'aggravation de la loi Montgolfier; de faire rentrer la Compagnie en conquérante dans la région du Sud-Ouest, où la lutte des populations contre elle avait été si vive; de l'y faire revenir victorieuse des petites Compagnies et de l'État humilié; de lui attribuer 2 300 kilomètres de chemins nouveaux, en ne lui faisant supporter que le dixième de la dépense et en y affectant 375 millions, sur les fonds du Trésor; de lui céder une ligne magistrale, celle de Limoges à Montauban, moyennant un concours sensiblement inférieur à celui qu'avait obtenu M. Varroy, dans son projet de convention de 1882; de lui faire, de ce chef, un cadeau de 7 à 8 millions de rente.

M. Allain-Targé insistait d'autant plus vivement pour le rachat de l'Orléans, que le Gouvernement, au lieu de faire du réseau d'État un réseau puissant et respecté, le transformait en un réseau vassal, concurrencé de tous côtés, soit par les Compagnies, soit par le cabotage, réduit au rôle

Droits réservés au Cnam et à ses partenaires

d'affluent, constitué de telle façon qu'il devait nécessairement disparaître et passer plus tard entre les mains de la Compagnie d'Orléans, dépourvu de lignes à long parcours et de lignes de transit, privé ainsi de tout élément de recette. C'était le sacrifice d'un capital de 700 millions qui était destiné à rapporter à brève échéance 10, 15 et 20 millions.

En terminant, l'orateur adjurait la Chambre de ne point compromettre nos finances et notre politique, en souscrivant à des contrats si funestes, qui livraient le pays pour un long avenir et qu'il serait impossible de déchirer, une fois qu'ils auraient reçu la signature du Parlement.

M. Raynal, Ministre des travaux publics, répondit à MM. Allain-Targé et Madier de Montjau. Sans nier que, à l'origine des chemins de fer, il eût été d'une bonne inspiration de laisser ces grandes voies de communication entre les mains de l'État; sans contester les avantages que l'exploitation par l'État pouvait offrir, au point de vue stratégique et au point de vue de la défense des grandes industries nationales; sans se refuser à admettre que ces avantages fussent de nature à compenser l'inconvénient de subordonner le sort et l'équilibre du budget aux résultats de l'exploitation, l'orateur considérait comme oiseux de se livrer, à cet égard, à une discussion d'un caractère purement théorique. En effet, le rachat général des chemins de fer n'était réclamé, ni par les conseils généraux, ni par les chambres de commerce, ni par les intéressés; il n'était désiré, ni par la majorité du Parlement, ni par le pays. Il en était de même du rachat partiel, de celui du réseau d'Orléans par exemple, qui, en admettant même un vote favorable de la part de la Chambre des députés, ne réunirait qu'un nombre infime de voix au Sénat. Le Gouvernement, obéissant aux manifestations réitérées de la Chambre, avait

Droits réservés au Cnam et à ses partenaires

dû négocier avec les Compagnies : car le rachat total ou partiel étant impossible, il n'y avait que deux solutions, celle du maintien du *statu quo* ou celle des conventions nouvelles.

Le *statu quo* avait peut-être plus d'avantages qu'on ne l'avait prétendu. C'était bien à tort que M. Madier de Montjau avait vanté la supériorité du système anglais. Les Compagnies de la Grande-Bretagne avaient su tourner les dispositions légales édictées en vue de limiter leur puissance et, notamment, celle qui fixait à 2 500 kilomètres, au plus, l'étendue de leur réseau : leur concurrence avait abouti à un relèvement des taxes, qui étaient, en fait, plus élevées que celles des Compagnies françaises : tous leurs efforts s'étaient concentrés sur les régions industrielles, où abondait le trafic, et avaient délaissé les régions moins favorisées. Le régime français avait, au contraire, permis de doter des contrées qui se seraient trouvées déshéritées par la méthode anglaise; de dégrever certaines lignes, non seulement des charges de construction, mais encore d'une partie des charges de l'exploitation. Ce régime avait incontestablement une origine, une portée démocratique. Néanmoins, on ne pouvait nier ses défauts à d'autres égards, spécialement au point de vue de l'exécution du troisième réseau.

La situation financière était, sinon embarrassée, du moins difficile, les plus-values, les beaux excédents des dernières années s'étaient évanouis. Il y avait dans le rendement des impôts un ralentissement, qui, sans doute, était purement momentané, mais qui commandait cependant la prudence et qui ne se prêtait pas à des emprunts annuels de 450 millions pour les chemins de fer; les disponibilités, l'élasticité du chapitre 5 du budget, ne suffisaient plus à des émissions de cette importance, si bien que, sans les conventions, les travaux étaient menacés et l'État exposé à ne pas tenir les promesses, les engagements pris à la face du

Droits réservés au Cnam et à ses partenaires

pays. C'est cette situation qui avait, avant tout, déterminé le Gouvernement à engager des négociations et qui lui avait servi de guide dans l'élaboration des conventions.

Le premier avantage de ces contrats était de soulager le budget de 1884 de 250 millions et de ramener l'emprunt pour les travaux publics de 450 à 200 millions, dont 75 pour la navigation maritime ou intérieure et 82 pour le réseau d'État; l'économie sur l'exercice 1884 était indiscutable, puisqu'on ne devait régler avec les Compagnies qu'à la fin de l'année. En 1885, la situation, sans être identique, serait cependant peu différente, attendu que les travaux seraient exécutés sur le réseau du Nord, au compte de la Compagnie, et sur les réseaux d'Orléans, de l'Est et du Midi, au moyen des sommes dues par les Compagnies au titre de la garantie d'intérêt; le budget n'aurait à supporter que l'annuité due à la Compagnie de Paris-Lyon-Méditerranée et les avances de garantie à verser à la Compagnie de l'Ouest. Ces avantages se maintiendraient, en partie, pendant les années suivantes.

Il fallait aussi mettre à l'actif des conventions le remboursement des avances de garantie de l'État, qui n'auraient été recouvrées pour l'Ouest que dans quarante-cinq ans, pour l'Est que dans dix, vingt ou vingt-cinq ans, pour l'Orléans, que dans dix ou douze ans : car on ne pouvait nier qu'il fût profitable à l'État, comme à tout créancier, de rentrer dans ses déboursés.

A ce remboursement s'ajoutaient les subventions des Compagnies. Sur ce point, M. Allain-Targé avait cherché à tirer de la comparaison des contrats nouveaux avec ceux de 1859 des arguments contre les propositions du Gouvernement. Même en admettant que M. de Franqueville eût obtenu un concours plus élevé en 1859, le fait n'eût point suffi pour donner raison à cette argumentation : car les lignes

Droits réservés au Cnam et à ses partenaires

du troisième réseau étaient incontestablement inférieures à celles du deuxième réseau. Mais les assertions du précédent orateur ne devaient être acceptées que sous bénéfice d'inventaire. En effet, si on se reportait au tableau des dividendes, on voyait celui du Nord, qui était de 62 fr. 50 en 1859, passer à 66 fr. en 1861, à 67 fr. en 1864, après une réduction temporaire à 62 fr. en 1862 et 1863, et atteindre 71 fr. 50 en 1865. Le dividende de l'Orléans avait été de 97 fr. en 1859 et de 100 fr. en 1860, 1861 et 1862; celui du Lyon, de 63 fr. 50 en 1859 et 1860, et de 75 fr. en 1861 et 1862; celui du Midi, de 27 fr. en 1859, de 35 fr. en 1860, de 50 fr. en 1861 et de 52 fr. en 1862. Seuls, ceux de l'Est et de l'Ouest avaient subi une légère réduction. Le premier avait été de 38 fr. 70 en 1859, de 40 fr. en 1860 et 1861, pour tomber à 35 fr. en 1862; le second avait été de 37 fr. 50 en 1859, de 42 fr. 50 en 1861 et de 35 fr. seulement en 1862. Il était impossible de reconnaître, dans ces chiffres, la trace des sacrifices incommensurables des Compagnies en 1859. Les subventions assurées à l'État n'étaient pas si minimes qu'on l'avait prétendu; sauf pour une Compagnie, elles étaient de 50 000 fr. par kilomètre, y compris le matériel roulant. Il y avait là un concours sérieux, surtout pour des lignes secondaires, pour des lignes rivales, susceptibles d'être construites économiquement. Les majorations que M. Allain-Targé redoutait, du fait de l'exécution par les Compagnies, n'étaient d'ailleurs point à craindre, en présence de la clause des maxima, qui ne permettait pas de faire supporter au Trésor une part de dépenses supérieure à des chiffres déterminés par les ingénieurs de l'État et les conseils compétents: La Compagnie du Nord allait même plus loin que les autres Compagnies : car elle apportait une subvention de 102 millions, représentant le prix total des lignes dont elle obtenait la concession.

Droits réservés au Cnam et à ses partenaires

Les insuffisances d'exploitation, que M. Allain-Targé s'était efforcé d'amoindrir par des exemples empruntés aux régions desservies par le réseau d'État et par la Compagnie de l'Est, n'en étaient malheureusement pas moins réelles. Bien qu'on fût encore au début de la mise en exploitation du troisième réseau, bien qu'on eût naturellement commencé par les lignes les plus productives, le montant de ces insuffisances atteignait déjà 3 millions; on ne pouvait les évaluer, au total, à un chiffre inférieur à 20 ou 30 millions, dont les conventions déchargeaient l'État. A cette occasion, le Ministre indiquait que, sur 12 013 kilomètres du plan de M. de Freycinet, il en était concédé 9 811 ; le surplus, soit 2 202 kilomètres, était simplement ajourné, et la construction pourrait en être activée, si on se résolvait à recourir à la voie étroite.

Au sujet des dividendes réservés avant déversement ou avant partage, M. Raynal donnait le tableau suivant :

DÉSIGNATION des Compagnies.	DIVIDENDE RÉSERVÉ			
	avant déversement		avant partage	
	d'après les conventions antérieures.	d'après les conventions nouvelles.	d'après les conventions antérieures.	d'après les conventions nouvelles.
	fr. c.	fr. c.	fr. c.	fr. c.
Nord	56 »	54 10	92 88	88 50
Est	36 20	35 50	54 20	50 »
Ouest	38 50	38 50	61 70	50 »
Orléans	56 10	56 »	90 »	72 »
Paris-Lyon-Méditerranée	61 55	55 »	85 »	75 »
Midi	45 35	50 »	68 »	50 »

Ce tableau montrait que le dividende avant déversement était réduit pour quatre Compagnies, maintenu pour l'Ouest

Droits réservés au Cnam et à ses partenaires

et relevé seulement pour le Midi, à raison de circonstances spéciales, et que, pour toutes les Compagnies, l'origine du partage était sensiblement avancée. En outre, la part de l'État était portée de la moitié aux deux tiers. Dans ces conditions, on pouvait dire que les conventions équivalaient implicitement au rachat, puisqu'elles attribuaient au Trésor la plus forte partie des plus-values et ne laissaient pas aux Compagnies un bénéfice supérieur à celui dont il aurait fallu doter des sociétés nouvelles, pour les intéresser à l'exploitation.

En ce qui touchait les tarifs, il avait été impossible de demander aux Compagnies les mêmes sacrifices que dans les négociations antérieures. Les Gouvernements précédents, n'étant pas pressés par les difficultés financières, avaient pu surtout porter leurs efforts sur la tarification. Le Gouvernement actuel avait dû, au contraire, se préoccuper, avant tout, de l'exécution du troisième réseau, y affecter la plus large part des disponibilités. Il avait dû, surtout, renoncer à la maîtrise des tarifs, qu'avait conseillée la sous-commission commerciale instituée par M. Hérisson, mais qui était irréalisable sans la consolidation des dividendes, qui liait inévitablement le sort du budget de l'État à celui de l'exploitation des chemins de fer, qui faisait des Compagnies des intermédiaires inutiles et superflus, qui avait les inconvénients du rachat, sans en avoir les avantages. Néanmoins, le Ministre avait obtenu des concessions sérieuses ; s'il ne les avait point insérées dans les conventions, cela tenait, d'une part, à ce que les modifications de tarifs rentraient dans les attributions exclusives des conseils d'administration et ne devaient point être soumises à la ratification des assemblées d'actionnaires et, d'autre part, à ce qu'il importait de ne pas créer un précédent qui obligeât le législateur à intervenir plus tard pour le complément de l'œuvre de la revision des taxes. Les

Droits réservés au Cnam et à ses partenaires

réductions consenties par les Compagnies devaient, autant qu'on pouvait en supputer les résultats, correspondre à une diminution notable des recettes pendant les premières années : 12 millions pour l'Orléans, 6 millions et demi pour le Lyon, etc. Il fallait y ajouter les réductions ultérieures que les Compagnies s'étaient engagées formellement à réaliser, en cas de dégrèvement de l'impôt sur la grande vitesse. Enfin, il importait de constater que le Gouvernement avait pu satisfaire aux vœux depuis si longtemps exprimés pour l'unification des tarifs, pour la réduction du nombre des prix fermes, pour la généralisation du barême kilométrique.

Un dernier avantage à signaler était la stipulation, jusqu'alors inusitée, d'une retenue de 5 000 fr. par an et par kilomètre en cas de retard de l'ouverture des lignes ; cette pénalité, supérieure aux déficits d'exploitation, devait enlever aux Compagnies tout intérêt à ajourner les travaux.

Après avoir ainsi exposé les avantages des conventions, le Ministre réfutait les critiques dont elles avaient été l'objet.

La clause du remboursement des travaux complémentaires exécutés pendant les quinze dernières années, en cas de rachat, sauf amortissement d'un quinzième par année, était utile et équitable : utile, en ce sens qu'elle permettrait aux Compagnies de ne plus reculer devant les améliorations de leurs voies, de leurs gares, de leur matériel ; équitable, en ce sens qu'il était juste, le cas échéant, de leur tenir compte de dépenses de premier établissement qui n'avaient pu encore produire tout leur effet sur le développement du trafic et des recettes. Elle avait pour correctif la nécessité d'une autorisation préalable du Ministre et la limitation, par les lois annuelles de finances, des dépenses susceptibles d'être autorisées durant l'année.

Loin d'être rendu plus difficile, le rachat serait encore

Droits réservés au Cnam et à ses partenaires

facilité : car, de deux choses l'une, ou bien les charges assumées par les Compagnies réduiraient leurs recettes, et dans ce cas la proposition n'avait pas besoin d'être démontrée ; ou bien il y aurait des plus-values, et l'augmentation de la part de l'État dans les bénéfices diminuerait l'annuité à servir par le Trésor. Un calcul minutieux, fait pour la Compagnie de Paris-Lyon-Méditerranée, montrait que, en 1890, le maintien du *statu quo* conduirait à une indemnité de 225 millions, tandis que les conventions nouvelles abaissaient ce chiffre à 223 millions.

M. Allain-Targé avait accusé à tort le Ministre des travaux publics d'une innovation dangereuse en matière de juridiction, par la remise à des arbitres du soin de déterminer les maxima des dépenses de construction, en cas de désaccord entre l'État et les Compagnies. Les difficultés de cette nature n'avaient point un caractère contentieux qui permît de les déférer au conseil de préfecture et au Conseil d'État, et il était difficile de ne point les résoudre par voie d'arbitrage. On ne voyait pas pourquoi cette juridiction, excellente entre particuliers, ne serait point admise lorsqu'il s'agissait de l'État.

Quant aux arguments tirés de ce que l'exécution par les Compagnies ferait perdre les garanties des adjudications, ils tombaient devant les termes formels de l'article 27 du cahier des charges qui donnait toute sécurité à cet égard (*Voir* t. IV, p. 57). Au surplus, si l'adjudication était théoriquement préférable aux marchés de gré à gré, en pratique elle donnait souvent de mauvais résultats, si le nombre des entrepreneurs était peu considérable, s'il se produisait entre eux des collusions. On pouvait en trouver la preuve manifeste dans le rapprochement des prix payés par l'État et par les Compagnies pour le matériel fixe des chemins de fer.

M. Allain-Targé avait reproché spécialement à la con-

Droits réservés au Cnam et à ses partenaires

vention du Nord l'incorporation du réseau Philippart. Cette incorporation avait été promise par le Ministre des travaux publics, à l'époque où la Compagnie du Nord s'était chargée de reprendre l'exploitation des lignes secondaires en déconfiture. Du reste, si elle devait avoir pour effet immédiat de grever de 7 millions le compte général de la Compagnie dans ses rapports avec l'État, ce déficit devait être atténué de 1 500 000 fr. à 2 millions par l'ouverture de la ligne d'Ormoy à Estrées-Saint-Denis, se réduire en outre de 500 000 fr. par an par le jeu naturel des plus-values, et disparaître complètement en 1893.

Relativement à la convention de Paris-Lyon-Méditerranée, M. Allain-Targé avait taxé de libéralité l'abandon des lignes de Bonson à Saint-Bonnet et de Sens à Montargis: il était impossible d'admettre cette interprétation du contrat, pour des lignes comportant des insuffisances d'exploitation. Le Ministre s'expliquait ensuite sur une dépense litigieuse de 114 millions, à laquelle son contradicteur avait fait allusion : cette somme correspondait à des insuffisances que la Compagnie avait la faculté, d'après les conventions antérieures, de porter au compte d'exploitation ou au compte de construction, qu'elle avait tout d'abord imputées à l'exploitation, puis pour lesquelles elle avait voulu plus tard opérer un virement, afin de retarder le partage des bénéfices; le Ministre s'était opposé à ce virement, conformément à l'avis de la Commission de vérification des comptes ; la difficulté, soumise au Conseil d'État par la Compagnie, avait été tranchée au profit de l'État par la convention. Puis, M. Raynal citait les chiffres suivants, pour faire ressortir les avantages du contrat au point de vue du partage des bénéfices.

Droits réservés au Cnam et à ses partenaires

ANNÉES	PART DE L'ETAT		DIVIDENDE	
	d'après les conventions antérieures.	d'après la convention nouvelle.	d'après les conventions antérieures.	d'après la convention nouvelle.
1890	19 millions	27 millions	101 francs	92 francs
1895	31 —	41 —	116	100
1900	43 —	58 —	134	111

Les principaux reproches adressés à la convention du Midi étaient relatifs au relèvement du dividende garanti, qui avait été porté de 40 à 50 fr., au maintien des tarifs des canaux et à l'abandon de la ligne de Perpignan à Prades. Sur ce dernier point, il y avait lieu d'observer que la ligne nécessitait des réfections importantes, que ses recettes seraient très notablement diminuées par la réduction du tarif exagéré, appliqué aux transports de minerais, et que la Compagnie avait consenti à se charger d'un prolongement peu rémunérateur de Prades à Olette. Le relèvement du dividende garanti avait été motivé par cette circonstance, que la Compagnie étant sur le point de se libérer, touchant un dividende de 60 fr. et prenant proportionnellement beaucoup plus de lignes du troisième réseau que la Compagnie de Lyon (1 600 à 1 700 km., soit 55 % de son réseau actuel contre 33 % pour le réseau de Paris-Lyon-Méditerranée), avait cru devoir rassurer ses actionnaires sur les conséquences financières de la convention : il n'y avait là qu'une satisfaction purement platonique, accordée au conseil d'administration. Enfin, on n'avait pu, au moment où la Compagnie assumait des charges si lourdes, réclamer d'elle un abaissement de ses taxes de navigation, qui aurait inévitablement avili ses recettes : c'était une amélioration très légitimement poursuivie par la région du Midi, qui pourrait être réalisée plus tard à l'aide des excédents de produits du réseau, une fois l'ère du partage ouverte au profit de l'État.

Droits réservés au Cnam et à ses partenaires

Au sujet de la convention de l'Est, le Ministre se défendait d'avoir traité trop généreusement la Compagnie, en la déchargeant des intérêts de sa dette ; l'anticipation du remboursement compensait largement cet avantage.

La Compagnie d'Orléans prenait 2 350 kilomètres, apportait un concours de 385 millions, voyait son dividende avant partage ramené de 90 à 72 fr., de telle sorte que ce partage s'ouvrirait en 1885 ou 1886. Ces sacrifices avaient-ils pour contre-partie la destruction du réseau d'État, ainsi que l'avait soutenu M. Allain-Targé? La convention devait-elle avoir pour conséquence indirecte la suppression de ce réseau? Non seulement il n'entrait nullement dans les intentions du Ministre de renoncer à l'exploitation des chemins de fer de l'État, mais il considérait, au contraire, comme utile de la maintenir et de conserver ainsi un vaste champ d'expériences. Loin d'affaiblir le réseau d'État, le Ministre l'avait notablement amélioré ; il lui avait adjoint la ligne de Poitiers à La Rochelle, dont le produit était de 2 700 000 fr., alors qu'il lui enlevait des lignes en déficit de 240 000 fr. ; il lui avait assuré deux entrées à Paris, l'une par l'Orléans, l'autre par l'Ouest ; il avait obtenu que, dans la comparaison des itinéraires concurrents, les déclivités de moins de 15^{mm} ne donnassent lieu à aucune majoration de longueur.

Au point de vue financier, les observations et les craintes formulées par M. Allain-Targé n'étaient pas de nature à influer sur les décisions de la Chambre. Il était inexact que l'émission des obligations dût se faire au détriment des valeurs de l'État : les Compagnies avaient, en effet, leur clientèle spéciale, très nombreuse et très fidèle. D'un autre côté, les conventions avaient été complétées par une disposition, aux termes de laquelle l'État se réservait le droit de réaliser lui-même tout ou partie des ressources nécessaires à l'exécution des travaux, s'il le jugeait nécessaire ou con-

Droits réservés au Cnam et à ses partenaires

forme à son intérêt; il avait conservé l'appréciation des difficultés que les Compagnies pourraient venir à invoquer, pour justifier le retard apporté à leurs émissions et, par suite, à la construction du troisième réseau. Du reste, les chambres de commerce de Paris, de Lyon, de Bordeaux, de Marseille, avaient rendu justice au Gouvernement et avaient émis un avis favorable aux conventions, qu'elles considéraient comme assurant à l'État et au public des avantages sérieux, sans accorder aux Compagnies des compensations disproportionnées.

Restait le point de vue politique. A cet égard, il était difficile de séparer l'intérêt politique de l'intérêt financier et de douter que le premier fût satisfait, si le second l'était. D'ailleurs, l'influence des Compagnies pouvait-elle gagner à la concession de lignes improductives? Cette influence, considérée comme si menaçante, avait-elle eu prise sur le personnel si indépendant et si libéral des chemins de fer? Pouvait-on, sans insulter le suffrage universel, admettre que cette prétendue puissance eût une action, si minime qu'elle fût, sur lui ou sur ses mandataires? En traitant, les Compagnies avaient rendu hommage à l'existence, à la force et au prestige de la République : elles avaient conclu un véritable concordat avec les pouvoirs publics.

Le Ministre exprimait donc le ferme espoir que les conventions seraient ratifiées par le Parlement et par le pays.

M. Wilson répliqua au Ministre. Il commença par rappeler que le véritable danger politique des conventions était, non pas celui que M. Raynal avait visé dans son discours, mais celui de la remise du développement de notre réseau entre les mains d'hommes nécessairement conduits à examiner les questions au point de vue à peu près exclusif de leur intérêt commercial. Néanmoins, il ne contestait pas, en principe, l'adoption des conventions nouvelles avec les

Droits réservés au Cnam et à ses partenaires

Compagnies ; il en reconnaissait même l'utilité, pourvu qu'elles améliorassent le *statu quo* et qu'elles donnassent des garanties au pays.

Avant tout, le but à atteindre était d'assurer l'exécution du plan de M. de Freycinet, plan qui n'avait rien d'exagéré, rien d'excessif, et qu'il fallait mener à bonne fin. D'après les évaluations consignées dans le rapport de M. Ribot sur le budget de 1883, la dépense totale des lignes de ce programme, à construire par l'État, était de 4 725 000 000 fr.; la dépense déjà faite était de 1 400 000 000 fr. ; il restait à dépenser 3 325 000 000 fr., soit 300 millions par an pendant une douzaine d'années. L'effort à demander au pays était modéré, si on le rapprochait de celui de l'Empire, qui, de 1855 à 1865, avait consacré, en moyenne, 430 millions par an à ses voies ferrées. Malheureusement, on avait éprouvé un mécompte sur l'instrument financier qui était destiné à procurer les ressources nécessaires ; dans la pensée des auteurs du nouveau titre de rente, le placement devait se faire par voie d'écoulement permanent aux guichets des agents du Trésor, d'après le procédé suivi par les Compagnies pour leurs obligations ; ce système avait échoué, sans doute parce que l'on avait eu le tort de ne pas faire connaître, dès l'origine, la nouvelle rente par un gros emprunt de 1 milliard ou de 1 500 000 000 fr. C'était de cet insuccès qu'était née l'idée de faire réaliser des emprunts par les Compagnies pour le compte de l'État, malgré la légère augmentation de la rente à servir aux souscripteurs (environ 0 fr. 25 par obligation). A cet égard, M. Wilson persistait à penser qu'il n'y avait pas d'inconvénients à adopter les propositions du Gouvernement, surtout avec la clause qui permettait à l'État de fournir lui-même les fonds, quand il le jugerait opportun.

Mais ce n'était que l'une des faces par lesquelles il fal-

Droits réservés au Cnam et à ses partenaires

lait envisager les conventions. A d'autres points de vue, elles étaient loin de satisfaire aux desiderata indiqués par l'orateur au début de son discours.

Elles laissaient de côté 2 200 kilomètres du programme de M. de Freycinet, alors que, d'autre part, elles comprenaient des lignes nouvelles faites exclusivement dans l'intérêt des Compagnies, par exemple celle de Corbeil-Melun-Montereau, qui devait coûter 25 millions, et qui n'était autre chose qu'une voie de secours, de décharge, pour le réseau de Paris-Lyon-Méditerranée.

Elles ne donnaient point de garantie d'économie dans la construction, alors que l'expérience avait démontré l'élévation du prix de revient des travaux faits par les Compagnies, alors que les lignes du deuxième réseau avaient coûté en moyenne 366 000 fr. par kilomètre, alors que les Compagnies, désintéressées dans le compte de premier établissement, auraient tout intérêt à l'accroître pour réduire plus tard leurs frais d'exploitation. A la vérité, on avait introduit dans les traités une disposition prévoyant la fixation de maxima ; mais cette limitation était illusoire : car il était stipulé, en même temps, que les maxima pourraient être dépassés dans les circonstances de force majeure ou pour certaines dépenses d'un caractère aléatoire, telles que : acquisitions de terrains, percement de souterrains, épuisements exceptionnels, consolidation et assainissement de tranchées et de remblais. Des précautions sérieuses eussent été d'autant plus utiles contre les abus, que l'État avait, dans l'exécution des lignes de 1875, prouvé sa capacité de construire à meilleur marché que les Compagnies : c'est ainsi qu'il avait établi récemment 3 800 kilomètres, à raison de 172 000 fr. par kilomètre.

L'exploitation donnait lieu à une observation analogue : dans les derniers projets de conventions soumis au Parle-

Droits réservés au Cnam et à ses partenaires

ment, dans les traités d'affermage, l'administration avait eu la sagesse de déterminer un maximum pour les dépenses par train kilométrique ; aucune clause de ce genre n'apparaissait dans les propositions actuelles du Gouvernement. M. Wilson insistait, à cette occasion, sur ce fait qu'avec un service et une administration économiques les lignes du troisième réseau pourraient ne point donner d'insuffisances.

En ce qui touchait les tarifs, les grandes Compagnies avaient bien produit des lettres contenant certaines promesses d'amélioration. Mais trois d'entre elles seulement, celles du Nord, de l'Est et de Paris-Lyon-Méditerranée, avaient fourni, à l'appui de ces lettres, des projets de tarification nouvelle, et deux de ces projets, ceux de l'Est et de Paris-Lyon-Méditerranée, conduisaient à des relèvements inacceptables. La chambre de commerce de Paris s'était expliquée catégoriquement à cet égard. Malgré la consolidation effective des dividendes, l'orateur n'insistait pas pour que l'État s'attribuât sur les tarifs une autorité absolue, très discutable au point de vue budgétaire ; mais il réclamait la réalisation des améliorations qu'avait depuis longtemps consacrées l'expérience, qui avaient été éprouvées avec succès sur le réseau d'État, et qui n'étaient pas de nature à amener des modifications sensibles dans les dividendes.

Les subventions arrachées aux Compagnies étaient insuffisantes. En effet, si, du montant de l'évaluation de 3 300 000 000 fr. précédemment donnée pour l'achèvement du programme de 1879, on déduisait l'estimation des 2 200 kilomètres ajournés, soit 770 millions, ainsi que la valeur des travaux de parachèvement à exécuter par l'État sur les lignes abandonnées par lui, il restait 2 430 000 000 fr. : or, sur cette somme, les Compagnies ne fournissaient que 550 mil-

Droits réservés au Cnam et à ses partenaires

lions, dont 350 millions en travaux et 200 millions en matériel roulant, et ces allocations venaient grever d'autant les comptes de la garantie d'intérêt et du partage des bénéfices. D'un autre côté, les Compagnies recevaient, sans bourse délier, 2 000 kilomètres, ayant coûté au bas mot 500 millions. Sans être parfaites, les conventions antérieures avaient été bien plus avantageuses pour l'État : car, au 31 décembre 1881, sur une dépense totale de 10 150 000 000 fr., les Compagnies avaient donné, pour leur part, 8 720 000 000 francs.

Le rachat, loin d'être facilité, comme l'avait soutenu le Ministre, était, au contraire, rendu bien plus difficile par la clause des travaux complémentaires et par la modification apportée à la loi Montgolfier. L'accroissement annuel du produit brut des chemins de fer étant, au minimum, de 25 millions, la dépense annuelle correspondante, en travaux complémentaires, s'élevait à 75 millions : pour quinze années, ce serait 1 100 000 000 fr. à 1 200 000 000 fr., qui viendraient entrer en ligne de compte dans le règlement de l'indemnité de rachat ; il n'y avait, d'ailleurs, à compter ni sur le Ministre, ni sur le Parlement, pour réduire ces dépenses, qui s'imposaient par l'insuffisance des sommes affectées à l'amélioration des voies et à l'extension des gares pendant les dernières années. Quant à la loi Montgolfier, son aggravation par la substitution de la date d'ouverture à la date de concession allongerait de dix ans le délai pendant lequel les lignes devraient être remboursées d'après leur prix d'établissement, et pèserait lourdement sur le Trésor.

La Compagnie du Nord avait obtenu un avantage spécial très considérable, par le fait de l'incorporation du réseau Philippart. Après avoir commis la maladresse de se refuser à construire ce réseau avec une subvention kilomé-

Droits réservés au Cnam et à ses partenaires

trique de 150 000 fr., elle avait fini par le reprendre, en payant une redevance annuelle de 10 000 à 15 000 fr. par kilomètre ; elle supportait, de ce chef, une insuffisance de 7 200 000 fr., dont la charge pesait jusqu'alors tout entière sur le dividende et qu'elle était autorisée, désormais, à introduire dans le compte de partage. Les espérances formulées, au sujet de la réduction rapide de cette insuffisance, seraient certainement déçues : car il était indubitable que la Compagnie avait déjà dû faire tous ses efforts pour diminuer la perte de ses actionnaires.

L'introduction du réseau Philippart dans les comptes généraux de la Compagnie lui permettait de prélever 14 fr. 50 par action avant partage. D'autre part, la Compagnie aurait encore à opérer le prélèvement de l'intérêt des 90 millions de concours qu'elle fournissait, soit 4 500 000 fr. ; celui des 27 millions d'approvisionnements, que, par une innovation malheureuse, commune aux diverses conventions, elle était autorisée à ajouter aux dépenses de premier établissement, soit 1 300 000 fr. ; et celui des 16 millions de subventions aux petites Compagnies à voie étroite de la région. En réunissant tous ces chiffres et en tenant compte de l'abaissement du dividende avant partage, on arrivait à un relèvement de plus de 12 millions dans le revenu réservé, c'est-à-dire à une diminution de 6 millions dans la part de l'État, si l'on appliquait l'ancienne règle de répartition par moitié. La plus-value annuelle du produit brut étant de 2 millions, le partage serait ainsi retardé de six ans. Une fois le partage ouvert, l'État recevrait un sixième en plus ; mais, comme il perdrait indéfiniment 6 millions par an, sa part serait inférieure à celle que lui assuraient les conventions antérieures, tant que les recettes n'auraient pas augmenté de 6×6 ou 36 millions, c'est-à-dire pendant dix-huit ans. Ainsi la situation du Trésor, pour le partage des bénéfices,

Droits réservés au Cnam et à ses partenaires

ne se trouverait améliorée que dans un avenir très éloigné.

Des calculs analogues pouvaient être faits pour les autres Compagnies.

La fixation à forfait du capital de premier établissement, pour plusieurs Compagnies, constituait une nouveauté regrettable : elle supprimait l'intervention si utile de la Commission de vérification des comptes. Les chiffres maxima arrêtés en 1875 paraissaient, d'ailleurs, avoir été notablement dépassés. M. Wilson revenait, à cette occasion, sur la dépense litigieuse de 114 millions, afférente au réseau de Paris-Lyon-Méditerranée, qui avait déjà motivé un échange d'observations entre M. Allain-Targé et le Ministre ; il insistait sur ce fait, que la Compagnie avait maintenu la somme contestée dans son compte de partage tel qu'il était annexé au rapport de M. Rouvier.

Une des concessions les plus importantes faites à plusieurs Compagnies, c'était la garantie de leur dividende, qui, jusqu'alors, était simplement réservé. Cette garantie était d'autant moins justifiée pour la Compagnie du Midi, en particulier, que son unique objet devait être de prémunir cette Compagnie contre les effets de la concurrence de l'État, dans le cas où le canal du Midi lui serait repris.

M. Wilson relevait, pour l'Est, l'abandon de 20 millions d'intérêts sur la dette de garantie, et pour l'Ouest, non seulement l'abandon de ces intérêts, mais encore celui d'un capital de 80 millions sur le chiffre total de 240 millions auquel s'élevait la créance du Trésor ; encore les 160 millions restants, qui devaient être remboursés en travaux, étaient-ils, pour une large part, affectés à des parachèvements, à l'agrandissement des gares de jonction et à d'autres dépenses plus profitables à la Compagnie qu'à l'État. Si la solvabilité de la Compagnie de l'Ouest était assez incertaine pour amener les pouvoirs publics à consentir à un pareil

Droits réservés au Cnam et à ses partenaires

sacrifice, il ne fallait point traiter avec elle et augmenter encore l'importance de sa gestion et des intérêts confiés à sa garde.

Mais, de toutes les conventions, la plus mauvaise, de beaucoup, était celle de l'Orléans : car elle avait pour effet de tuer l'avenir du réseau d'État; de le cantonner dans un triangle limité par les lignes de Tours à Nantes et de Tours à Bordeaux, comme par des barrières infranchissables; de le dépouiller de ses débouchés vers le centre de la France ; de lui enlever toute action et toute influence ; de reconstituer les anciens réseaux des Charentes et de la Vendée; de stériliser les 700 millions dépensés par l'État pour racheter les concessions secondaires, après leur écrasement par la Compagnie d'Orléans, et pour achever leur œuvre ; de céder 1 000 kilomètres de lignes en parfait état contre 400 kilomètres de lignes à réfectionner, qui, sans être mauvaises par elles-mêmes, n'en étaient pas moins concurrencées par d'autres lignes. Quant au prétendu débouché sur Paris que la convention assurait aux chemins de fer de l'État, sa valeur était singulièrement diminuée par la clause des longueurs virtuelles et surtout par l'interposition du tronçon de Château-du-Loir à Saint-Calais, qui restait entre les mains de la Compagnie. Le Parlement ne pouvait se résoudre à un pareil aveu d'impuissance.

M. Wilson concluait au rejet pur et simple de la convention d'Orléans.

Le moment était venu pour la Commission de s'expliquer. M. Maurice Rouvier, rapporteur, prit en conséquence la parole. Il rappela que le problème posé au Gouvernement et à la Chambre était celui de construire les 12 000 kilomètres restant à exécuter sur le programme de M. de Freycinet. Trois solutions pouvaient être envisagées. La première consistait à ajourner les travaux, à y renoncer : elle était évi-

Droits réservés au Cnam et à ses partenaires

demment inadmissible ; les pouvoirs publics ne sauraient se résoudre à refuser aux populations les plus pauvres et, par suite, les plus intéressantes, les chemins qui leur avaient été promis. La deuxième était de continuer l'exécution sur les fonds du Trésor, au moyen d'émissions de rentes, pour une somme de 450 à 500 millions par an : le Gouvernement, frappé de l'atonie et de la lourdeur du marché financier, avait sagement reculé devant la perspective de ces emprunts successifs, qui n'eussent point été de nature à favoriser la reprise des affaires et à relever le crédit public. Restait la troisième solution, celle des conventions, que le cabinet avait cru devoir adopter, qu'il avait inscrite dans son programme et qui avait réuni une majorité imposante. Le principe en avait été ratifié par les Chambres : le seul point à discuter était donc celui de savoir si les traités préparés par le Ministre sauvegardaient les droits de l'État, s'ils assuraient bien la continuation des grands travaux, s'ils ménageaient le crédit public.

Ces traités avaient rencontré de nombreux adversaires, notamment MM. Madier de Montjau, Allain-Targé et Wilson.

M. Madier de Montjau envisageait les transports, non point comme un service commercial, mais comme un service public ; il estimait que le système qui avait prévalu en France, en matière de chemins de fer, était incompatible avec le régime républicain et ne pouvait subsister qu'avec un régime de ploutocratie. Pourtant l'initiateur de ce système n'était-il pas l'illustre François Arago, qui avait, en 1838, combattu côte à côte avec Berryer, pour le faire triompher contre les tendances du Gouvernement? N'était-ce point grâce à lui qu'il avait été possible à l'État de ne contribuer que pour 1 600 000 000 fr. à l'établissement d'un réseau coûtant plus de 10 milliards? Pouvait-on sérieusement sou-

Droits réservés au Cnam et à ses partenaires

tenir qu'il existât une féodalité financière, alors que les actions de chemins de fer étaient éparpillées, émiettées entre 300 000 familles françaises au moins? Ignorait-on que les 300 000 actions nominatives de l'Orléans avaient 12 000 titulaires, dont 425 seulement en possédaient plus de 100; que ses 300 000 actions au porteur appartenaient à 29 700 actionnaires; que les 525 000 actions du Nord se partageaient entre 25 000 propriétaires, dont 1 800 seulement en avaient plus de 40? C'était une étrange féodalité que celle où avaient accès les hommes de la classe moyenne, les petits bourgeois, les boutiquiers, où l'on pouvait entrer avec 770 fr. de capital? Loin de trouver une féodalité dans cette répartition du capital-actions, il fallait y voir l'organisation économique de la démocratie moderne. La conséquence, la conclusion de l'argumentation de M. Madier de Montjau, était le rachat général des chemins de fer; cette mesure était irréalisable : car elle n'avait pour elle, ni une majorité parlementaire, ni l'appui de l'opinion publique, ni les possibilités financières.

M. Allain-Targé n'avait insisté que pour le rachat de l'Orléans, de manière à donner à l'État une place dans le syndicat et une action sur les Compagnies voisines. Or, il était tout d'abord difficile de saisir comment une voix unique attribuée à l'État dans le syndicat pourrait y rendre son influence prépondérante, D'un autre côté, le rachat partiel aurait des conséquences plus funestes que le rachat général : le seul résultat de cette dernière mesure serait l'avilissement des recettes, le déficit créé par les abaissements de tarifs qui en auraient été le mobile déterminant; le rachat partiel conduirait les Compagnies à faire les mêmes réductions de tarifs, pour défendre leur trafic et pour sauver leur existence, et les pertes qui en découleraient se répercuteraient sur la garantie d'intérêt; de plus, il porterait at-

Droits réservés au Cnam et à ses partenaires

teinte au patrimoine, à la fortune de deux-cent-cinquante mille actionnaires qui verraient diminuer leurs revenus annuels.

Quant aux objections de M. Wilson, elles trouveraient leur réponse dans les explications que le rapporteur aurait à fournir par la suite.

Les conventions n'étaient certes pas favorables à l'État, en toutes leurs dispositions. Il était impossible qu'il en fût ainsi : qui disait conventions disait transactions, concessions réciproques entre contractants. Mais on en avait singulièrement grossi le côté onéreux et atténué le côté avantageux.

On leur avait vivement reproché l'abandon de 2 000 kilomètres de chemins de fer ayant coûté 500 millions : or, un instrument valait, non point par son prix de revient, mais par le bénéfice qu'il pouvait produire, et le cadeau que l'on faisait aux Compagnies était celui d'un déficit de 5 millions par an ; vainement, d'ailleurs, invoquerait-on le produit indirect de ces lignes pour les Compagnies, par le trafic qu'elles déverseraient sur l'ancien réseau : ce résultat était indépendant du mode d'exploitation, et l'on ne pouvait faire que des affluents ne vinssent pas apporter leurs marchandises sur les chemins dont ils étaient tributaires.

On avait, aussi, sévèrement critiqué ce que l'on appelait une aggravation de la loi Montgolfier, sans remarquer que les auteurs des conventions s'étaient bornés à une application pure et simple de la loi. En effet, le législateur de 1874 avait voté, en même temps que le principe général du remboursement des lignes ayant moins de quinze ans de concession au prix de premier établissement, l'adjudication d'un chemin spécial, celui de Besançon à Morteau, et expliqué ainsi indirectement sa pensée, dans un article du cahier des charges annexé à la loi : cet article faisait explicitement partir la concession de la date fixée pour l'achève-

Droits réservés au Cnam et à ses partenaires

ment des travaux. Au surplus, pouvait-il en être autrement? Pouvait-on admettre une interprétation qui, le cas échéant, permettrait de confisquer purement et simplement, la seizième année, une ligne dont la construction aurait exigé quinze ans et qui n'aurait pas encore de produit net?

Les adversaires des conventions avaient tiré un autre grief de la remise apparente d'une partie de la dette de la Compagnie de l'Ouest. Il suffisait d'être un peu familier avec les questions financières, pour comprendre qu'une somme recouvrable en quarante-sept annuités n'avait point sa valeur immédiate au pair ; la réduction apportée au chiffre de 240 millions résultait des calculs précis et minutieux du ministère des finances.

On avait soutenu que la garantie d'intérêt était augmentée : les éléments fournis par le Ministre des travaux publics permettaient d'établir facilement que, au contraire, cette garantie portait sur un revenu de près de 6 millions moins élevé.

D'autre part, le droit de rachat était-il aliéné, comme on l'avait prétendu, soit par la clause des travaux complémentaires, soit par l'interprétation donnée à la loi Montgolfier? Le rapporteur s'était déjà expliqué sur ce dernier point ; pour les travaux complémentaires, il insistait sur le droit absolu de limitation annuelle, dont le Parlement serait investi par un article de la loi. Les tableaux dressés au ministère des travaux publics prouvaient que, si durant quelques années l'indemnité de rachat devait être un peu accrue, cette majoration ne tarderait pas à disparaître et à se métamorphoser en une réduction, par suite de l'augmentation de la part de l'État dans les bénéfices : pour le réseau de Lyon, par exemple, la réduction de l'annuité serait de 16 millions en 1903, c'est-à-dire après une période de vingt ans.

Les conventions avaient été attaquées, au point de vue des

Droits réservés au Cnam et à ses partenaires

tarifs. Sans doute, c'était la question la plus intéressante pour le pays, qui se passionnait beaucoup moins pour tel ou tel système d'exploitation que pour l'abaissement des taxes. Mais il importait, tout d'abord, de se prémunir contre un préjugé qui portait à considérer les tarifs français comme supérieurs aux tarifs étrangers. D'après une statistique de M. Noël, le tarif moyen de la petite vitesse, pour 1881, était en France de 6 c. 01, en Allemagne de 6 c. 06, en Italie de 6 c. 08, en Autriche-Hongrie de 7 c. 09; la France n'était distancée que par la Belgique. Une brochure publiée par M. Cavaignac, député, conduisait à des résultats analogues pour 1879. Les conventions assuraient, en outre, des améliorations notables : car, quoi qu'on en eût dit, les lettres qui y étaient annexées, et qui contenaient des offres fermes et précises, ne pouvaient en être séparées. Il y avait là des engagements définitifs, indiscutables; s'ils ne comportaient pas des abaissements plus considérables, c'est qu'en pareille matière il était impossible de procéder par sauts et par bonds. Une réduction considérable aurait pour corollaire la consolidation du dividende ou le rachat, et, en même temps, une charge pour le budget, et il était véritablement inadmissible de mettre les frais de transport au compte de l'universalité des citoyens, au lieu de les faire payer par les usagers.

Après avoir passé en revue les critiques opposés aux conventions, M. Rouvier en énumerait les avantages.

En première ligne, il faisait valoir l'engagement des Compagnies, de construire 10 000 kilomètres en dix ans et d'emprunter aux lieu et place de l'État. Sans soutenir que l'État fût dans l'impossibilité de recourir lui-même au crédit, on ne pouvait nier qu'il y eût un intérêt réel, pour les finances publiques, à faire disparaître des préoccupations du marché financier une série d'emprunts s'élevant à plu-

Droits réservés au Cnam et à ses partenaires

sieurs centaines de millions par année. On ne devait point oublier non plus, qu'aux dépenses extraordinaires, prévues lors de l'adoption du programme de 1879, il était venu s'en ajouter d'autres, d'une utilité et d'une urgence incontestables, telles que celles de l'enseignement public et des entreprises coloniales; on ne devait pas davantage oublier les dépenses de l'agriculture. Ces charges, en augmentant le montant des emprunts, rendaient la situation plus difficile, et on ne pouvait que se féliciter du moyen proposé par le Gouvernement pour les alléger. Les dangers signalés par certains orateurs disparaissaient devant la clause aux termes de laquelle l'État se réservait la faculté de se substituer aux Compagnies, quand il le jugerait utile.

Le concours des Compagnies était considérable. Elles apportaient une subvention de 560 millions prise dans leur caisse; elles remboursaient, à bref délai, 450 millions; elles prenaient à leur compte des insuffisances, qui, pour 10 000 kilomètres, pouvaient atteindre 25 millions. Le budget ordinaire serait ainsi soulagé de 70 millions par an, et les recettes des Compagnies étaient telles que, sauf pour l'une d'entre elles, la garantie d'intérêt ne pouvait en être affectée.

A tout cela, il fallait ajouter l'abaissement du point de partage et l'augmentation de la part de l'État dans les bénéfices, dont les profits pour l'État avaient été si bien mis en relief par le Ministre.

M. Rouvier terminait son discours, en faisant remarquer qu'aucune solution susceptible de rallier une majorité n'avait été opposée à celle des conventions; que le rejet des propositions du Gouvernement serait un ajournement de plus; qu'il n'était bon pour personne de laisser ainsi en suspens une question à laquelle se rattachaient des intérêts si graves et si nombreux. Il insistait pour un vote favorable

Droits réservés au Cnam et à ses partenaires

qui vînt clore le débat, rassurer les intérêts et raffermir le crédit de la France.

M. Camille Pelletan prit la parole, après M. Rouvier, pour examiner particulièrement les conventions, au point de vue de leur influence sur l'indépendance économique et l'indépendance politique du pays; pour discuter si, en votant les propositions du Gouvernement, le Parlement ne livrerait pas, sans retour, les chemins de fer aux grandes Compagnies, et s'il était possible de le faire, sans trahir les intérêts essentiels de la France.

Dès l'abord, l'âpreté avec laquelle les grandes puissances financières poursuivaient l'approbation des conventions devait inspirer, à cet égard, les doutes les plus sérieux. Leur impatience, l'ardeur avec laquelle elles menaient la campagne, ne s'expliquaient guère que par le défaut ou l'insuffisance des garanties prises à leur égard.

Jusqu'alors, ces garanties avaient été le contrôle administratif, le droit d'homologation des tarifs, le contrôle financier et le droit de rachat. Les trois premières étaient plus apparentes que réelles : le droit d'homologation n'avait point fait obstacle aux tarifs de détournement; le contrôle financier, malgré sa vigilance, n'avait point empêché les dépenses considérables de presse engagées contre l'État, contre son administration. La quatrième, au contraire, était essentielle : c'était presque la garantie unique contre les écarts du monopole, soit que, sans en user jusqu'au bout, on s'en servît comme d'un levier pour arracher aux Compagnies les concessions essentielles aux plus grands intérêts du pays, soit que l'on fût conduit à faire table rase du système existant, pour lui en substiter un nouveau, jugé meilleur par le Parlement. C'était donc sur le droit de rachat, sur les changements apportés aux conditions de l'exercice de ce droit, que devait surtout se concentrer l'attention de la Chambre.

Droits réservés au Cnam et à ses partenaires

Or, il était à cet égard un aveu du rapporteur, qu'il était bon de retenir : M. Rouvier reconnaissait que les conventions rendaient le rachat plus difficile pendant une vingtaine d'années. D'ailleurs, sans faire de calculs, sans s'appuyer sur des chiffres, il était facile de comprendre combien il serait impraticable de dessaisir les Compagnies, en plein cours d'exécution des nouvelles lignes, et à quel nombre de procès, de réclamations, d'attaques, l'État s'exposerait, en venant jeter le trouble sur les chantiers.

Cet ajournement inévitable du rachat aggraverait singulièrement les charges qu'il ferait peser sur les finances publiques, puisque chaque année ajoutait aux recettes et par suite au produit net servant de base au règlement de l'annuité.

Beaucoup d'autres clauses des conventions viendraient, en outre, contribuer à rendre l'opération irréalisable.

Jusqu'alors, on avait pu soutenir que les avances faites par le Trésor, au titre de la garantie d'intérêt, devaient être exclues du produit net des sept dernières années, pour le calcul de l'annuité : les Compagnies étant en effet dépossédées de l'instrument à l'aide duquel elles devaient se libérer de leur dette, il était naturel que l'État ne continuât pas des avances dont le remboursement devenait impossible. Telle avait été l'interprétation de M. Baïhaut, aujourd'hui Sous-secrétaire d'État aux travaux publics, dans son rapport de 1880 sur le rachat de l'Orléans. Les traités préparés par le Ministre tranchaient la question au détriment de l'État : ils contenaient une clause assurant aux Compagnies, en cas de rachat, la totalité du revenu garanti. La prétendue compensation, résultant de l'augmentation de la part de bénéfice attribuée à l'État, ne méritait point l'importance que les partisans des conventions y avaient attachée : car le partage n'avait de chances de s'appliquer, pendant de longues an-

Droits réservés au Cnam et à ses partenaires

nées, que pour les Compagnies les plus riches, c'est-à-dire pour celles qu'il n'avait point été question de racheter; d'autre part, on avait négligé de stipuler que, si le rachat était effectué pendant la période de partage, le produit net servant de base au calcul de l'annuité ne comprendrait pas la part de l'État (1), et il était à craindre que les Compagnies ne vinssent plus tard contester le sens et la portée des contrats sur ce point.

Le revenu et, par conséquent, l'annuité de rachat seraient, de plus, grossis par l'abandon d'un grand nombre de lignes, dont quelques-unes, comme celle de Perpignan à Prades, donnaient déjà une recette nette et dont les autres devaient devenir productives dans l'avenir.

Malgré l'argumentation de M. Rouvier, la loi Montgolfier était aggravée. La disposition spéciale au chemin de Besançon à Morteau, invoquée par le rapporteur, ne pouvait avoir une portée générale, s'appliquer à tout le réseau, aller à l'encontre du sens net et précis des mots de la langue française. Il y avait là une interprétation absolument contraire à celle qui avait prévalu, en 1880, au sein de la Commission dont M. Baïhaut avait été l'organe, et même au ministère des travaux publics, comme en faisaient foi les calculs de rachat préparés sous l'administration de M. Varroy, en 1882.

Avec le régime existant, la créance de l'État, au regard de certaines Compagnies, permettait de racheter leurs concessions, sans avoir à payer leur matériel roulant. Le régime nouveau avait pour effet de dépouiller l'État de cette faci-

(1) Les déclarations du Ministre devant la Commission et devant la Chambre furent absolument formelles à cet égard. A ses yeux, il était d'une évidence éclatante que les Compagnies ne pouvaient prétendre à faire entrer dans le compte de leurs produits nets des sommes dues et versées par elles à l'État.

Droits réservés au Cnam et à ses partenaires

lité ; ce n'était pas une des moindres raisons qui eussent poussé les Compagnies à poursuivre si ardemment leur libération anticipée ; l'avantage qui leur était accordé, de ce chef, était d'autant plus regrettable qu'on les autorisait à s'acquitter au rabais et à faire entrer les charges de leurs emprunts dans le compte de la garantie d'intérêt.

Enfin, à tout cela, il fallait ajouter le paiement des travaux complémentaires, c'est-à-dire le paiement d'améliorations dont beaucoup auraient dû être faites plus tôt et avaient été ajournées pour grossir artificiellement les recettes.

Ainsi, il n'y avait pas à en douter, le rachat devenait plus difficile, et même impraticable. Pouvait-on ainsi rendre les Compagnies définitivement, absolument maîtresses des chemins de fer? Si la question se posait entre l'industrie de l'État et l'industrie privée, le doute ne serait pas possible : car l'industrie privée était cent fois supérieure à l'industrie de l'État, qui n'avait pour stimulant ni la concurrence, ni le besoin de vivre. Mais, à côté de l'industrie de l'État et de l'industrie privée proprement dite, il en était une autre, qui leur était inférieure à toutes deux, qui réunissait leurs défauts, qui n'avait ni la concurrence pour stimulant, ni l'intérêt général pour règle : c'était l'industrie qui s'exerçait avec le privilège de l'État, pour des intérêts particuliers ; c'était le monopole des grandes Compagnies. On ne pouvait ainsi remettre complètement entre ses mains le système artériel du pays, les sources de la vie commerciale et agricole, l'existence et la sécurité de la patrie.

Quels services cette industrie avait-elle rendus à la France?

Au point de vue du développement du réseau, nous étions au dernier rang des peuples riches ; après avoir pris les bonnes lignes, les Compagnies avaient refusé les lignes im-

Droits réservés au Cnam et à ses partenaires

productives et s'étaient même efforcées d'en empêcher la construction. De 1860 à 1870, nous n'avions ouvert que 700 kilomètres par an à la circulation, tandis que l'Allemagne en ouvrait 1 000. L'infériorité de nos moyens de mobilisation avait été pour une large part dans les défaites de l'année terrible, et la France, qui avait, sous tous les autres rapports, profité des tristes leçons de l'expérience, qui avait fait sans compter tous les sacrifices pour son armement, pour ses forteresses, pour le service obligatoire, n'avait point su toucher au privilège des grandes Compagnies. Pouvait-on espérer davantage pour l'avenir? Pouvait-on compter beaucoup sur l'effet de la pénalité de 5 000 fr. par kilomètre et par année de retard, alors que, pour les lignes susceptibles de comporter des insuffisances plus élevées, les Compagnies auraient intérêt à la subir ?

Au point de vue des tarifs, les conventions ne portaient aucune stipulation. La docilité des assemblées d'actionnaires, la facilité qu'aurait eue le Ministre de soumettre au Parlement une disposition réglant les conditions dans lesquelles seraient ultérieurement modifiées les taxes, ne permettaient pas de s'arrêter aux deux raisons données par le Gouvernement, pour justifier la lacune des traités à ce sujet. Le véritable motif de la procédure qui avait été adoptée était la volonté des Compagnies d'affirmer une fois de plus leur autorité, leurs droits en matière de tarifs. Cette lacune des traités était d'autant plus fâcheuse que les améliorations antérieurement obtenues avaient été le fruit des menaces de rachat, longtemps dirigées contre les Compagnies, et que, désormais, cette arme ferait défaut. La France allait ainsi, dans sa lutte pacifique avec les nations voisines, se trouver livrée à la merci du monopole, dont on connaissait la devise si franchement exprimée par M. Solacroup: « en matière de « tarification, le seul principe est de demander à une mar-

Droits réservés au Cnam et à ses partenaires

« chandise tout ce quelle peut payer », et qui pouvait, au gré de ses intérêts, ouvrir nos frontières aux produits étrangers, ou nous placer dans un état d'infériorité en n'abaissant pas ses taxes au niveau de celles de nos concurrents. Le tableau de notre situation, comparée à celle des autres pays, n'était pas si brillant que l'avait fait M. Rouvier : en 1880, le transport de la tonne kilométrique coûtait déjà de 6 à 9 millièmes de moins en Prusse qu'en France et les abaissements réalisés par l'État y profitaient surtout aux matières premières nécessaires à la production industrielle. Aussi, après avoir vu les milliards de notre rançon nous revenir à la suite de la guerre par le jeu de la balance du commerce, assistions-nous maintenant au triste spectacle d'un effet inverse de plus en plus marqué, au détriment de la France et au profit de l'Allemagne et de la Belgique : sans doute, les causes de ce phénomène économique étaient complexes, mais on ne pouvait méconnaître le rôle considérable des tarifs, sans fermer les yeux à la lumière. A côté du commerce, l'agriculture, si intéressante, si peu organisée pour se défendre, réclamait de son côté des abaissements de tarifs qu'il fallait lui accorder, parce qu'elle nourrissait la France, parce qu'elle contribuait, pour la plus large part, à l'épargne et à la puissance nationales.

En présence de l'histoire du passé, en présence des réformes à accomplir, pouvait-on se livrer plus que jamais aux grandes Compagnies? Pouvait-on se livrer, non point aux petits actionnaires qui n'étaient pas en cause, mais aux hommes de la haute banque, qui avaient des intérêts dans le monde entier, qui avaient la direction des capitaux du pays? Pouvait-on consolider les privilèges institués par les régimes monarchiques? Pouvait-on aliéner l'indépendance économique de la France, pour obéir aux préoccupations d'une crise passagère, pour recevoir des Compagnies une obole

Droits réservés au Cnam et à ses partenaires

incapable d'exercer aucune influence sur le crédit public? Pouvait-on aliéner, en outre, l'indépendance politique de la République ?

Au point où en était arrivée la discussion générale, il ne restait plus guère d'arguments nouveaux à développer. Aussi le débat fut-il clos par un discours de M. Léon Renault en faveur des conventions.

L'orateur commença par rappeler qu'à la fin de 1881, notre réseau exploité comprenait 27 306 kilomètres, dont 24 685 kilomètres concédés, et que ce réseau s'était constitué par l'association de l'État et de Compagnies fort démocratiques dans la composition de leur capital, qui avaient apporté un contingent de 1 500 000 000 fr. en actions et de 7 milliards en obligations, sur une dépense totale de 10 milliards, pour les 22 000 kilomètres du premier et du second réseau.

En 1879, une grande ambition était née : c'était de doter les régions pauvres, en portant l'étendue du réseau à 41 000 kilomètres ; ce programme avait été acclamé par le Parlement et par le pays. Sur le plan relatif aux chemins de fer étaient venus se greffer celui des ports, celui des canaux, celui des fortifications; on avait eu, en outre, à pourvoir aux besoins extraordinaires de l'enseignement, de telle sorte que l'on s'était trouvé en présence d'une dépense, qui avait été évaluée à 6, puis à 7, 8 et 9 milliards.

Le Gouvernement, la Chambre et le pays, confiants dans la prospérité publique, si hautement attestée par la vitalité et la puissance dont notre épargne et notre richesse avaient fait preuve depuis 1870 , envisageaient sans crainte les emprunts à réaliser, pour faire face à cette charge écrasante. Sans renoncer au concours des Compagnies, on avait néanmoins préparé l'exécution comme s'il était possible de ne point y recourir : c'est dans ces conditions qu'avaient été engagés les travaux en 1880, 1881 et 1882.

Droits réservés au Cnam et à ses partenaires

Mais bientôt était survenue une crise qui avait obligé à modifier les procédés financiers et à renoncer aux émissions, dès l'exercice 1883, pour se borner à entretenir les chantiers au moyen des disponibilités des budgets antérieurs.

En même temps que le problème de l'achèvement des 14 000 kilomètres non concédés, se posait impérieusement celui de leur exploitation. Se déciderait-on à rompre le contrat d'association entre l'État et les Compagnies et à racheter les réseaux concédés, pour les réunir aux lignes nouvelles ? Taillerait-on dans le premier et le second réseau un vaste domaine à l'exploitation de l'État, en prenant le réseau d'Orléans et en y rattachant une partie des chemins nouveaux, sauf à répartir les autres entre les cinq Compagnies maintenues ? Procéderait-on avec les Compagnies par des accords, qui, en les chargeant de l'exploitation du troisième réseau, consolideraient leurs revenus acquis, de manière à donner à l'État la libre disposition des tarifs ?

Ces questions s'imposaient au Gouvernement, qui avait à les résoudre avant la présentation du projet de budget extraordinaire de 1884. De cette nécessité étaient sorties les conventions sur lesquelles la Chambre avait à se prononcer et que l'orateur allait apprécier.

Tout d'abord, le rachat général avec l'exploitation par l'État eût constitué une aventure redoutable pour nos finances, à raison des erreurs ou des entraînements auxquels les pouvoirs publics eussent été exposés, surtout en matière de tarifs. Au surplus, les avantages que les conventions assuraient au Trésor, notamment au point de vue du partage des bénéfices, réalisaient tous les avantages à espérer du rachat, comme l'avait fait si justement remarquer le Ministre. Deux raisons principales avaient été invoquées par les partisans de cette mesure radicale. La première était tirée de l'utilité de rendre à l'État la libre disposition des

Droits réservés au Cnam et à ses partenaires

tarifs; il y avait là une véritable utopie : car l'État, ne pouvant exploiter lui-même, eût été contraint de traiter avec des Compagnies fermières et de leur donner des garanties contre les variations des sources de leurs recettes. La seconde raison était l'opportunité de se soustraire à l'omnipotence d'un syndicat de banquiers, n'obéissant qu'aux vues étroites de leur intérêt commercial et aux nécessités de leurs affaires internationales : pour soutenir cette thèse, il fallait méconnaître les pouvoirs conférés à l'administration sur la construction, l'exploitation, la tarification des chemins de fer ; il fallait méconnaître la subordination dans laquelle les Compagnies étaient placées vis-à-vis de l'État, les droits étendus attribués au Gouvernement en cas de guerre, les immenses services rendus par les Compagnies en 1870.

Quant au rachat partiel, il ne pouvait être, dans la pensée de ceux qui le proposaient, que le prélude du rachat général; il était illogique : car, si l'exploitation par l'État était avantageuse, mieux valait l'appliquer à tout le territoire, et, si elle était mauvaise, il n'existait aucun motif de la mettre en vigueur dans la région desservie par le réseau d'Orléans. Il ne permettait ni de résoudre, ni de simplifier le problème financier.

Si le rachat immédiat, total ou partiel, devait être repoussé, du moins l'État avait-il abdiqué, avait-il renoncé pour l'avenir aux moyens d'y procéder, au cas où les circonstances le rendraient nécessaire? Il était impossible de voir dans les nouveaux contrats la trace de cette abdication.

Le Ministre ayant à trouver 2 milliards 400 millions, pour l'exécution des 9 811 kilomètres considérés comme les plus urgents, s'était adressé aux Compagnies; il les avait conviées à lui apporter leur concours, à consentir à des remaniements du régime antérieur, à reprendre en commun

Droits réservés au Cnam et à ses partenaires

la grande œuvre des travaux publics et à faire cesser ainsi les plaintes, les menaces de rachat et de rupture, qui s'étaient produites depuis quelques années.

L'entente s'était établie. Les Compagnies avaient consenti à fournir 610 millions, c'est-à-dire le quart de la dépense ; à escompter le remboursement de leur dette, qui s'élevait à 625 millions ; à donner ainsi une somme immédiatement disponible de 1 100 000 000 fr. et à mettre, pour l'excédent de 1 300 000 000 fr., leurs guichets et leur clientèle à la disposition de l'État. Ce mode d'emprunt indirect ne devait point, comme on l'avait prétendu, imposer à l'État le paiement d'annuités plus élevées : en tenant compte des impôts, le taux de placement des obligations était le même que celui de la rente 3 °/₀ amortissable. Les Compagnies prenaient, en outre, à leur compte des insuffisances d'exploitation susceptibles d'atteindre 20 millions par an en moyenne, soit 190 à 200 millions pendant une période de dix ans d'improductivité.

L'ensemble des dividendes des Compagnies avant partage était abaissé de 230 à 210 millions ; la part de l'État était augmentée.

Les satisfactions les plus larges étaient obtenues sur les tarifs internationaux, qui avaient provoqué tant de critiques, tant de déclamations, bien que, en fait, leur importance fût minime et qu'ils n'entrassent que pour 3 °/₀ dans l'ensemble des recettes brutes des chemins de fer. Les Compagnies consentaient à presque tout ce qui leur avait été demandé, pour la refonte et la revision générales de leurs taxes.

On ne pouvait soutenir que l'abandon de 2 000 kilomètres, ayant coûté 500 millions, constituât un avantage à leur profit. Ces lignes étaient, en effet, improductives. Leur adjonction aux réseaux concédés n'augmenterait point, le cas échéant, l'indemnité de rachat : car, si elles étaient re-

Droits réservés au Cnam et à ses partenaires

prises avant le délai de quinze ans, comme elles n'avaient rien coûté aux Compagnies, elles ne donneraient lieu à aucune allocation en capital, et si, au contraire, elles l'étaient après le délai de quinze ans, leur produit net étant nul ou minime ne changerait pas l'annuité.

La garantie d'un dividende minimum n'était pas non plus une concession dangereuse pour l'État. Pour que ce minimum fût atteint, il faudrait que l'Orléans perdît 25 millions sur son produit net, le Midi 16 millions, l'Est 11 millions et l'Ouest 13 millions ; il faudrait que l'ancien réseau fût stérilisé.

Il n'y avait point à s'arrêter aux craintes formulées par M. Pelletan, au sujet des difficultés que soulèverait le rachat pendant l'exécution du troisième réseau : la situation serait la même que pendant la construction du second réseau.

Il convenait également de réduire à leur juste valeur les allégations du précédent orateur, sur la prétendue aggravation de la loi de 1874 ; cette loi avait été, non modifiée, mais interprétée dans des conditions de parfaite équité, en s'inspirant de son esprit et de ses motifs.

Seule, la clause des travaux complémentaires pouvait être envisagée comme un sacrifice consenti au profit des Compagnies, surtout si le rachat se réalisait avant le partage des bénéfices. Mais cette clause s'expliquait par l'utilité de rassurer les Compagnies, qui avaient naturellement cherché à réduire leurs dépenses, dès le jour où elles avaient été menacées dans leur existence : l'État ne serait plus exposé ainsi à se trouver dans une situation analogue à celle qu'il avait subie, lors du rachat des réseaux secondaires, et à être contraint d'exécuter, le cas échéant, des travaux de réfection considérables.

Quant aux attaques dirigées contre les conventions, au

Droits réservés au Cnam et à ses partenaires

sujet de leurs conséquences pour le réseau d'État, il ne fallait point oublier que ce réseau était né, non d'une idée préconçue, mais des circonstances; que le Gouvernement l'avait organisé, d'accord avec les Chambres, comme une sorte de laboratoire, de champ d'expériences; que, loin de le supprimer, les traités le rendaient compact, lui donnaient un domaine suffisant, lui assuraient un développement supérieur à celui du Nord, le dotaient de débouchés sur Paris et sur Rouen. L'heure n'était point venue de se prononcer sur les résultats de l'essai d'exploitation par l'État et d'en étendre l'application par l'absorption de l'Orléans.

En résumé, nous avions de vieux associés qui ne méritaient pas toutes les critiques formulées contre eux, qui nous apportaient un concours précieux, qui liaient leur crédit au nôtre, qui consentaient à augmenter, sous bien des formes, nos profits actuels et futurs. Il fallait nous garder de les repousser. Le vote des conventions améliorerait notre situation financière et économique; il ferait cesser l'état d'impuissance et d'hésitation où s'était enfermé le Parlement depuis 1876; il pourvoirait à l'exploitation du troisième réseau, sous le contrôle de l'État mieux armé, ayant toujours le droit de rachat, mais décidé à n'en user que dans un intérêt national d'ordre supérieur.

A la suite de ce discours, la discussion générale sur l'ensemble des conventions fut close, par 206 voix contre 166, malgré les efforts de M. Lockroy.

Puis le Ministre des travaux publics demanda et obtint l'urgence, par 250 voix contre 122.

V. — DISCUSSION DE LA CONVENTION AVEC LA COMPAGNIE DE PARIS-LYON-MÉDITERRANÉE A LA CHAMBRE DES DÉPUTÉS [J. O., 24, 25, 26 et 28 juillet 1883].

a. Discussion générale. — La discussion particulière des

Droits réservés au Cnam et à ses partenaires

diverses conventions commença par celle de la Compagnie de Paris-Lyon-Méditerranée.

Le débat général s'ouvrit par un discours de M. de La Porte. Tous les orateurs, qui dans la discussion d'ensemble avaient défendu les conventions, avaient été d'accord pour constater que ces conventions ne constituaient pas seulement un expédient budgétaire, mais tendaient à la fixation définitive du régime général des chemins de fer. Ils s'étaient prononcés catégoriquement contre tout système autre que celui de l'exploitation par les grandes Compagnies et, en particulier, contre l'exploitation par l'État; ils avaient cherché des bases à leurs critiques dans les résultats de ce dernier mode d'exploitation en Belgique et en Italie. Or, ils avaient commis des erreurs manifestes, en ce qui touchait spécialement la Belgique : le chiffre de 3 fr. 82, que M. Loubet avait indiqué comme étant le prix de revient du train kilométrique, était, au contraire, celui de la recette ; les statistiques officielles prouvaient que, loin d'être en déficit, les chemins de fer de l'État belge avaient eu un produit suffisant pour couvrir les intérêts des capitaux engagés et fournir en outre plus de 70 millions à l'amortissement; et, devant le Parlement belge, M. Malou avait hautement reconnu le succès de l'opération engagée par les Chambres et les administrations précédentes. On avait cité aussi un chemin de fer de l'État italien, qui ne faisait pour ainsi dire pas de recettes : il était facile d'opposer à cet exemple celui du chemin de Bourron à Malesherbes, qui était concédé à la Compagnie de Paris-Lyon-Méditerranée et dont la dépense kilométrique était de 11 300 fr. pour une recette de 700 fr.

Après cette brève réponse aux attaques dirigées contre l'exploitation par l'État, M. de La Porte rappelait que, ni M. de Freycinet, ni le Parlement, n'avaient eu en 1879

Droits réservés au Cnam et à ses partenaires

l'imprudence de s'engager à construire à tout prix, dans une période de dix années, les lignes énumérées au classement, comme l'affirmait l'exposé des motifs à l'appui des projets de conventions.

Suivant l'orateur, les inconvénients du *statu quo* avaient été considérablement exagérés.

De ces inconvénients, les deux principaux étaient de laisser à la charge du budget les insuffisances des lignes nouvelles et, d'autre part, d'abandonner aux Compagnies, sans compensation, le trafic déversé par ces lignes sur les réseaux dont elles étaient concessionnaires.

Les insuffisances seraient beaucoup moindres qu'on ne l'avait prétendu : les lignes déjà ouvertes donnaient des bénéfices, sauf dans la région de l'ouest où la garantie de l'État fonctionnait et où, par suite, le budget continuerait, en tout état de cause, à supporter les déficits. A la vérité, on pouvait craindre que les chemins à ouvrir ultérieurement fussent moins productifs ; mais cette infériorité serait compensée par le développement rapide du trafic sur les chemins antérieurement livrés à la circulation : c'est ainsi que le produit kilométrique du réseau de la Haute-Vienne était passé en un an de 4 400 fr. à 5 300 fr.

Quant au trafic apporté aux Compagnies par les lignes du troisième réseau, il était juste, en effet, de chercher à le faire payer. Mais, loin de satisfaire à ce desideratum, les conventions accordaient aux Compagnies de grands avantages financiers.

Le premier de ces avantages était la modification apportée à la loi Montgolfier, modification qui pouvait entraîner une charge supplémentaire d'un milliard pour l'ensemble des réseaux (400 millions pour la seule Compagnie de Paris-Lyon-Méditerranée). Les Compagnies elles-mêmes n'avaient jamais osé prétendre à l'interprétation

Droits réservés au Cnam et à ses partenaires

nouvelle donnée à la loi de 1874 : il suffisait de se reporter, pour s'en convaincre, à leurs publications contre le rachat. D'ailleurs, l'argument tiré du cahier des charges de la ligne de Besançon à Morteau, pour justifier cette interprétation, tombait devant les termes précis de la loi, devant le sens qui lui avait été attribué jusqu'alors par les Commissions parlementaires, devant ce fait que le cahier des charges visait la ligne de Morteau, tandis que la clause en litige ne réglait que la situation des embranchements à concéder ultérieurement.

A cette première concession il fallait ajouter l'introduction, au compte de premier établissement, de travaux complémentaires évalués à 300 millions pour le Lyon et à 1 020 000 000 fr. pour les six Compagnies ; d'approvisionnements, estimés à 40 millions pour le Lyon et à 200 millions pour l'ensemble des réseaux ; d'indemnités de rachat de Compagnies secondaires, que l'on ne pouvait chiffrer à moins de 48 millions pour la seule Compagnie des Dombes et de 200 millions au total. C'était 70 millions de plus à la charge de la garantie d'intérêt et du revenu avant partage, addition d'autant plus grave que l'admission du milliard de travaux complémentaires avait pour corollaire la suppression de 2 300 kilomètres du plan Freycinet.

L'orateur insistait aussi sur l'abandon d'un grand nombre de chemins qui avaient coûté fort cher à l'État : pour le Lyon, il ne s'agissait que de 16 millions ; mais pour l'Est, la cession portait sur une valeur de 121 millions, valeur productive, dont le rendement augmenterait et qu'il faudrait ensuite payer fort cher, en cas de rachat.

Il signalait encore l'incorporation aux réseaux des grandes Compagnies, de concessions secondaires rachetées par elles et se soldant, chaque année, par des insuffisances, ainsi que la transformation du dividende réservé en dividende garanti.

Droits réservés au Cnam et à ses partenaires

Au point de vue de la construction, nous nous mettions à la discrétion absolue des Compagnies, qui pourraient, à la faveur du libellé des conventions, dépasser à leur gré les maxima et qui avaient su se soustraire à la juridiction ordinaire, en cas de litige.

Pour les emprunts, on substituait au crédit de l'État un crédit incontestablement inférieur : M. de Soubeyran, aujourd'hui favorable aux propositions du Gouvernement, l'avait reconnu en 1870, lorsqu'il avait demandé le remboursement d'émissions faites en 1863, pour le compte du Trésor.

Pour l'exploitation, on avait imprudemment renoncé aux maxima assignés, dans toutes les conventions récentes, au prix de revient du train kilométrique.

Sur la question vitale des tarifs, on ne trouvait dans les traités aucune de ces larges satisfactions dont, en 1882, M. Baïhaut, comme rapporteur de la Commission du régime général des chemins de fer, faisait la condition *sine quâ non* du vote des conventions à conclure avec les Compagnies.

Quels étaient d'ailleurs les sacrifices consentis par les grandes Compagnies? Était-ce l'abaissement du point de partage des bénéfices? Mais si, d'après les notes fournies à la Commission, le revenu réservé aux actionnaires du Lyon était réduit de 3 733 000 fr., on ne pouvait, d'autre part, méconnaître que l'éventualité d'une participation du Trésor fût fort éloignée et qu'il n'y eût même certaines chances de voir fonctionner la garantie d'intérêt. Était-ce la prise en charge des insuffisances du troisième réseau? Mais l'orateur s'était déjà expliqué à ce sujet. Était-ce enfin le concours à la dépense d'établissement de ce réseau? Mais les charges correspondantes étaient mises au compte d'exploitation, y compris celles du matériel roulant, qu'on rembourserait néanmoins en cas de rachat et qu'on paierait ainsi deux fois.

Droits réservés au Cnam et à ses partenaires

Du moins aurait-on, comme compensation, une activité plus grande dans la construction? Assurément non. Les conventions laissaient définitivement de côté 2 300 kilomètres ; elles en abandonnaient provisoirement 1 600, appartenant à des lignes non dénommées ; elles se bornaient, pour 1 000 kilomètres, à des concessions éventuelles. Les lignes concédées, à titre ferme, à l'ensemble des Compagnies ne comportaient qu'une dépense de 800 millions à 1 milliard, à laquelle il eût été facile de faire face, sans autre gage pour les emprunts que les intérêts de la créance au titre de la garantie d'intérêt, en échelonnant l'achèvement des travaux sur cinq à six années. Loin d'accélérer l'exécution, les conventions la retardaient ; les Compagnies trouveraient des expédients pour justifier leurs atermoiements, soit dans la clause relative aux retards résultant de la situation du marché, soit dans les dispositions concernant les délais de production des plans parcellaires et l'approbation des projets. La pénalité prévue par les contrats, sans être inutile et inefficace, ne serait point un frein assez puissant : car elle serait sans effet pour les lignes dont les insuffisances dépasseraient 5 000 fr. par kilomètre.

En présence de tant d'inconvénients, tout autre système eût été préférable à celui que proposait le Gouvernement. Le rachat général, notamment, n'eût imposé qu'une charge de 800 millions, déduction faite de la dette des Compagnies, c'est-à-dire une dépense inférieure à la somme par laquelle se chiffrait l'aggravation de la loi Montgolfier.

Le programme Lesguillier lui-même, tout en coûtant 2 milliards, eût du moins donné 3 000 kilomètres de plus, et les conventions avaient le double inconvénient d'accroître de pareille somme la dépense du plan Freycinet et d'en retrancher 2 300 kilomètres.

M. de La Porte insistait donc pour le rejet des conven-

Droits réservés au Cnam et à ses partenaires

tions, qu'il considérait comme funestes pour la France et désastreuses pour la République.

M. Richard Waddington traita ensuite la question des tarifs, qui, à ses yeux, était la plus importante, au point de vue du développement du commerce, de l'industrie et de la prospérité nationale.

En ce qui concernait les voyageurs, et plus particulièrement ceux qui jouaient le rôle le plus considérable, les voyageurs de troisième classe, si on tenait compte de l'impôt, nous étions presque au dernier rang des nations ; seules, la Hongrie et la Turquie étaient moins favorisées que la France. Si, au contraire, on défalquait l'impôt et si on rapprochait la situation de notre réseau de celle de la Belgique et de la Prusse, on voyait que la taxe était en Belgique de 3 c. 1, qu'en Prusse elle était de 3 c. 4 (en prenant une moyenne entre la troisième classe tarifée à 4 c. 2 et la quatrième classe tarifée à 2 c. 6), et qu'en France elle atteignait 4 c. 2. Cette anomalie était d'autant plus frappante que le produit d'un wagon de troisième classe, supposé rempli, était supérieur à celui d'un wagon de première classe, malgré son poids mort plus élevé. Nous étions également fort en retard sur les pays voisins, sous le rapport du confort et de la rapidité des transports pour les voyageurs des classes inférieures. L'inertie des Compagnies ne s'expliquait pas, surtout en présence des résultats acquis sur le réseau de l'État : l'administration de ce réseau avait pris l'initiative de l'application des tarifs différentiels et de la généralisation des billets d'aller et retour ; elle avait réduit, en moyenne, ses taxes de 20 % ; son produit brut s'était élevé de 10 %, sans qu'il en résultât un accroissement corrélatif dans les dépenses d'exploitation : car l'effet de la réforme avait été simplement de mieux garnir les wagons.

En ce qui concernait le trafic de petite vitesse, aucun

Droits réservés au Cnam et à ses partenaires

progrès n'avait été accompli en France, depuis 1865 ; notre taxe kilométrique moyenne était restée à peu près stationnaire ; elle était de 5 c. 94, en 1882. En Prusse, au contraire, on l'avait vu descendre de 5 c. 68, chiffre de l'exercice 1877-1878, à 5 c. 34 pour l'exercice 1878-1879, à 5 c. 14 pour l'exercice 1879-1880, à 5 c. 07 pour l'exercice 1880-1881, et cela avec des parcours moindres. En Belgique, pour un parcours moyen de 70 kilomètres seulement, la taxe moyenne ne dépassait pas 4 c. 86. Si on comparait ces chiffres et si on tenait compte de ce que nos chemins de fer transportaient, 81 millions de tonnes à une distance moyenne de 128 kilomètres, on saisissait toute la portée de la charge qui pesait sur la production française. Encore fallait-il observer que les Compagnies diminuaient leurs tarifs apparents, en comprenant dans la moyenne leurs transports propres, tarifés à un taux minime.

Depuis longtemps, d'ailleurs, on entendait les doléances des représentants de l'opinion publique. M. Waddington rappelait, à cet égard, le rapport de M. Dietz-Monnin (*Voir* t. III, p. 154), le questionnaire de la Commission centrale des chemins de fer au Ministère des travaux publics (*Voir* t. III, p. 441), les rapports de MM. Lebaudy et Baïhaut et celui de l'orateur en 1880 (*Voir* t. V, p. 113 et suivantes). Émues de ce mouvement de l'opinion, les Compagnies avaient dû accepter l'uniformité de classification ; elles avaient même proposé un tarif général commun, conçu dans le système belge : mais, sur le rapport d'une sous-commission du comité consultatif, le Ministre avait dû rejeter ce tarif, qui était pourtant ressuscité aujourd'hui et envisagé comme un grand progrès. En notifiant sa décision, M. Sadi Carnot avait constaté la proportion excessive des relèvements qu'entraînerait le nouveau tarif, et avait invité les Compagnies à étudier des remaniements susceptibles de faire dispa-

Droits réservés au Cnam et à ses partenaires

raître ces relèvements dans la plus large mesure possible. Bien que la sous-commission ne se fût pas bornée à une conclusion négative, qu'elle eût étudié et formulé un contre-projet, les années 1881 et 1882 s'étaient écoulées sans que les Compagnies répondissent à l'appel du Ministre. Seule, la Compagnie d'Orléans avait accepté le contre-projet, en signant la convention qu'elle avait conclue en 1882 avec M. Varroy, et qui, défectueuse au point de vue financier, réalisait cependant des améliorations sérieuses : parmi ces améliorations qui ne se retrouvaient point dans les nouvelles conventions, M. Waddington citait la réduction immédiate de 7 % sur les taxes des voyageurs autres que ceux des trains de grande vitesse, réduction qui, concentrée sur la 3e classe, eût produit des résultats importants; il citait aussi la généralisation des billets d'aller et retour.

A l'inverse du projet de convention de 1882, les traités nouveaux ne contenaient aucune stipulation concernant les tarifs; on s'était borné à produire des lettres émanant des directeurs des Compagnies. Ces lettres ne consacraient qu'une innovation heureuse : elles enregistraient l'engagement des Compagnies de soumettre les tarifs de pénétration et d'exportation à l'arbitrage d'une Commission, dans laquelle elles seraient représentées ; mais elles ne le faisaient qu'avec la garantie inexplicable de deux délibérations, à deux mois d'intervalle. Pour le surplus, les propositions des Compagnies de Lyon et de l'Est se bornaient à reproduire celles de novembre 1882, inférieures au contre-projet de la sous-commission du comité consultatif pour le tarif général. Celles du Nord, remarquables au point de vue de la clarté, demandaient à être examinées de près, au point de vue de l'assiette des taxes. Celles du Midi ne faisaient pas un pas sur le projet de 1879-1880, auquel elles se référaient purement et simplement.

Droits réservés au Cnam et à ses partenaires

Ces propositions avaient soulevé une vive opposition de la part de plusieurs chambres de commerce. La chambre de Paris, elle-même, tout en adhérant aux tarifs de grande vitesse, avait critiqué la plupart de ceux de petite vitesse.

L'orateur avait procédé à des vérifications minutieuses, qui mettaient en relief de nombreux relèvements et dont il apportait les résultats à la tribune.

Les taxes nouvelles proposées par la Compagnie Paris-Lyon-Méditerranée, en particulier, produisaient des augmentations de prix, pour le parcours moyen de 128 kilomètres et pour les parcours moindres, et ne donnaient guère de réductions que pour les grandes distances.

Dans cette situation, en présence des offres dérisoires des Compagnies, qu'eût-il fallu faire? Un premier moyen eût été de suivre l'exemple des auteurs des conventions de 1863, de 1869, de 1875 et de 1882, de stipuler des améliorations dans les conventions.

- Un second moyen était de renforcer les pouvoirs de l'État. Sans parler de la mainmise de l'État sur les tarifs, n'avions-nous pas vu l'Angleterre instituer en 1873 un conseil supérieur, un tribunal des chemins de fer, chargé de l'approbation des traités d'exploitation et de la revision décennale de ces traités; surveillant les canaux et les lignes de bâtiments à vapeur appartenant aux Compagnies de chemins de fer; réglant les différends, sur la demande des Compagnies; réglant aussi leurs échanges de trafic; investi de la faculté d'imposer et de réglementer les tarifs communs, à la demande d'une ou de plusieurs Compagnies intéressées? Cette institution ayant provoqué des réclamations de la part des concessionnaires, une Commission d'enquête avait été organisée en 1882 par la Chambre des communes et avait conclu à faire rentrer dans la compétence de la Commission toutes les questions pouvant naître des lois spéciales

Droits réservés au Cnam et à ses partenaires

concernant : le trafic des voyageurs ou des marchandises sur les canaux ou sur les chemins de fer ; les règlements relatifs à la coopération de deux ou plusieurs Compagnies de chemins de fer ou canaux ; le pouvoir d'imposer des tarifs communs, sur la demande des commerçants, pourvu que ces tarifs ne fussent pas inférieurs aux minima appliqués aux articles similaires, dans des conditions semblables de transport ; le droit d'accorder des dommages-intérêts, pour des taxes illégales ou des préférences injustes.

Ce n'était même pas ce second moyen que réclamait l'orateur ; il se bornait à revendiquer le droit d'initiative pour le Ministre, la faculté pour lui de proposer des modifications de tarifs qui seraient homologuées sur l'avis favorable d'une Commission spéciale, de laquelle feraient partie les représentants des Compagnies. Il se contentait de demander ce à quoi avait conclu la Commission extraparlementaire instituée par M. Hérisson, antérieurement Ministre des travaux publics. Et il n'y avait point à lui objecter que cette conclusion comportait la consolidation des dividendes : car les conventions, en garantissant un minimum de revenu à la plupart des Compagnies, aboutissaient précisément à une consolidation des résultats acquis.

Les réductions de tarifs que M. Waddington avait en vue, au lieu d'être onéreuses, seraient au contraire productives.

On ne pouvait concevoir aucun doute à ce sujet, en remarquant qu'une diminution de 26 % sur les taxes du réseau d'État s'était traduite par un accroissement de 10 % sur les recettes brutes de ce réseau.

L'État, associé des grandes Compagnies, commanditant ces Sociétés, ayant fourni pour l'exécution un capital supérieur à l'apport des actionnaires, ne pouvait plus longtemps se désintéresser de l'exploitation de l'instrument à la création duquel il avait si largement contribué.

Droits réservés au Cnam et à ses partenaires

M. Waddington terminait en repoussant les conventions, qui ne lui paraissaient pas réaliser les réformes réclamées, ni sauvegarder suffisamment les droits de l'État en matière de tarifs.

M. Lebaudy, président de la Commission, répondit à M. Waddington. Il s'efforça d'abord de restreindre la portée des observations du précédent orateur, concernant la supériorité de la tarification belge et allemande, en faisant remarquer que les chemins de fer français transportaient plus de marchandises fabriquées et moins de marchandises brutes, c'est-à-dire moins de marchandises se prêtant aux expéditions par wagon complet et à tarif réduit. En ne se bornant pas à des moyennes, en entrant plus avant dans l'analyse des taxes, il était facile de se convaincre que les transports intérieurs étaient plus économiques en France: si nous péchions, c'était surtout pour l'exportation et le transit.

Les desiderata formulés antérieurement par M. Waddington, au nom de la Commission du régime général des chemins de fer, recevaient presque tous la suite compatible avec la nécessité de ne pas porter une atteinte trop profonde aux recettes et de ne pas compromettre l'exécution des nouvelles lignes. M. Lebaudy énumérait un certain nombre de ces desiderata, en mettant en regard les mesures prises ou proposées par les Compagnies :

1° Amélioration des moyens de transport pour les voyageurs, notamment pour ceux de troisième classe.

De grands progrès avaient été réalisés pour le confortable des voitures de troisième classe.

2° Revision du tarif de grande vitesse pour les messageries et les valeurs.

La Compagnie de Paris-Lyon-Méditerranée, par exemple, proposait d'abaisser de 15 % le tarif général des message-

Droits réservés au Cnam et à ses partenaires

ries (bagages exceptés), de 10 °/₀ les taxes des denrées alimentaires par expédition de 50 kilogr., de 20 °/₀ celles des chevaux en wagon-écurie, de 50 °/₀ celles des chevaux et poulains en wagons à bestiaux, de 15 °/₀ celles des bœufs, veaux et porcs, par wagon complet, de 25 °/₀ celles des moutons et chèvres par wagon complet; de diminuer sensiblement le tarif des légumes frais, par expédition de 100 à 1 000 kilogr. ; et de réduire de moitié les prix de retour d'argent, pour les expéditions faites contre remboursement.

A cette occasion, M. Lebaudy insistait sur les satisfactions que la Compagnie de Lyon allait donner à l'opinion, au sujet des tarifs d'importation et des tarifs de transit : en ce qui concernait les tarifs de pénétration, elle se mettait à la disposition du Ministre, pour modifier les prix susceptibles de porter atteinte au régime douanier; en ce qui concernait les tarifs de transit, elle admettait que les taxes totales de transit s'appliquassent aux exportations en provenance des gares situées sur l'itinéraire ou sur les embranchements, dans une zone de 50 kilomètres, pourvu que la distance à la gare de sortie fût inférieure au parcours de transit.

3° Réduction des prix du tarif général pour les transports par wagon complet.

Sur ce point, on avait des satisfactions partielles; des réductions trop fortes eussent pu porter obstacle à l'extension du réseau.

Les Compagnies proposaient des tarifs kilométriques à base décroissante; elles promettaient de supprimer une partie de leurs prix fermes de gare à gare, malgré la perte qui devait en résulter pour elles et qui n'était pas estimée à moins de 5 millions, pour le seul réseau de Paris-Lyon-Méditerranée.

Droits réservés au Cnam et à ses partenaires

La chambre de commerce de Paris, qui comptait dans ses rangs les hommes les plus compétents, avait émis un avis favorable aux conventions.

La chambre syndicale des industries diverses avait vu le Gouvernement et les Compagnies entrer dans ses vues, qu'elle avait résumées ainsi :

Revision des tarifs internationaux, de manière à favoriser le commerce français;

Simplification des tarifs par l'adoption des taxes à base décroissante combinées avec les taxes de gare à gare; généralisation des tarifs communs, sans que, en aucun cas, les prix actuels fussent dépassés;

Continuation des négociations pour la réduction des tarifs de messagerie et des délais de petite vitesse, ainsi que pour certaines améliorations dans le service.

M. Lebaudy demandait donc un vote favorable aux conventions.

M. Vacher lui succéda à la tribune. Après avoir rappelé les engagements inscrits dans la loi de 1879 en faveur des régions deshéritées, après avoir remis sous les yeux de la Chambre le texte des paroles prononcées en 1877 par M. Christophle et en 1878 par M. de Freycinet, pour justifier la nécessité de doter enfin les contrées pauvres, mises jusqu'alors à contribution au profit des départements riches, l'orateur chercha à faire ressortir que les conventions de 1883 méconnaissaient absolument ces principes de justice distributive. Pour quinze départements compris dans le champ d'action de la Compagnie de Paris-Lyon-Méditerranée, elles ne portaient concession que de 344 kilomètres, au lieu de 1684 kilomètres promis en 1879. Les départements relativement pauvres de l'Ain, des Basses-Alpes, des Alpes-Maritimes, étaient dépouillés; il en était de même du département de l'Ardèche, si profondément frappé dans son

Droits réservés au Cnam et à ses partenaires

industrie de la soie. Dans l'Isère, on constatait une situation analogue. En revanche, des départements riches, comme celui des Bouches-du-Rhône, étaient comblés. On y concédait des lignes qui n'avaient point été classées et qui devaient être surtout utiles à la Compagnie de Paris-Lyon-Méditerranée, comme celles de l'Estaque à Miramas, de Corbeil à Montereau.

Ce fâcheux retour sur les engagements contractés envers les populations pauvres trouvait son origine dans la résistance des Compagnies à construire les lignes de montagne. Pourtant, le concours de l'État à l'œuvre des chemins de fer avait été assez considérable pour qu'il lui fût permis de mieux défendre les intérêts des régions pauvres : n'avions nous pas fourni 1 600 000 000 fr.; n'allions nous pas donner 2 500 000 000 fr., en vertu des nouvelles conventions; n'avions nous pas, au budget de la dette publique, une annuité à servir jusqu'en 1950? C'était au total une somme de plus de 6 milliards!

L'excuse tirée de notre situation financière était à écarter. L'Allemagne s'était trouvée aux prises avec les mêmes difficultés; cependant, elle était parvenue à construire 1290 kilomètres par an et à consacrer 1 800 000 000 fr. au rachat de 6 000 kilomètres, en 1880; elle avait pu réussir à réaliser les capitaux nécessaires, grâce à la sagesse de son Ministre des finances, M. Camphausen, qui, voyant échouer les émissions de rente, avait créé et émis des obligations de chemins de fer connues et recherchées du public. Nous n'avions qu'à suivre la voie qui nous était ainsi tracée, à renoncer au 3 % amortissable et à créer des obligations de chemins de fer de l'État.

Incidemment, M. Vacher soutenait que les tarifs de grande vitesse, à l'exception de ceux de la 1re classe de voyageurs, et les tarifs de petite vitesse étaient plus faibles

Droits réservés au Cnam et à ses partenaires

sur le réseau d'État prussien qu'en France; les assertions de M. Lebaudy ne pouvaient s'expliquer que parce qu'il avait envisagé l'ensemble du réseau allemand concédé ou non concédé.

Le discours de M. Vacher devait nécessairement provoquer une réponse immédiate du Ministre des travaux publics. M. Raynal fit remarquer que, sur les 12 000 kilomètres du plan Freycinet, 9 800 kilomètres étaient concédés; que les conventions ne laissaient de côté que 2 200 kilomètres, soit 18 %; que ces 2 200 kilomètres étaient simplement réservés, ajournés; et que l'on aurait notamment à étudier plus tard s'il y avait lieu de les établir économiquement, à voie étroite. A la vérité, beaucoup de lignes ne figuraient pas explicitement dans les traités; on n'y avait désigné que les chemins dont l'exécution s'imposait avec évidence, avec un caractère d'urgence immédiate; on avait dû nécessairement avoir égard, dans ce premier triage, à la productivité des lignes, dont l'influence devait se faire sentir sur le partage des bénéfices. Mais on avait, en outre, prévu des catégories de lignes non dénommées, dont les cadres seraient remplis par le Parlement, lorsqu'il serait appelé, par la suite, à se prononcer à cet égard, avec tous les éléments d'une décision éclairée: le pouvoir réservé à l'État était absolu, les Compagnies n'avaient que le droit d'être entendues. Toutes les lignes stratégiques, définitivement demandées par le Ministre de la guerre, avaient été nominativement désignées: les autres trouveraient leur place parmi les lignes non dénommées. Il était donc impossible de soutenir que le Gouvernement eût sacrifié, soit les intérêts de la défense, soit ceux des départements pauvres.

A la séance suivante, M. Lesguillier, qui avait été plusieurs fois mis en cause, vint défendre le système qu'il avait antérieurement proposé, d'accord avec plusieurs de

Droits réservés au Cnam et à ses partenaires

ses collègues. Les 3 000 kilomètres supplémentaires, dont ce système comportait l'exécution, étaient indispensables pour constituer de grandes artères nouvelles, rendant indépendante l'exploitation du troisième réseau, et pour remédier à l'insuffisance des grandes lignes actuelles ; leur nécessité, à ce dernier point de vue, était constatée par les auteurs mêmes des conventions : car les lignes de Corbeil à Melun et Montereau, de Lyon-Saint-Clair à Collonges, la traversée du Rhône à Avignon, le chemin de l'Estaque à Miramas, n'étaient autre chose que des sections d'une ligne nouvelle de Paris à Marseille. Malheureusement, les traités allaient mettre la plus grande partie des dépenses à la charge de l'État, tandis que M. Lesguillier aurait voulu voir ces dépenses incomber aux Compagnies appelées à en profiter.

Notre réseau était mal équilibré. Pendant que la plus grande partie ne donnait que des produits médiocres, 3 000 kilomètres de grandes artères étaient encombrés, au grand détriment du nombre et de la vitesse des trains. L'adoption du système de l'orateur eût permis de nous mettre au niveau des pays étrangers.

M. Lesguillier formulait ensuite son avis sur la convention de Paris-Lyon-Méditerranée. Sans être hostile aux grandes Compagnies, dont il ne désirait pas détruire l'organisation solide, il n'aurait point voulu accroître leur puissance déjà colossale. Le contrat en discussion lui paraissait d'ailleurs offrir de graves inconvénients financiers, techniques et économiques.

Au point de vue financier, en admettant une progression annuelle de 2 5 % dans les recettes, chiffre très modeste, eu égard aux résultats obtenus depuis 1869 et à la marge de progrès qui nous était ouverte au regard de la Belgique et de l'Angleterre, le produit net, qui en 1882 était de 185 millions, serait en 1900 de 299 millions.

Droits réservés au Cnam et à ses partenaires

Sur l'excédent de 114 millions, il y aurait à prélever :

1° Les charges des dépenses d'achèvement des lignes antérieurement concédées, soit à 0 05 × 300 millions, ou.....	15 millions.
2° Celles des dépenses afférentes aux lignes nouvelles, ci 0 05 × 100 millions.....	5
3° Celles des travaux complémentaires, ci 0 05 × 684 millions.....	34
TOTAL.....	54 millions.

Le surplus donnerait d'abord les 8 millions nécessaires pour porter le dividende de 65 fr. à 75 fr., chiffre convenu avant partage, puis serait réparti entre l'État et la Compagnie dans la proportion de deux tiers à un tiers. Le dividende atteindrait ainsi 96 fr. Avec une progression de 3 %, ce serait 101 fr.

Le rachat opéré en 1883, dans l'hypothèse du paiement au prix de revient des lignes ayant moins de quinze ans de concession, eût donné, par action, une annuité de 65 fr.

En 1900, l'annuité totale serait accrue :

De l'excédent des dividendes, ci.....	25 millions.
De l'intérêt des dépenses complémentaires de matériel (deux fois l'augmentation du produit net), ci 0 045 × 228 millions.....	10
De la somme correspondant aux travaux complémentaires à rembourser, soit 0 045 × $\frac{1}{2}$ × 684 millions....	15
TOTAL.....	50 millions.

La valeur actuelle des cinquante-six annuités à servir jusqu'au terme de la concession était de 550 millions. Les actionnaires auraient en outre touché, jusqu'en 1900, un excédent de dividendes dont la valeur actuelle était de 150 millions, si bien que le bénéfice total de l'ajournement du rachat pour la Compagnie était de 700 millions, soit 900 fr. par action. En adoptant pour la loi Montgolfier l'interpré-

Droits réservés au Cnam et à ses partenaires

lation soutenue par le Ministre, ces deux derniers chiffres se réduiraient à 200 millions et 250 francs.

Mais le côté le plus grave des conventions était le côté technique. On allait perpétuer un système qui monopolisait tous les chemins de fer d'une même région entre les mêmes mains, qui se prêtait peu au progrès, qui nous laissait dans un état marqué d'infériorité vis-à-vis de l'étranger, qui nous faisait marcher à la remorque des peuples voisins pour toutes les innovations (block-system, Saxby, frein Westinghouse, frein Smith, cloches allemandes Leopolder, etc.), qui laissait nos Compagnies à l'abri de toute concurrence : à cet égard, l'orateur se défendait d'avoir jamais préconisé la concurrence illusoire des prix; il n'avait plaidé que la cause de la concurrence de l'exploitation, dans l'intérêt de ses perfectionnements.

Les effets de ce système étaient manifestes, dans la construction et dans l'exploitation.

Pour la construction, il suffisait de rapprocher les chiffres généraux suivants :

Prix de revient moyen des lignes du deuxième réseau construites par les grandes Compagnies : 406 000 fr.

Prix de revient moyen des lignes du deuxième réseau construites par l'État : 250 000 fr.

Prix de revient moyen des lignes du deuxième réseau construites par les petites Compagnies: 190 000 fr.

Sans sortir même de la région du Paris-Lyon-Méditerranée, la grande Compagnie avait dépensé 434 000 fr. par kilomètre, pour des lignes donnant 15 300 fr. de produit brut, alors que la Compagnie des Dombes avait dépensé seulement 174 000 fr. pour des lignes tout à fait comparables, rapportant 14 400 fr. M. Krantz avait sagement expliqué cette différence par l'attachement des grandes Compagnies à leurs types et par la garantie d'intérêt dont elles jouis-

Droits réservés au Cnam et à ses partenaires

saient. Les mêmes faits étaient d'autant plus à redouter, pour le troisième réseau, que la contribution des Compagnies serait limitée à une somme fixe et qu'elles auraient intérêt à forcer les frais d'établissement, pour réduire les frais ultérieurs d'exploitation. De ce chef, l'État était exposé à un excédent de dépenses de 400 millions, pour le seul réseau de Paris-Lyon-Méditerranée.

Pour l'exploitation, le coefficient des lignes donnant une recette de 10 000 fr. à 15 000 fr., c'est-à-dire des lignes comparables à celles du troisième réseau, s'était élevé à 86 % sur les grands réseaux concédés, alors qu'il n'avait été que de 75 % sur le réseau de l'État et de 62 % sur ceux des petites Compagnies. La Compagnie de Lyon, en particulier, avait atteint 80 %, alors que les Dombes ne dépassaient pas 58 %. Cette infériorité tenait à ce que les ingénieurs des grandes Compagnies ne savaient point adapter leurs procédés et leurs règles à l'importance du trafic : il en résultait, en outre, que les Compagnies reculaient devant les perfectionnements indispensables aux grandes lignes, en raison des dépenses auxquelles conduirait l'application simultanée, et cependant inutile, des mêmes améliorations sur les chemins secondaires. Placé entre les mains de petites Compagnies, le troisième réseau coûterait en moins 25 à 30 millions par an. M. Lesguillier conseillait au Ministre d'amener la Compagnie de Paris-Lyon-Méditerranée à découper dans sa concession des réseaux de second ordre, de 1 000 à 2 000 kilomètres de développement, dont elle rétrocéderait la construction et l'exploitation à des Compagnies auxiliaires, au moyen d'adjudications dont le rabais porterait sur le capital à garantir à ces Sociétés.

Au point de vue économique, le danger était plus grand encore. Notre situation était de nature à provoquer les plus sérieuses réflexions. Il y a vingt-cinq ans, le tonnage du

Droits réservés au Cnam et à ses partenaires

Havre était double de celui d'Anvers; aujourd'hui, il était inférieur de moitié. Dans la même période, le rapport du tonnage de Marseille à celui de Gênes était descendu de 7 à 2; grâce à ses travaux gigantesques, à l'ouverture du Saint-Gothard, à une nouvelle percée des Apennins, Gênes pourrait bientôt égaler Marseille.

Le Saint-Gothard, dont certains publicistes avaient cherché à atténuer l'influence, nous menaçait sérieusement, non pas par l'atteinte portée à notre transit, qui était peu important, mais par l'essor donné aux échanges entre l'Allemagne et l'Italie : dès la première année d'exploitation, ces échanges avaient atteint 500 000 tonnes, alors qu'auparavant ils ne dépassaient pas 60 000 tonnes (40 000 t. par terre et 20 000 t. par eau). Il était indispensable pour nous de chercher à compenser ce résultat, en prenant, au moyen de tarifs réduits, une partie des échanges entre l'Angleterre, la Belgique, d'une part, et l'Italie, d'autre part : il s'agissait là d'un trafic de 1 800 000 tonnes.

Or, pour les marchandises, nos taxes dépassaient de 20 % celles de la Belgique et de plus de 17 % celles de l'Allemagne. La comparaison avec l'Angleterre était beaucoup plus difficile, parce que, dans ce pays, les trajets étaient bien plus courts et que les marchandises s'y transportaient presque toutes en grande vitesse; cependant, on pouvait supputer que, toutes choses égales d'ailleurs, nous payions 63 % de plus. Pour la Belgique même, si on voulait aller au fond des choses, tenir compte des différences de parcours moyen, les tarifs étaient de 60 % plus bas que les nôtres. Avec nos longs transports, nous devions et nous pouvions, au contraire, avoir des taxes moindres.

Pour les voyageurs, la différence en faveur de la Belgique était de 40 %. En Allemagne, les prix de la troisième classe étaient les mêmes qu'en France; mais les ouvriers

Droits réservés au Cnam et à ses partenaires

pouvaient profiter d'une réduction de 50 °/₀, en voyageant dans les voitures découvertes de quatrième classe.

Cependant les Compagnies auraient dû être éclairées par l'exemple du réseau d'État français, dont les recettes s'étaient accrues de 12 °/₀ en un an, après une réduction de 20 °/₀ sur les tarifs de voyageurs et de marchandises, et sur lequel cette réforme avait presque doublé le trafic de certains chemins.

Sans avoir pu vérifier minutieusement si les propositions contenues dans les lettres des Compagnies répondaient convenablement aux aspirations du public, l'orateur s'était cependant livré, pour une partie du tarif de Paris-Lyon-Méditerranée, à un travail qui lui avait révélé autant de relèvements que d'abaissements.

En résumé, M. Lesguillier craignait que les conventions ne permissent pas à notre industrie, à notre commerce, à à notre agriculture, de mieux lutter que par le passé contre la concurrence étrangère. L'Allemagne se vantait hautement de nous achever à coups de tarif: c'était une menace que nous ne devions jamais oublier.

M. Édouard Lockroy, qui monta à la tribune après M. Lesguillier, traita spécialement la question au point de vue stratégique. A ses yeux, toutes les lignes, et surtout celles du réseau de Paris-Lyon-Méditerranée, avaient à jouer, le cas échéant, un rôle militaire; toutes devaient, au moment du danger, concourir à la défense nationale, faire converger des extrémités du territoire vers un même champ de bataille les forces disséminées dans les garnisons et sur l'immense étendue de la France. C'était à la rapidité des transports à porter le premier coup et peut-être le coup décisif à l'ennemi.

Suffisait-il de se réserver le droit de mettre, le jour venu, la main sur les chemins de fer? Ne craignait-on pas de trouver alors un réseau mal constitué, mal organisé, sujet

Droits réservés au Cnam et à ses partenaires

aux encombrements? On tremblait à l'idée que cette immense machine de guerre était, non point entre les mains de l'État, mais entre les mains d'un monopole financier, d'associations de banquiers anonymes. Les hommes les plus éminents, Lamartine, M. Duclerc et M. Krantz, avaient depuis longtemps, mis en lumière les périls de cette aliénation de nos grandes voies de communication entre les mains d'une puissance, dont l'indépendance était à peu près absolue et dont l'influence politique pouvait devenir redoutable. L'indépendance des Compagnies venait encore de s'affirmer hautement, puisque le Ministre n'avait pu leur imposer des gouverneurs et des directeurs, alors que telle était la règle pour toutes les entreprises subventionnées, pour le Crédit foncier, pour la Banque de France, pour les théâtres de Paris; puisque le Gouvernement n'avait pas su les empêcher de recourir à des ouvriers étrangers. Leur caractère politique ne pouvait être révoqué en doute; il était écrit dans les listes de leurs conseils d'administrations, dont l'orateur donnait la composition ; il était affirmé par la part que les financiers des conseils d'administration avaient prise à la préparation du 16 mai.

Tout État qui n'avait point en sa main la disposition des transports était un État voué à la défaite. Était-il besoin d'invoquer, à l'appui cette proposition, l'autorité de John Stuart Mill et de deux hommes qui avaient tant contribué à nos désastres de 1870, M. de Bismarck et le général de Moltke? Était-il besoin de rappeler les efforts surhumains qu'avait faits l'Allemagne, depuis dix ou douze ans, pour reprendre possession de ses voies ferrées, pour briser tous les obstacles qu'elle avait rencontrés sur sa route? Notre rivale avait su triompher de ces obstacles et, du même coup, elle avait ouvert des débouchés à ses produits, fait du port de Gênes le concurrent de Marseille, assuré le percement du Saint-

Droits réservés au Cnam et à ses partenaires

Gothard, entraîné les courants de marchandises à travers la Suisse et le long du Rhin, vers les ports de Flandre et de la Hollande. Elle avait pu doubler ses voies; percer Berlin d'un chemin de fer métropolitain, essentiellement stratégique; construire des gares assez vastes pour qu'en deux heures 30 000 hommes pussent y débarquer, se nourrir et se rembarquer; aménager trois grandes voies vers la frontière suisse et dix lignes indépendantes vers la frontière française.

Jamais l'exploitation par les grandes Compagnies ne produirait de tels résultats : car elle mettait en présence deux intérêts inconciliables, celui des actionnaires et celui de l'État. Comme l'avait si bien dit M. Baïhaut, dans son rapport de 1880, le dernier mot devait rester à la France, et pourtant les conventions prouvaient que le dernier mot était resté aux Compagnies.

L'orateur posait au Ministre les questions suivantes :

Avec le système des Compagnies, le Gouvernement ne serait-il pas, à l'approche d'une guerre, dans l'alternative d'ajourner ses mouvements de mobilisation ou de livrer ses secrets à ces Sociétés ?

Les conventions ne laissaient-elles pas l'administration désarmée, pour la détermination des tracés des lignes entre les deux points extrêmes, qui seuls étaient précisés ?

Pourquoi le Gouvernement avait-il fractionné le chemin d'Orléans-Châlons, d'une importance militaire si incontestable, et cela au grand détriment de l'unité d'administration et de direction ?

Pourquoi n'avait-il pas stipulé l'obligation de faire accomplir annuellement aux mécaniciens un voyage d'études, qui leur permît de connaître les grandes lignes sur lesquelles ils pourraient avoir à conduire des trains de soldats ?

Pourquoi n'avait-il pas assuré l'unité si indispensable des signaux ?

Droits réservés au Cnam et à ses partenaires

Pourquoi n'avait-il pas prévu les mesures nécessaires pour éviter les encombrements du chemin de Grande-Ceinture, qui empruntait, sur plusieurs sections, des lignes principales déjà très chargées? Pourquoi n'avait-il pas multiplié les entrées à Paris, qui étaient si notoirement insuffisantes? Pourquoi n'avait-il pas pourvu aux encombrements inévitables sur plusieurs points d'embranchement?

Les États-Unis et l'Angleterre, qui n'avaient à compter, pour leur défense, que sur leurs cuirassés et leurs marins, avaient pu, sans inconvénient, adopter le système des Compagnies. L'Italie, placée dans une situation analogue, pouvait accepter le même système. Mais la France était malheureusement ouverte à l'invasion.

Les conventions nouvelles pouvaient être bonnes, au point de vue financier et économique. Il leur manquerait toujours d'être conformes à la défense nationale et aux intérêts vitaux de la patrie.

Incidemment, M. Lockroy avait exprimé des inquiétudes, au sujet du sort réservé aux agents de l'État employés sur les lignes qui étaient cédées aux grandes Compagnies.

Le discours de M. Lockroy provoqua une réponse du Ministre des travaux publics. Après avoir fait ressortir les contradictions qui existaient entre les divers systèmes proposés par les adversaires des conventions, M. Raynal mit en relief les avantages que les conventions devaient assurer pour la mobilisation, en diminuant l'enchevêtrement des réseaux, en améliorant leur délimitation; il rappela que jamais les militaires n'avaient accusé le régime actuel des chemins de fer, comme contraire aux intérêts de la défense, et que, loin de là, les représentants du département de la guerre, dans les Commissions appelées à étudier la question du remaniement des réseaux, avaient défendu ce régime,

Droits réservés au Cnam et à ses partenaires

comme favorable et comme répondant à toutes les nécessités stratégiques. C'est que, en effet, l'idéal pour les mouvements de troupes était d'avoir des réseaux très étendus et que, à défaut du rachat général et de l'exploitation par l'État, notre système était incontestablement le meilleur. Des règlements précis, datant de 1874 et de 1877, avaient tout prévu, tout codifié, et permettaient au Ministre de la guerre d'exercer une surveillance constante sur les voies ferrées, en temps de paix, et de mettre la main sur elles, en temps de guerre.

Il était facile au Ministre de répondre aux questions que M. Lockroy lui avait posées. Si le chemin d'Orléans à Châlons était sectionné, c'était parce que la construction d'autres lignes lui avait enlevé son importance stratégique et que ce sectionnement résultait de sa situation au milieu de trois concessions. Si les conventions ne contenaient pas de clause analogue à celle que le précédent orateur avait indiquée, pour faire connaître les principaux itinéraires des troupes par les mécaniciens, c'était parce que ces agents n'avaient jamais à parcourir les chemins de fer de bout en bout et n'effectuaient la traction que sur des sections déterminées et relativement courtes. Si les troncs communs à la Grande-Ceinture et à d'autres artères n'étaient pas dédoublés, c'était parce qu'avant tout il fallait achever les travaux primitivement prévus; mais des études étaient entreprises pour améliorer les passages exposés à des encombrements. Si les entrées à Paris n'étaient pas multipliées, c'était parce qu'il en résulterait des dépenses considérables, pour lesquelles l'heure n'était pas propice.

M. Raynal s'attachait, d'ailleurs, à rétorquer les accusations portées contre les Compagnies, au point de vue politique: sans doute, elles avaient trop souvent fait preuve d'hostilité contre le Gouvernement républicain; mais elles avaient

Droits réservés au Cnam et à ses partenaires

fini par comprendre que leur intérêt était de venir à la République, et les conventions attestaient leur désir de faire la paix avec l'État, avec le pays.

En ce qui touchait le personnel, le Ministre rassurait la Chambre, en lui faisant connaître que, s'il ne lui avait pas paru possible d'introduire dans les conventions des stipulations à cet égard, du moins les Compagnies avaient pris, en principe, l'engagement d'utiliser les agents qui seraient dépossédés de leur emploi sur les chemins antérieurement construits par l'État.

La discussion générale de la convention avec la Compagnie de Lyon fut close par un discours de M. Arrazat, qui critiqua l'étendue excessive du réseau concédé à cette Compagnie, ainsi que la disproportion de son capital-obligations avec le capital-actions et avec la valeur même des lignes.

b. Discussion des articles. — La Chambre passa ensuite à la discussion des articles.

A propos de l'article 1^er^ du projet de loi, elle eut à se prononcer sur un contre-projet de M. Roselli-Mollet, tendant à l'institution d'une caisse nationale des chemins de fer, qui aurait centralisé tous les services des lignes non concédées et qui aurait reçu, pendant quinze ans, une dotation annuelle fixée pour la première année à 10 millions, augmentant chaque année de 10 millions et arrivant ainsi à 150 millions. Cette caisse devrait pourvoir à l'achèvement du troisième réseau et au rachat de l'Orléans.

L'auteur de ce contre-projet, appelé à le défendre, commença par reproduire contre les conventions la plupart des critiques d'ordre général qui avaient déjà été portées à la tribune par plusieurs orateurs. Suivant lui, les conventions ne constituaient qu'un expédient; elles ne résolvaient nullement la seule question vitale, en matière de chemins de fer,

Droits réservés au Cnam et à ses partenaires

celle de la réduction des taxes, bien que l'importance de la réforme des tarifs eût été affirmée, en 1880, dans les rapports de MM. Baïhaut et Waddington. La seule clause des traités qui eût trait à la tarification était celle par laquelle les Compagnies s'engageaient à une diminution ultérieure des taxes de voyageurs, en cas de diminution de l'impôt sur les transports en grande vitesse. Pour les marchandises, on n'avait que des promesses vagues, consignées dans des lettres ; les projets de tarifs élaborés par la Compagnie de Paris-Lyon-Méditerranée devaient faire concevoir les doutes les plus sérieux sur la portée de ces promesses : car ils entraînaient de nombreux relèvements, et leur décroissance ne commençait que pour des distances beaucoup trop considérables. Et cependant nous étions, au point de vue des tarifs, dans une situation manifeste d'infériorité vis à vis de nos concurrents d'Angleterre et d'Allemagne. Vainement le Ministre annonçait-il, dans son exposé des motifs, l'intention de fortifier le contrôle technique, commercial et financier : le contrôle serait plus impuissant que jamais ; les Compagnies seraient forcément à l'abri de son action. Avait-on pu empêcher les détournements, les traités illicites entre les grandes Compagnies, leurs procédés contre les petites Compagnies, leurs manœuvres pour charger le compte de la garantie d'intérêt ? Les mêmes abus se reproduiraient, plus graves encore, eu égard à certaines clauses des conventions, telles que : celle du dépassement des maxima pour les dépenses de construction en cas de circonstances ou de travaux imprévus ; celles de l'arbitrage en cas de différend, de la prolongation des délais de construction en cas de difficultés d'émission. Telles étaient les principales raisons qui avaient poussé M. Roselli-Mollet à chercher une autre solution. La caisse qu'il proposait d'instituer pourrait facilement émettre des obligations à 4 %, en quantité

Droits réservés au Cnam et à ses partenaires

suffisante pour achever le plan Freycinet, surtout si on lui abandonnait les remboursements des Compagnies ; elle assurerait une exploitation économique et productive, avec l'aide de Compagnies auxiliaires, rémunérées au train-kilomètre. Du reste, si on trouvait son champ d'action trop vaste, on pourrait traiter avec les deux Compagnies les plus prospères, celles de Lyon et du Nord, et réduire son rôle au surplus du territoire.

M. Rouvier, rapporteur, répondit brièvement à M. Roselli-Mollet; il montra que la proposition de cet honorable député reposait sur deux principes rejetés par la majorité de la Commission, à savoir le rachat et l'exploitation par l'État, et que, d'ailleurs, il entraînerait des charges beaucoup plus lourdes pour le Trésor. La proposition fut repoussée.

La Chambre passa ensuite à l'examen d'un contre-projet de M. Jean David, qui tendait à adjuger l'exécution, pour le compte de l'État, des lignes du troisième réseau ; à faire face à la dépense, au moyen d'obligations 3 % remboursables à 500 fr. ; à faire exploiter le troisième réseau par des Sociétés rémunérées au train kilométrique, par exemple par celles qui auraient effectue la construction; à laisser ainsi entre les mains de l'État les tarifs et la marche des trains; et à organiser cette exploitation par groupes, pour la constitution desquels on reprendrait, s'il y avait lieu, soit à l'amiable, soit par voie d'expropriation, les lignes concédées aux grandes Compagnies, qu'il serait utile d'y adjoindre. Comme on le voit, c'était le système que M. Jean David avait déjà mis en avant en 1879 et en 1882 (*Voir* t. III, p. 715, et t. V, p. 780).

Sans nier que les conventions de 1883 fussent supérieures à celles de 1859 et pussent, jusqu'à un certain point, être approuvées par la Chambre, M. Jean David

Droits réservés au Cnam et à ses partenaires

jugeait sa combinaison préférable, au point de vue de la construction, de l'exploitation et de la réalisation des ressources financières nécessaires.

Au point de vue de la construction, l'orateur rappelait les circonstances dans lesquelles avait été voté le programme de 1879, à la suite d'une série d'années d'abondance, à un moment de prospérité financière jusqu'alors inconnue. M. de Freycinet, appuyé par M. Gambetta, avait des préférences marquées pour la construction par l'État : c'était donc dans cette voie que l'on était entré. Mais il était indubitable que l'État n'exécuterait pas économiquement ses travaux; le même reproche devait être fait aux grandes Compagnies, dont l'administration, trop développée et trop bureaucratique, engendrait les mêmes causes de dépenses. Il fallait s'adresser à la véritable industrie privée et adjuger sur des cahiers des charges fixant les principaux points de passage, les limites de pentes et de courbes, et laissant, pour le surplus, une très grande latitude aux adjudicataires, qui s'ingénieraient et arriveraient à réaliser des économies.

Au point de vue de l'exploitation, la Chambre se souvenait qu'après avoir provoqué le vote de son programme, sans faire décider en même temps comment les lignes nouvelles seraient exploitées, M. de Freycinet avait apporté des conventions avec les Compagnies du Nord et de l'Ouest, mais que ces conventions, trop désavantageuses pour l'État, avaient été repoussées, malgré leur mérite de fixer des maxima pour les dépenses d'exploitation. Elles avaient, comme les conventions ultérieures, un vice rédhibitoire. Elles ne tenaient pas compte de l'incapacité dont les grandes Compagnies avaient fait preuve pour une exploitation économique. Elles méconnaissaient ce principe, que les lignes ne devaient pas toutes être traitées suivant la même formule et jetées dans le même moule ; qu'il était illogique et

Droits réservés au Cnam et à ses partenaires

irrationnel de confier à une même administration de grands réseaux de nature et d'ordre absolument différents ; que les chemins de fer devaient être répartis en trois catégories de grand, de moyen et de petit trafic, correspondant aux routes nationales, aux routes départemantales et aux chemins vicinaux ; qu'il convenait d'appliquer à ces trois catégories la règle de la division du travail. Si, à la rigueur, les chemins de grand et de moyen trafic pouvaient être laissés entre les mains des grandes Compagnies, tout au moins ne fallait-il pas leur donner les lignes de faible trafic. Ces lignes devaient être réunies en groupes régionaux distincts, et, quoi qu'on eût dit, s'il fallait prendre aux grandes Compagnies certains chemins pour constituer ces groupes, l'État était parfaitement fondé à recourir à l'expropriation, comme il l'avait fait pour certains canaux. Il serait d'ailleurs sage de ne point les faire exploiter par l'État ; de ne pas imiter à cet égard l'Allemagne, dont le tempérament différait du tempérament français ; de ne pas étendre le fonctionnarisme. Le mieux serait de confier l'exploitation à des Compagnies spéciales, organisées dans les conditions que l'orateur avait indiquées, qui laisseraient à l'État l'autorité sur les tarifs, qui permettraient de réaliser le desideratum inscrit en tête du rapport sur l'ordonnance de 1846, c'est-à-dire de faire servir exclusivement les voies ferrées à l'intérêt de tous, à l'intérêt de la nation. L'exemple de l'Angleterre devait dissiper les craintes qu'une division un peu plus grande du réseau pouvait faire concevoir, au sujet de la facilité de circulation : nos voisins avaient su y pourvoir par une loi, qui avait créé le *running power*, le droit de circulation. D'ailleurs, jamais François Arago, dont M. Rouvier avait invoqué le témoignage, n'aurait consenti, malgré sa prédilection pour l'industrie privée, à voir instituer des concessions de 10 000 kilomètres.

Droits réservés au Cnam et à ses partenaires

En ce qui concernait les voies et moyens, l'orateur constatait les difficultés de la situation financière, difficultés qui tenaient, non seulement aux causes déjà indiquées dans la discussion, mais encore à l'obstination avec laquelle on persistait à mouler les budgets sur ceux des Gouvernements antérieurs et à marcher à la remorque de la haute banque. Il ne méconnaissait pas les fruits portés antérieurement par ce système; mais il le considérait néanmoins comme susceptible de conduire, par l'excès de la spéculation, à une dangereuse crise économique et financière. Il conseillait de renoncer aux grands emprunts, qui n'étaient que des trompe-l'œil. Il conseillait également de ne pas recourir aux grandes Compagnies, dont l'intervention aurait le double inconvénient de provoquer des dépenses frustratoires et de placer, entre le Gouvernement et les citoyens, un intermédiaire peu dévoué aux institutions. Ce qu'il fallait faire, c'était associer la nation entière à l'œuvre des chemins de fer; profiter de sa puissance de production et d'économie; utiliser directement son épargne, qui ne s'élevait pas à moins de deux milliards par an; mettre à sa disposition un titre connu de lui, comme les obligations de chemins de fer; le lui vendre à tous les guichets des receveurs et des percepteurs; suivre, à cet égard, l'exemple de l'Allemagne. Provisoirement et pour un exercice, les pouvoirs publics pourvoiraient facilement à toutes les nécessités, à l'aide des ressources de la dette flottante ou par des moyens de trésorerie.

En résumé, les conventions exagéraient l'étendue des concessions, exposaient le troisième réseau à tous les abus du régime actuel, faisaient litière de l'autorité de l'État sur les tarifs, retardaient leur réduction, ajournaient le rachat à une époque éloignée, imposaient de lourdes charges au Trésor, par le fait de l'infériorité du crédit des Com-

Droits réservés au Cnam et à ses partenaires

pagnies sur celui de l'État. M. Jean David demandait donc que le Gouvernement fût invité à faire l'épreuve de son système. Mais sa proposition fut repoussée.

Pendant le cours de la discussion générale, M. Lockroy avait, nous l'avons vu, attaqué les conventions, au point de vue militaire. Le Ministre des travaux publics lui avait répondu ; mais le Ministre de la guerre n'était pas intervenu au débat, bien que la question intéressât particulièrement son département : son silence ayant été diversement interprété, M. Lebaudy interrompit la discussion des articles pour le presser de faire connaître si, à son avis, les conventions mettaient en péril la défense du pays.

M. le général Thibaudin fournit en conséquence à la Chambre quelques explications tendant à établir que le programme arrêté, de concert, entre les Ministres de la guerre et des travaux publics, serait fidèlement exécuté; que, d'ailleurs, la Commission militaire supérieure des chemins de fer s'emparerait, dès la mobilisation, de toutes les ressources des chemins de fer en personnel et en matériel ; et qu'ainsi la défense ne pouvait point être compromise.

M. Clémenceau monta alors à la tribune, pour demander au Ministre de la guerre de se prononcer en termes plus catégoriques sur les deux points suivants :

1° Quel était, du régime de l'État ou de celui des grandes Compagnies, celui qu'il y avait lieu de préférer pour la défense nationale ? N'y avait-il pas intérêt à placer exclusivement entre les mains du Gouvernement les opérations relatives au transport des troupes, ou pouvait-on continuer à livrer l'exécution du plan de mobilisation à la Commission supérieure des chemins de fer, dont plusieurs membres appartenaient aux grandes Compagnies?

2° Les conventions se prêteraient-elles à l'exécution, non seulement des lignes stratégiques considérées comme

Droits réservés au Cnam et à ses partenaires

nécessaires en 1883, mais encore de celles dont l'expérience ou les travaux de nos voisins révéleraient ultérieurement l'utilité et l'urgence?

En ce qui concernait le premier point, M. le général Thibaudin répondit que le système d'exploitation des chemins stratégiques par les grandes Compagnies, pendant le temps de paix, et par le Ministre de la guerre, lors de la mobilisation, était celui qui offrait le plus de garanties. Sur le second point, il donna l'assurance que le programme élaboré par la Commission militaire supérieure et par l'état-major général était extrêmement large ; que les effectifs à transporter ne seraient point augmentés avant de longues années, que dès lors ce programme suffirait, suivant toute probabilité, pour un avenir fort éloigné ; et que, au surplus, s'il était reconnu nécessaire de créer de nouvelles lignes, rien n'empêcherait de les établir.

M. Clémenceau répliqua. Il mit en relief les inconvénients qu'il y avait à confier le secret de la mobilisation à d'autres qu'à des militaires, qu'à des hommes placés sous l'autorité directe du Ministre de la guerre et maintenus sous une discipline de fer. Il invoqua les changements que la situation politique des divers États pouvait amener dans les combinaisons stratégiques, la nécessité de pouvoir toujours approprier les moyens de défense aux situations nouvelles, les obstacles que susciteraient les conventions, en exposant les pouvoirs publics à se heurter contre des intérêts privés, nécessairement égoïstes et cosmopolites. Il adjura la Chambre de ne rien négliger pour éviter le retour des désastres de 1870 et pour assurer le succès dans la lutte suprême où se joueraient, au jour marqué par le destin, la fortune et la vie même de la France.

Le Ministre des travaux publics répondit à M. Clémenceau. Après avoir rappelé que, d'après les déclarations

Droits réservés au Cnam et à ses partenaires

mêmes du général Thibaudin, le système en vigueur donnait toute confiance à l'administration de la guerre, il entra dans quelques détails, au sujet de la composition de la Commission supérieure des chemins de fer : cette Commission ne comprenait que deux directeurs de grandes Compagnies, choisis parmi les plus éminents ingénieurs de l'État, ayant appris à l'École Polytechnique l'amour du devoir et l'amour de la patrie, encadrés d'ailleurs au milieu d'une vingtaine de fonctionnaires et d'officiers connus par leurs capacités et leur patriotisme. Jamais aucun Ministre de la guerre, aucun officier général faisant autorité en la matière, ne s'était prononcé dans un sens défavorable à l'exploitation par les grandes Compagnies ; au contraire, les délégués du département de la guerre, dans les comités ou commissions, avaient combattu énergiquement l'enchevêtrement des réseaux, le régime des petites Compagnies, et déclaré itérativement que le régime actuel sauvegardait les intérêts militaires. Depuis nos défaites, toutes les mesures que nous commandait la prudence avaient été prises ; les quatorze années qui s'étaient écoulées n'avaient point été stériles ; nous étions en état de faire face à toutes les nécessités de la défense ; les dispositions élaborées pour porter nos troupes à la frontière ne le cédaient point à celles des plus grandes puissances. Toutes les lignes stratégiques demandées par le Ministre de la guerre dans la région de l'Est avaient été dénommées dans les concessions faites à la Compagnie de l'Est ; pas une ligne du programme Freycinet, pour cette partie de la France, n'avait été laissée en dehors des conventions. Dans la région desservie par le réseau de Paris-Lyon-Méditerranée, trois chemins stratégiques n'avaient pu, pour diverses raisons, être dénommés dans les traités ; mais ils seraient compris dans les 600 kilomètres non dénommés, concédés à cette Compagnie. Si des lignes nouvelles étaient jugées néces-

Droits réservés au Cnam et à ses partenaires

saires, le Gouvernement n'avait nullement abdiqué le droit de les exécuter ou de les concéder. La Chambre et le pays pouvaient avoir toute sécurité.

L'incident fut clos par un troisième discours de M. Clémenceau, qui insista à nouveau sur l'insuffisance de notre réseau et de notre matériel, au point de vue militaire; sur l'aggravation que subirait encore notre situation, par la lenteur avec laquelle nous progresserions, si les conventions étaient votées; enfin, sur les inconvénients qu'offrait la présence, au sein de la Commission militaire supérieure, d'ingénieurs représentant des intérêts privés et nécessairement obligés de défendre ces intérêts.

La Chambre reprit alors la discussion des articles et eut à statuer sur un grand nombre d'amendements.

1° Amendement de M. Salis, ayant pour objet de dénommer, parmi les lignes concédées à la Compagnie de Paris-Lyon-Méditerranée, celle de Montpellier à Ganges. — Cet amendement fut repoussé après quelques paroles du Ministre, tendant à réserver entièrement la liberté des pouvoirs publics, pour la détermination définitive des lignes non dénommées dans les conventions.

2° Amendement de M. Pénières, ayant pour but de retrancher de la nomenclature des chemins concédés à la Compagnie de Paris-Lyon-Méditerranée ceux de Corbeil-Melun-Montereau, de l'Estaque à Miramas, de Lyon-Saint-Clair à Collonges, ainsi que la traversée du Rhône à Avignon. — M. Pénières et M. Wilson défendirent cet amendement, en faisant valoir que les conventions jetaient par-dessus bord 2 300 kilomètres du programme Freycinet; que, dans cette situation, il était véritablement anormal d'employer les deniers publics à établir des lignes nouvelles non encore classées, comme celle de Corbeil-Melun-Montereau évaluée à 25 millions pour 61 kilomètres, celle de Lyon-Saint-Clair à

Droits réservés au Cnam et à ses partenaires

Collonges estimée à 7 millions pour 4 kilomètres, la traversée du Rhône à Avignon évaluée à 4 millions pour 4 kilomètres, celle de l'Estaque à Marseille, dont ni la longueur ni la dépense n'étaient indiquées. Toutes ces lignes étaient motivées par l'intérêt des Compagnies : elles constituaient des doublements de voies, nécessités par l'encombrement de la grande artère de Paris-Marseille. Le Ministre et le rapporteur répondirent, en invoquant l'intérêt stratégique de deux des lignes en litige et l'utilité générale incontestable du dédoublement des voies, aux abords de Paris, de Lyon et de Marseille. La Chambre se rangea à leur avis.

3° Amendement de M. Hérisson (Nièvre) et de cinq de ses collègues, tendant à concéder à titre définitif la ligne de Bourges à Avallon. — Retiré, sur la déclaration du Ministre que cette ligne lui paraissait devoir être faite.

4° Amendement de M. Gaillard, tendant à la concession définitive de la ligne d'Orange à Vaison, dont l'utilité publique avait été déclarée par la Chambre, mais ne l'était pas encore par le Sénat, et dont l'exécution s'imposait par les désastres de la culture de la vigne, de la garance et du ver à soie dans le département de Vaucluse. — Non adopté.

5° Amendement tendant à faire passer du tableau des lignes concédées à titre éventuel dans le tableau des lignes concédées à titre définitif le chemin de la Roche à Cluses. — Retiré, sur la promesse du Ministre que la rectification serait faite.

6° Amendement de M. Préveraud, ayant pour objet la concession définitive de la ligne de Paray-le-Monial à la Palisse, qui devait former un raccourci entre le centre militaire de Clermont et la frontière de l'Est et servir ainsi les intérêts de la défense. — Repoussé.

7° Amendement de MM. Bavoux, Lombard et Lelièvre, tendant à la concession éventuelle des chemins de Tancua

Droits réservés au Cnam et à ses partenaires

à Saint-Claude et de Verges à Molinges, compris dans le classement de 1879 et destinés, le premier, à compléter une grande ligne de Lyon à Belfort par les forts de Joux et des Rousses, et le second, à relier directement le fort des Rousses à Bourges, centre de nos approvisionnements et de nos arsenaux.— Cet amendement soutenu par M. Lelièvre, au nom des intérêts de la défense et aussi au nom des intérêts de la région qui avait doté les deux lignes d'une subvention de 40 000 fr. par kilomètre, fut retiré sur la promesse du Ministre des travaux publics de chercher à déférer le plus tôt possible aux vœux dont ses collègues s'étaient faits les interprètes.

8° Amendement de M. Bernard du Doubs et de quatre autres députés, tendant à la concession éventuelle du chemin de Valdahon au Villars par Sancey (ou de Saint-Hippolyte à la ligne de Besançon à la frontière suisse), classé en 1879 et destiné à rendre les plus grands services au point de vue stratégique, en reliant Besançon et Belfort par une nouvelle voie de communication passant par les montagnes du Doubs. — Cet amendement, défendu par M. Bernard, fut retiré, sur les assurances de bon vouloir données par le Ministre des travaux publics.

9° Amendement de MM. Malartre et de Kergorlay, tendant à l'exécution du chemin d'Issingeaux à la ligne du Puy à Saint-Étienne, classé en 1879 pour relier Issingeaux, chef-lieu de sous-préfecture, d'une part avec le Puy, chef-lieu du département, et d'autre part avec Saint-Étienne, centre du mouvement commercial de la région. — Retiré, sur la promesse du Ministre d'examiner attentivement la question.

10° Amendement de M. Roselli-Mollet, ayant pour objet de stipuler que les lignes non dénommées seraient déterminées par le Ministre des travaux publics, la Compagnie entendue,

Droits réservés au Cnam et à ses partenaires

au lieu de l'être d'un commun accord entre les parties contractantes. — Retiré, sur l'observation du rapporteur que la Commission avait modifié la rédaction comme le désirait M. Roselli-Mollet.

11° Amendement de M. Sourigues, tendant à obliger la Compagnie à assurer, jusqu'à 40 kilomètres au plus des gares situées dans les chefs-lieux d'arrondissement ou de canton, des services de correspondance pour les marchandises, à un prix au plus double des taxes de petite vitesse sur les chemins de fer, à la condition que le parcours pût être effectué en entier, soit sur des routes nationales ou départementales, soit sur des chemins de grande ou de petite vicinalité. — Retiré.

12° Amendement de MM. Jouve et Levet, portant concession définitive du tronçon de Saint-Bonnet à Sembadel, classé en 1879. — Retiré.

13° Observations de M. Borriglione, dans l'intérêt de la prompte exécution des chemins classés sur le territoire des Alpes-Maritimes, et notamment de celui de Nice à Fontan.

14° Observations analogues de M. Arthur Picard, pour les trois départements du Var, des Basses-Alpes et des Alpes-Maritimes.

15° Amendement de M. le baron de Janzé, tendant à modifier l'article 6 de la convention, de manière: 1° à écarter du compte d'exploitation, pour l'exercice de la garantie d'intérêt ou du partage des bénéfices, les indemnités pour accidents, pertes, avaries et incendies, qui seraient imputables à la faute de la Compagnie; 2° à comprendre d'office dans les recettes les remises totales ou partielles de taxes, faites à des voyageurs sans l'autorisation spéciale de l'administration. — Sur le premier point, M. de Janzé fit valoir combien il était illogique d'engager la responsabilité de l'État, quand le dommage serait imputable à la faute de

Droits réservés au Cnam et à ses partenaires

la Compagnie, combien il était nécessaire de surexciter l'intérêt des Compagnies à éviter le retour de catastrophes analogues à celles de Clichy et de Charenton. Sur le second point, il invoqua les abus auxquels donnait lieu la délivrance de permis aux journalistes, aux fonctionnaires administratifs, aux magistrats, dont les Compagnies tenaient à s'assurer la bienveillance. M. Rouvier répondit que la première partie de l'amendement méconnaissait l'esprit des conventions et que la seconde empiétait sur le domaine de l'administration intérieure. La proposition de M. de Janzé ne fut pas prise en considération.

16° Amendement de M. le baron des Rotours, tendant à ce qu'il fût alloué aux veuves et aux enfants des employés tués et aux employés blessés dans l'exercice de leurs fonctions des pensions égales au traitement d'activité de ces agents. — Prise en considération repoussée.

17° Amendement de M. de Janzé, portant : 1° qu'il serait créé pour les ouvriers une quatrième classe analogue à celle des chemins de fer allemands, taxée au plus à la moitié du prix de la troisième classe ; 2° que les réductions de taxes, consenties pour les jours non fériés, seraient de droit applicables aux dimanches et jours de fête. — Rejeté sur l'observation du rapporteur : 1° que la création d'une quatrième classe en wagon découvert constituerait un recul, un retour à l'emploi d'un mode de transport supprimé depuis de longues années, à la suite des réclamations de républicains éprouvés, comme M. Schœlcher ; que le seul but à poursuivre était la réduction du prix de la troisième classe ; que ce but serait atteint, aux termes mêmes des conventions, quand l'impôt de 23 % serait diminué ; que, d'ailleurs, le Gouvernement poursuivrait l'établissement d'abonnements hebdomadaires à prix réduit, au profit des ouvriers des villes et des campagnes ; 2° que la Compagnie de Paris-

Droits réservés au Cnam et à ses partenaires

Lyon-Méditerranée n'avait point de tarifs particuliers pour les jours fériés et que le Ministre aurait soin de ne point en homologuer pour l'avenir.

18° Amendement de MM. Girodet et autres, tendant à contraindre les Compagnies à appliquer les tarifs les plus bas sur la simple demande de l'expéditeur, sans que ce dernier eût à indiquer l'itinéraire, ni le numéro des tarifs. — Cet amendement, n'ayant pas été appuyé, ne fut pas mis aux voix.

19° Amendement de MM. Lesguillier et autres, interdisant les relèvements de taxes dans le travail de refonte de la tarification, et amendement analogue de M. Audiffred. — Après quelques mots de MM. Codet et Audiffred, M. Wilson prit la défense de ces amendements. Il fit valoir que les projets de tarifs nouveaux, présentés par les Compagnies de Paris-Lyon-Méditerranée et de l'Est, comportaient de nombreux relèvements, de nature à causer un préjudice considérable au commerce et à l'industrie, et que, pour la Compagnie de Paris-Lyon-Méditerranée, notamment, les abaissements s'appliquaient aux villes dont les relations étaient peu étendues, tandis que les relèvements portaient sur les grands courants commerciaux. Le Ministre lui répondit que l'unification des tarifs, réalisée par les conventions, constituait un progrès considérable ; qu'il était matériellement impossible de prendre les taxes les plus basses comme régulateur, sous peine de provoquer un effondrement des recettes; mais que les Compagnies s'étaient engagées à éviter des relèvements trop sensibles et qu'il tiendrait la main à la réalisation de cette promesse. A la suite d'un échange de nouvelles observations entre M. Codet et le Ministre, M. Audiffred, prenant acte des déclarations de M. Raynal, retira son amendement ; la Chambre n'eut ainsi à se prononcer que sur celui de M. Lesguillier, qui fut repoussé.

20° Amendement de MM. Marrot, Bisseuil et Duclaud,

Droits réservés au Cnam et à ses partenaires

portant suppression de la clause de non-garantie dans les tarifs spéciaux, pour le cas de déchets ou d'avaries. — Cet amendement, n'étant pas appuyé, ne fut pas mis aux voix.

21° Amendement de MM. Girodet et autres, tendant à obliger les Compagnies : 1° à délivrer des billets d'aller et retour valables pour deux jours, avec réduction de 20 % au moins, entre les chefs-lieux d'arrondissement et les localités d'un même département; 2° à ne point faire, pour la première et la deuxième classe, des réductions supérieures à celles qu'elles consentiraient pour la troisième classe; 3° à assurer aux enfants des billets d'aller et retour, à moitié du prix fixé pour les voyageurs adultes. — Repoussé.

22° Amendement de MM. Tony-Révillon, Delattre et autres, portant qu'il serait créé à Paris et dans les grands centres des trains journaliers pour le transport des ouvriers, au prix de 1 fr. par semaine jusqu'à 8 kilomètres, de 1 fr. 30 entre 8 et 12 kilomètres, et de 1 fr. 50 entre 12 et 20 kilomètres, ces taxes étant réduites d'un quart pour les ouvriers et ouvrières de moins de dix-huit ans. — M. Tony-Révillon justifia son amendement par la nécessité d'ouvrir la banlieue aux familles des employés, des professeurs, des ouvriers, rejetés du centre de Paris par la cherté des loyers. M. Raynal lui répondit que, malgré la réduction considérable (75 %) que devait entraîner l'amendement, les Compagnies avaient contracté l'engagement de satisfaire à cette proposition, mais en limitant le bénéfice de la mesure aux ouvriers proprement dits et en prenant certaines garanties à cet effet. M. Tony-Révillon retira alors son amendement, mais en insistant auprès du Ministre pour qu'il s'efforçât de faire profiter de la réduction la classe si intéressante des petits employés.

23° Amendement de M. Chevandier, ayant pour objet d'obliger les Compagnies à réduire les taxes de voyageurs

Droits réservés au Cnam et à ses partenaires

jusqu'à concurrence de 10 °/₀ pour la deuxième classe et de 20 °/₀ pour la troisième classe, dès qu'elles en seraient requises par l'État. — Abandonné.

24° Amendement de MM. Gustave Rivet et autres, tendant : 1° à déléguer au Gouvernement le droit de déterminer, au commencement de chaque semestre, la nomenclature des fonctionnaires publics ayant droit à la demi-place, et d'accorder également la demi-place aux sociétés d'enseignement laïque, de gymnastique, de tir, de musique ; 2° à étendre le bénéfice du quart de place aux père, mère, femme et enfants des militaires, appelés à changer de résidence. — A l'appui de sa proposition, M. Rivet invoqua les faveurs accordées aux instituteurs congréganistes; la nécessité d'accorder un traitement au moins aussi favorable aux instituteurs laïques; les services rendus par les sociétés d'enseignement et, en particulier, par les sociétés de tir et de gymnastique ; la compensation que trouveraient les Compagnies dans le mouvement des voyageurs, à l'occasion des concours; enfin la situation précaire des militaires, officiers et soldats, exposés à de fréquents changements de garnison. Après avoir fait observer que l'administration n'était point maîtresse des tarifs et qu'elle devait se borner à servir d'intermédiaire pour les réclamations du public, le Ministre ajouta que les Compagnies consentaient à donner satisfaction à l'amendement pour les instituteurs laïques et les sociétés d'enseignement, de gymnastique, de tir, de musique, et qu'elles se réservaient d'accorder des facilités pour le déplacement des familles des militaires dont la situation justifierait cette mesure. La proposition fut, en conséquence, retirée.

25° Amendement de MM. Brialou et autres, portant que, dans un délai de six mois, les Compagnies seraient tenues de placer des voitures de deuxième et de troisième classe dans

Droits réservés au Cnam et à ses partenaires

tous les trains-poste ou express, conformément à l'exemple de la Belgique et d'autres pays. — Rejeté, à la suite d'observations du Ministre des travaux publics, sur les mesures déjà prises dans ce sens et sur l'impossiblité de généraliser ces mesures sous peine de surcharger les trains rapides, tant qu'il n'y aurait pas une majoration de prix pour les transports à grande vitesse.

26° Amendement de MM. des Rotours et Georges Brame, pour le rembourrage et le chauffage, en hiver, des voitures de troisième classe, c'est-à-dire pour la réalisation d'améliorations déjà accomplies sur le réseau de l'État. — Le Ministre ayant donné à la Chambre l'assurance que toutes les voitures nouvelles étaient capitonnées et que le chauffage des compartiments de troisième classe était général, la prise en considération fut repoussée.

27° Amendement de M. Roselli-Mollet, ayant pour objet la suppression de l'article de la convention qui conférait à la Compagnie la faculté de porter au compte de premier établissement, jusqu'au 1er janvier de l'année suivant l'achèvement de toutes les lignes désignées à l'article 1er, les insuffisances de produit de ces lignes et des chemins concédés en 1875 (y compris les charges des capitaux engagés dans la construction). — A l'appui de sa proposition, M. Roselli-Mollet fit valoir que les Compagnies, étant déjà remboursées de l'intérêt et de l'amortissement des sommes dépensées par elles pour l'État, ne pourraient, sans recevoir des deux mains, porter ces charges au compte de premier établissement et que, en outre, on serait exposé à voir les Compagnies s'arranger de manière à faire toujours ressortir des insuffisances par des artifices de leur comptabilité. Le rapporteur ayant répondu que l'article en discussion visait exclusivement les dépenses à la charge des Compagnies, l'amendement fut rejeté.

Droits réservés au Cnam et à ses partenaires

28e Amendement de M. de La Porte, tendant à substituer la date de la concession à celle de la mise en exploitation, pour l'origine de la période de quinze ans, durant laquelle les Compagnies pourraient réclamer le remboursement en capital des dépenses de construction de ces lignes.— M. de La Porte soutint vigoureusement sa proposition. Suivant l'orateur, la loi Montgolfier était la plus grande difficulté que l'on rencontrât pour user du droit de rachat, c'est-à-dire de l'arme essentielle de l'État contre les Compagnies. Non seulement les nouvelles conventions aggravaient la situation, en obligeant à rembourser le matériel roulant dont la valeur s'était jusqu'alors compensée avec la créance du Trésor au titre de la garantie d'intérêt, c'est-à-dire à payer une somme de 700 à 800 millions, mais elles venaient encore ajouter 1 milliard, du seul fait de l'interprétation donnée à la loi de 1874. Ne serait-il pas plus sage, de la part de la Chambre, de ne point trancher ainsi, dans des conditions si graves, une question essentiellement contentieuse ; de ne point aller à l'encontre de la doctrine exprimée antérieurement par la Commission parlementaire du régime des chemins de fer, dont faisaient partie MM. Lebaudy, Rouvier et Baïhaut, et de ne point admettre *de plano* une solution que l'un des membres les plus autorisés des conseils d'administration, M. Aucoc, avait lui-même considérée comme difficilement soutenable, en présence des termes du cahier des charges de la ligne d'Alais au Rhône, c'est-à-dire d'un acte contemporain de la loi Montgolfier.

Le rapporteur combattit l'argumentation de M. de La Porte. Sans dissimuler que la solution donnée à une question incontestablement litigieuse, dans un sens favorable aux revendications des Compaguies, constituât un avantage pour elles, il s'attacha à établir que cette solution était équitable et juridique ; il cita, dans ce but, des exemples de

Droits réservés au Cnam et à ses partenaires

lignes dont la construction avait exigé plus de quinze ans et dont l'État aurait pu, par suite, dépouiller la Compagnie sans indemnité, si l'interprétention de M. de La Porte avait prévalu. Sans doute, cette interprétation avait été celle des Commissions parlementaires, celle du rapport de 1880 de M. Baïhaut ; mais il ne pouvait en être autrement : les Commissions devaient nécessairement faire leurs calculs, en supposant les difficultés contentieuses tranchées au profit de l'État. Toujours les Compagnies s'étaient préoccupées de la portée qui pourrait être attribuée, le cas échéant, aux termes de la loi Montgolfier. Dès 1878, la Compagnie du Nord avait obtenu de M. de Freycinet l'insertion d'une clause analogue à celle contre laquelle protestait M. de la Porte, dans le projet de convention soumis à cette époque à la ratification du Parlement. Il était tout naturel que, à la veille d'engager 500 millions dans la construction de lignes nouvelles, les Compagnies eussent réclamé des garanties contre une interprétation qui eût pu aboutir à une véritable spoliation.

Malgré une réplique de M. de La Porte qui montra les Compagnies liées par des délais d'exécution rendant irréalisable l'hypothèse de la prise de possession, sans indemnité, de lignes concédées depuis moins de quinze ans, l'amendement ne fut pas pris en considération.

29° Amendement de M. Roselli-Mollet, ayant pour objet la suppression de la clause relative au remboursement, en cas de rachat, des travaux complémentaires exécutés pendant les quinze dernières années. — M. Roselli-Mollet défendit sa proposition, en faisant observer que, les dépenses de travaux complémentaires ayant concouru à augmenter le produit net du réseau, on ne pouvait les payer en capital sans en faire doublement état au profit de la Compagnie, sans renouveler la faute commise antérieurement pour le matériel roulant. De son côté, M. Camille Pelletan, chiffrant à

Droits réservés au Cnam et à ses partenaires

1 milliard la somme que le Trésor aurait à verser de ce chef aux Compagnies, protesta contre cette libéralité, qui rendrait le rachat singulièrement difficile et qui pourrait nous empêcher, le cas échéant, de rentrer en possession de nos chemins de fer et nous laisser ainsi isolés, à ce point de vue, au milieu de l'Europe continentale. Il ajouta que la prétendue compensation, résultant de la diminution du produit net et de l'annuité correspondante, était purement illusoire, attendu que, d'une part, si l'annuité était diminuée, la recette nette procurée à l'État par l'exploitation du réseau serait également moindre, et que, d'autre part, la difficulté du rachat résiderait, non point dans le paiement d'une indemnité annuelle plus ou moins élevée, mais bien dans le remboursement immédiat de certaines dépenses en capital. Aux yeux de l'orateur, rien ne justifiait le remboursement, sur les fonds du Trésor, de travaux nécessités exclusivement par l'augmentation du trafic ; rien ne militait en faveur de l'adoption d'une mesure qui empêcherait le rachat, le jour où les événements, l'état de l'Europe, les leçons de l'expérience, la situation de l'industrie, le rendraient indispensable.

Le rapporteur et le Ministre des travaux publics, tout en reconnaissant que la clause en discussion était un des avantages concédés aux Compagnies par les conventions, répondirent à MM. Roselli-Mollet et Pelletan que les dépenses complémentaires ne produisaient pas leur plein effet, au point de vue du développement du trafic, en moins de quinze années; que, dès lors, l'article en litige était absolument conforme à l'équité; que le rachat serait d'ailleurs facilité par la charge imposée aux Compagnies, du fait des insuffisances d'exploitation des lignes nouvelles et du concours de 500 millions, apporté par ces sociétés à l'exécution du troisième réseau. Le Ministre précisa cette indication, pour la

Droits réservés au Cnam et à ses partenaires

Compagnie de Paris-Lyon-Méditerranée, en faisant connaître que, d'après ses calculs et sans tenir compte de l'effet des réductions de taxes, les conventions diminueraient de 2 millions l'annuité de rachat en 1890.

30° Amendement de M. de Saint-Martin (Isère), portant que les employés en fonctions sur les lignes cédées à la Compagnie de Paris-Lyon-Méditerranée seraient maintenus dans leur emploi ou appelés à des emplois analogues, et que, en cas de licenciement, ils recevraient une indemnité égale à treize mois de leur traitement. — M. de Saint-Martin invoqua, à l'appui de sa proposition, le précédent du rachat des réseaux secondaires du sud-ouest, un arrêt de la cour de de Lyon, enfin des considérations d'équité en faveur d'un personnel qui avait rempli ses devoirs avec zèle et dévouement, et qui avait eu foi dans l'avenir que lui ouvrait l'administration supérieure. Puis il la retira, sur la déclaration du Ministre; que les directeurs de Compagnies s'étaient engagés à satisfaire au vœu de l'amendement.

31° Amendement de MM. Lefebvre (de Fontainebleau), et Pochon, tendant à stipuler : 1° que les ponts à construire comprendraient un passage pour piétons, dans l'intérêt de la facilité des communications; 2° que les mécaniciens seraient de nationalité française.—Le dernier paragraphe fut seul pris en considération. Dans le cours de la même séance la Commission fit son rapport et obtint le rejet de la proposition, malgré les efforts de M. Fréry. La Chambre considéra, en effet, que des représailles seraient à redouter pour le nombreux personnel français employé à l'étranger et, d'autre part, que le Ministre des travaux publics était armé, par le décret du 27 mars 1852, du pouvoir absolu d'exiger le renvoi des employés dont la présence pourrait compromettre la sécurité du pays.

32° Amendement de MM. Benjamin Raspail et autres, por-

Droits réservés au Cnam et à ses partenaires

lant qu'à partir du 1er janvier 1885, le nouveau matériel roulant serait, pour moitié, disposé de manière à permettre aux voyageurs de circuler et de se rendre d'un wagon à l'autre. — Cette proposition fut défendue par MM. Raspail et Courmeaux, qui s'appuyèrent sur le peu de progrès réalisé depuis l'origine des chemins de fer dans le matériel des grandes Compagnies; sur l'infériorité de ce matériel comparé à celui de l'Amérique, de la Suisse, des Dombes; sur le supplice qu'avaient à subir les voyageurs entassés et condamnés à l'immobilité; sur les avantages qu'offrirait leur système, au point de vue de la réduction des actes de malveillance et de la facilité des communications avec les agents des trains. M. Rouvier répondit que les opinions étaient très partagées sur la question soulevée par M. Raspail et qu'il y avait là un problème technique dont la solution devait être laissée au Ministre, investi d'un droit absolu pour l'approbation des types de voitures et wagons. — L'amendement ne fut point adopté.

33e Amendement de M. Papon, tendant à ajouter à la convention une série d'articles reproduisant la loi votée en 1882, sur les agents commissionnés des chemins de fer. — M. Papon, soutenu par MM. de Janzé et Delattre, invoqua l'intérêt qu'il y avait à régler enfin la condition des 300 000 employés du réseau français. Il fit l'historique sommaire des discussions auxquelles la question avait donné lieu devant les Chambres; il rappela que le principal argument apposé à la proposition de M. Raynal et de plusieurs de ses collègues, en faveur des agents des chemins de fer, avait été tiré de la difficulté de créer une législation exceptionnelle pour une certaine catégorie de citoyens; il exprima l'opinion que cet argument serait reproduit, peut-être avec succès, devant le Sénat, et qu'il convenait, dès lors, de le détruire en faisant accepter par les Compagnies les dispositions

Droits réservés au Cnam et à ses partenaires

antérieurement adoptées par la Chambre. — Le Ministre répondit à M. Papon que toujours les Compagnies avaient formellement repoussé les clauses proposées par cet orateur et que, dès lors, il était indispensable de les leur imposer par la voie législative, c'est-à-dire de laisser le débat sur la loi votée par la Chambre des députés suivre son cours devant le Sénat; il prit, d'ailleurs, l'engagement de soutenir cette loi avec énergie. — L'amendement fut repoussé.

34° Amendement de M. Delattre, portant que les Compagnies seraient tenues : 1° d'exécuter à leurs frais, dans les délais qui leur seraient impartis, toutes les lignes stratégiques qui leur seraient demandées, avant six mois, par le Ministre de la guerre; 2° d'effectuer, suivant les ordres du Ministre, des dédoublements et des quadruplements de voies, jusqu'à concurrence des travaux de même nature de l'Alsace-Lorraine et des autres pays limitrophes ; 3° de faire les ouvrages de défense des ponts, tunnels, gares, déterminés par le Ministre de la guerre; 4° d'établir et d'entretenir des routes latérales, se prêtant au débarquement en pleine voie du matériel et des munitions. — M. Delattre supplia la Chambre de ne pas se montrer moins soucieuse des intérêts de la défense que celle de 1842, et de prendre ses garanties contre les Compagnies, qui avaient mis huit ans à exécuter le chemin de Grande-Ceinture, promis par M. Caillaux dans un délai de deux années, et qui, en plus d'une occasion, avaient violé ouvertement la loi. — L'amendement fut rejeté.

35° Amendement de M. Rousseau, remplaçant l'article 5 du projet de loi, qui portait interdiction absolue aux membres du Parlement de faire partie des conseils d'administration des grandes Compagnies, par une disposition moins restrictive, qui se bornait à soumettre à la réélection les députés et sénateurs acceptant les fonctions d'administrateur pendant le cours de leur mandat. — M. Rousseau justifia sa pro-

Droits réservés au Cnam et à ses partenaires

position, en faisant remarquer qu'elle tenait un juste compte, d'une part, du sentiment généreux manifesté par la Chambre à la suite des attaques dirigées contre elle, et, d'autre part, de la nécessité de ne pas entraver outre mesure la liberté des électeurs et de les laisser juges, dans chaque espèce, de l'incompatibilité entre les fonctions nouvelles et le mandat du député ou du sénateur soumis à la réélection.

Cet amendement provoqua, de la part de la Commission, de nombreuses objections et l'amena même à supprimer complètement l'article 5 du projet de loi. Sans méconnaître, en effet, que des dispositions similaires eussent été introduites dans des lois antérieures, sans contester que la formule de M. Rousseau eût le mérite de concilier l'opinion de ceux qui voulaient exclure absolument les membres du Parlement des conseils d'administration et l'opinion de ceux qui considéraient cette exclusion comme fâcheuse pour le pays, la Commission conçut les doutes les plus sérieux sur le caractère constitutionnel de la proposition. Pouvait-on ainsi porter atteinte à la loi électorale du Sénat, qui faisait partie des lois constitutionnelles? Quelle serait, dans le système de M. Rousseau, la situation faite aux sénateurs inamovibles? Était-il possible, dans le système plus absolu du projet de loi, de créer un nouveau cas d'inéligibilité? L'amendement de M. Rousseau n'avait-il pas, à d'autres points de vue, l'inconvénient de paraître inspiré par la pensée de sauvegarder certaines situations acquises, celui d'assimiler en quelque sorte, au point de vue de ses effets, la nomination aux fonctions d'administrateur à celle de préfet de la Seine ou de préfet de police, et d'établir une parité entre une situation sans caractère politique et de hautes dignités de l'État? N'était-il pas fâcheux, pour les institutions, de fermer l'accès des conseils d'administration à des sénateurs et à des députés, qui pouvaient en modifier l'esprit et les tendances ?

Droits réservés au Cnam et à ses partenaires

Enfin, n'était-il pas préférable de réserver la solution de la question pour une loi spéciale et d'ensemble? M. Rouvier exposa ces diverses objections et conclut, au nom de la Commission, au rejet de l'amendement et à la suppression pure et simple de l'article qu'elle avait inséré au projet de loi, pour satisfaire à un vœu de M. Benjamin Raspail.

M. Brisson, président de la Chambre, réfuta les observations d'ordre constitutionnel présentées par le rapporteur, en faisant remarquer que les lois électorales ne faisaient point partie de la constitution et en invoquant d'ailleurs un précédent récent, emprunté à la loi sur les transatlantiques.

Puis, un débat s'engagea au sujet du rang de priorité entre l'amendement de M. Rousseau et ceux d'autres députés. Ce fut M. Rousseau qui obtint gain de cause. Combattue par M. de Janzé, qui la considérait comme ne constituant qu'un remède insuffisant aux abus du cumul et qui s'abritait derrière l'autorité de Royer-Collard et de Crémieux, sa proposition fut néanmoins adoptée.

36° Amendement de M. de Janzé, tendant à appliquer la même règle aux sénateurs et aux députés, qui occuperaient dans les Compagnies des emplois rétribués et dont l'indépendance serait ainsi enchaînée. — Rejeté.

37° Amendement de M. Raspail, ayant pour objet d'étendre la mesure aux sénateurs et députés investis des fonctions d'administrateur, lors du vote de la loi. Cet amendement, combattu par M. Jolibois, comme contradictoire avec les termes mêmes de la proposition de M. Rousseau adoptée par la Chambre, fut également repoussé.

38° Amendement de M. Ballue, interdisant aux députés et sénateurs, membres des conseils d'administration des Compagnies de chemins de fer, de prendre part aux délibérations et aux votes sur les projets mettant en cause les intérêts des Compagnies auxquelles ils étaient attachés et d'être

Droits réservés au Cnam et à ses partenaires

ainsi, à la fois, juges et parties dans leur propre cause. — Cette proposition ne fut pas prise en considération.

39e Amendement de M. Sourigues, aux termes duquel, sauf les ouvrages à exécuter en régie ou dans les ateliers des grandes Compagnies, tous les travaux ou fournitures nécessaires à ces Compagnies devaient être mis en adjudication publique, par lots dont l'importance serait déterminée par le Ministre des travaux publics. — M. Sourigues soutint son amendement, en faisant valoir les nombreux abus auxquels avait donné lieu le défaut de publicité des adjudications des Compagnies, malgré les termes de l'article 27 du cahier des charges, et en invoquant la nécessité de ne négliger aucune économie sur des travaux faits au compte de l'État. Il ajouta que, si parfois l'adjudication pure et simple donnait des résultats inférieurs au marché de gré à gré, il était facile d'y remédier, en fixant à l'avenir un minimum de rabais ou un maximum de prix. Mais la Chambre rejeta la proposition, par ce motif qu'elle devait faire double emploi avec l'article 27 du cahier des charges.

40e Amendement de M. Bienvenu, portant que l'État serait représenté dans les conseils d'administration des Compagnies par des membres nommés par décret du président de la République en conseil des Ministres, en nombre égal à celui des membres nommés par les actionnaires. — M. Bienvenu défendit longuement sa proposition. Suivant l'orateur, l'État avait complètement perdu son rôle primitif de puissance publique et de souverain, au regard des Compagnies, le jour où il s'était fait leur associé. Il avait virtuellement abdiqué son droit de concéder des lignes concurrentes, conformément à l'article 60 du cahier des charges : c'est ainsi qu'il avait dû repousser toutes les demandes de concession d'un chemin de Calais à Marseille, et qu'il avait même été privé des avantages que le fait seul de ces demandes

Droits réservés au Cnam et à ses partenaires

aurait dû procurer au public, en provoquant, de la part des Compagnies, des constructions nouvelles et des abaissements de tarifs. Cette situation allait encore se trouver aggravée par les conventions, qui solidarisaient plus que jamais les intérêts du Trésor et ceux des Compagnies. D'un autre côté, l'État avait aliéné son autorité sur les tarifs, pour ne conserver que le droit peu efficace d'homologation ; son contrôle avait été singulièrement affaibli par l'habileté avec laquelle les Compagnies avaient recruté leur haut personnel dans le cadre des ingénieurs des ponts et chaussées ou des mines. Le rachat était devenu à peu près impossible. N'était-il pas juste de chercher, au moins, à faire bénéficier l'État de son rôle d'associé, puisqu'il en supportait tous les inconvénients ? N'était-il pas conforme à la stricte équité de rompre avec les errements antérieurs, qui ne lui faisaient aucune part dans l'administration, alors que ses subventions dépassaient le montant du capital-actions des Compagnies, qu'il garantissait les obligations, qu'il allait faire des sacrifices considérables pour la construction du troisième réseau ? N'était-il pas opportun de renoncer à laisser la gestion de l'œuvre commune à l'un des associés ? M. Varroy s'en était vivement préoccupé : il avait, en effet, dans ses négociations avec les Compagnies, en 1882, réclamé le droit d'investiture des administrateurs. M. Hérisson avait, plus tard, pensé qu'il convenait de réserver au Gouvernement la nomination des directeurs. L'orateur estimait que sa proposition conduirait mieux au but et qu'elle aurait en outre l'avantage de préparer un conseil d'administration d'État, pour le jour de la mobilisation. Chemin faisant, il avait insisté sur notre infériorité, non seulement par rapport à l'Italie, à l'Allemagne, à la Belgique, à l'Autriche, mais encore par rapport à l'Angleterre qui avait gardé intact son droit de concéder des chemins concurrents, et qui avait

Droits réservés au Cnam et à ses partenaires

constitué une commission investie des attributions et de l'autorité les plus étendues.

Sans suivre M. Bienvenu dans tous les détails de son argumentation, le rapporteur fit observer que le cahier des charges, en son article 66, donnait au Ministre des travaux publics une action suffisante pour faire respecter tous les intérêts dont le Gouvernement avait la charge ; qu'en effet cet article permettait la nomination de commissaires pour la surveillance des opérations de la Compagnie, qui ne rentreraient pas spécialement dans les attributions des ingénieurs de l'État ; qu'il était inutile de recourir à une mesure sans précédent pour aucune entreprise subventionnée ; que l'ingérence de l'État dans l'administration intérieure de la Compagnie, sous la forme proposée par M. Bienvenu, aurait le très grave inconvénient d'engager, le cas échéant, la responsabilité de l'État avec celle des administrateurs nommés par les actionnaires. L'amendement fut repoussé.

41° Amendement de M. Henri Villain, tendant à l'adjonction aux administrateurs élus par les actionnaires de membres du Parlement, en nombre égal au tiers du nombre total des membres des conseils, la répartition entre les deux Chambres étant de deux cinquièmes pour le Sénat et de trois cinquièmes pour la Chambre des députés, et la nomination ayant lieu, dans chacune des Assemblées, par voie d'élection annuelle, au scrutin de liste.

Cette proposition, défendue par des raisons analogues à celles qu'avait développées M. Bienvenu, n'eut pas plus de succès.

42° Amendement de M. Delattre, portant : 1° que nul étranger ne pourrait être administrateur d'un chemin de fer français ; 2° qu'il serait interdit d'être à la fois administrateur d'un chemin français et d'un chemin étranger ; 3° qu'aucun ancien Ministre et aucun fonctionnaire appointé

Droits réservés au Cnam et à ses partenaires

à 5 000 fr. et au delà ne pourrait être membre d'un conseil d'administration, dans les dix années qui suivraient sa sortie de l'administration.—A la tribune, M. Delattre renonça à la troisième partie de son amendement. Sur le premier point, il fit valoir les intérêts supérieurs de la défense ; il rappela le fait d'un sujet prussien qui, employé avant 1870 par la Compagnie du Nord, était rentré en France lors de l'invasion, avec le titre de directeur général, et qui avait pu mettre à profit sa connaissance de notre réseau. Sur le second point, il invoqua la concurrence redoutable que nous faisaient les chemins de fer étrangers. Le rapporteur s'opposa à l'adoption de l'amendement, qu'il considérait comme n'étant justifié par aucune circonstance spéciale, comme de nature à provoquer des représailles de la part des pays étrangers dont beaucoup de chemins étaient administrés par des Français, comme contraire à l'esprit des traités, qui avaient concédé aux étrangers la liberté industrielle et commerciale. Il rendit hommage aux services que le président du conseil d'administration du réseau de l'Ouest, de nationalité anglaise, avait rendus à la France, en y introduisant l'industrie des chemins de fer. La proposition ne fut pas adoptée.

43° Amendement de M. de La Porte, conférant à l'État le droit d'apporter aux tarifs intérieurs d'importation, d'exportation ou de transit, les modifications exigées par l'intérêt public (1), et disposant que, en cas de désaccord avec la Compagnie, le Ministre ne pourrait exercer ce droit que sur l'avis conforme d'une Commission supérieure du commerce, dont la composition et le mode de fonctionnement seraient déterminés par décret rendu en Conseil d'État. —

(1) Cette partie de l'amendement avait fait l'objet d'un projet de résolution déposé le 10 juillet par MM. de La Porte, Trystram, Lesguillier, Papon, Wilson et Madier de Montjau.

Droits réservés au Cnam et à ses partenaires

C'était l'extension aux tarifs intérieurs d'une clause admise pour les tarifs d'importation et d'exportation. Le rapporteur demanda le rejet de l'amendement, dont le but était d'attribuer à l'État une autorité absolue sur les tarifs, pour procéder à des abaissements, et dont l'effet devait être d'engager les finances publiques et de faire payer les transports, non point par ceux qui en profitaient, mais bien par la masse des contribuables. A cette occasion, M. Rouvier réfuta les allégations de M. Roselli-Mollet sur l'élévation des tarifs français comparés à ceux de la Belgique et de l'Allemagne; il montra que, si nos taxes moyennes étaient supérieures, le fait s'expliquait par la proportion plus considérable de matières de valeur transportées sur nos rails; il cita des exemples favorables à notre tarification, pour des distances et des matières déterminées; enfin, il répondit aux critiques formulées contre les propositions des Compagnies de chemins de fer pour la réforme de leurs tarifs, en faisant connaître un certain nombre d'abaissements consentis, après coup, sur la demande du comité consultatif.

44° Amendement de M. Gaillard (Vaucluse), tendant à ne confier qu'à des Français les emploissusceptibles de donner droit à un commandement dans les sections techniques d'ouvriers de chemins de fer en campagne. — Prise en considération repoussée, sur l'observation du Ministre des travaux publics, que la loi sur le recrutement de l'armée avait prévu le cas et rendait inutile la proposition.

45° Amendement de M. Pradon, tendant à l'institution d'un comité, pour l'examen des tarifs et le service général du contrôle. — Retiré.

46° Amendement de M. Laroche-Joubert, portant qu'il serait prélevé, sur les bénéfices annuels à distribuer aux actionnaires, une quote-part de 5 %, pour être répartie entre les agents n'ayant mérité aucun reproche grave, cette ré-

Droits réservés au Cnam et à ses partenaires

partition étant faite au prorata des émoluments. — Repoussé.

47° Amendement de M. Trystram, ayant pour objet de porter annuellement au compte des dépenses d'exploitation, au profit des agents des Compagnies, une somme fixée à 6 % du montant des dividendes, jusqu'à l'ouverture du partage, et augmentée ensuite de 20 % de la somme à partager. — Rejeté.

48° Amendement de M. Delattre, concernant : 1° la restitution des taxes indûment perçues ; 2° l'application du principe du suffrage universel aux assemblées générales d'actionnaires, par l'attribution d'un nombre de voix égal à celui des titres ; la fixation d'un maximum de 10 %, pour le nombre des actionnaires étrangers et pour celui de leurs voix dans les assemblées ; 3° l'exercice du droit, prévu par la loi du 16 septembre 1807, de réclamer une partie de la plus-value acquise par les propriétés du fait de l'exécution des travaux publics. — Retiré.

49° Amendement de MM. Turigny et autres, ayant pour objet l'installation d'appareils avertisseurs automatiques, pour annoncer la marche des trains. — Repoussé, comme comportant des mesures d'ordre purement technique.

On le voit, tous les amendements, sauf celui de M. Rousseau, avaient échoué. Il ne restait qu'à se prononcer sur l'ensemble du projet de loi, qui fut adopté par 471 voix contre 236.

VI. — DISCUSSION DE LA CONVENTION AVEC LA COMPAGNIE D'ORLÉANS A LA CHAMBRE DES DÉPUTÉS [J. O., 29 et 31 juillet 1883].

a. Discussion générale. — Au début de la discussion générale de la convention avec la Compagnie d'Orléans, la Chambre eut à se prononcer sur une question préjudicielle,

Droits réservés au Cnam et à ses partenaires

qui avait été soulevée par M. Girault (Cher), sous la forme d'un amendement ayant pour objet de remettre cette discussion après le vote du budget.

M. Girault motiva sa proposition par le préjudice irréparable que les conventions devaient, suivant lui, causer au réseau d'État. Ce réseau s'était, dès l'origine, trouvé, par suite des circonstances, dans une situation qui ne pouvait lui permettre de réaliser des bénéfices; la Compagnie d'Orléans lui avait fait une guerre acharnée, au moyen de tarifs de détournement; M. Baïhaut, dans son rapport de 1880, avait hautement reconnu l'existence de ces tarifs et fait ressortir, en termes précis, le double dommage qu'ils causaient au Trésor, en faisant perdre aux rails de l'État leur trafic naturel et en entraînant sur les rails de l'Orléans des allongements de parcours inutiles et des dépenses frustratoires. Ainsi combattu par les Compagnies voisines, n'ayant aucun débouché propre vers Paris ou le centre de la France, le réseau d'État était inévitablement condamné à végéter. Il ne méritait donc nullement les attaques dirigées contre lui; il avait, au contraire, rendu les plus grands services, en se substituant à des Compagnies en déconfiture et en forçant la Compagnie d'Orléans à des abaissements de taxes, au grand profit du commerce et de l'industrie. Malheureusement, loin d'améliorer sa situation, les conventions soumises au Parlement allaient l'aggraver singulièrement; elles allaient, contrairement aux vues exprimées dans les rapports antérieurs de M. Baïhaut, décapiter définitivement les chemins de fer de l'État et les rendre à jamais improductifs. Les lignes dont devait se composer le réseau d'État n'avaient qu'une recette brute de 11 110 fr. par kilomètre, d'après les documents statistiques publiés par le ministère des travaux publics, pour l'année 1880; le mouvement des ports qu'il desservait sur l'Océan n'était pas supérieur à

Droits réservés au Cnam et à ses partenaires

950 000 tonnes, alors que les ports rattachés aux deux seules lignes de Tours à Nantes et de Tours à Bordeaux avaient un trafic de 3 240 000 tonnes. On lui faisait perdre six grandes artères, à savoir :

1° Celle de Paris à Bordeaux, par Auneau, Chartres, Savigny et Bessé, qui se trouvait coupée par le tronçon de Savigny à Bessé, concédé à la Compagnie d'Orléans ;

2° Celle de La Rochelle à Nevers, qui traversait la France de l'est à l'ouest dans sa partie la plus centrale ; qui reliait l'Océan à l'Allemagne du Sud, par Belfort, et à la Suisse, par Pontarlier ; qui devait jouer un rôle stratégique considérable, au cas où nous serions menacés sur la rive droite de la Loire ; qui mettait l'Ouest en relation avec le Creuzot, avec les houillères de la Loire, avec celles du bassin de l'Allier ; qui devait transporter de grandes quantités de houille, refouler les combustibles anglais, faciliter l'importation des minerais d'Espagne, d'Algérie, de Grèce et de Turquie, et permettre le transport à grande distance des calcaires du Cher pour l'amendement des terres ;

3° Celle des Sables-d'Olonne à Clermont, qui reliait l'Océan au Sud-Est et à la Méditerranée ;

4° Celle de Limoges à Montauban, qui constituait une voie directe de Paris vers Toulouse, la région pyrénéenne et les frontières d'Espagne ;

5° Celle de Tours à Montluçon ;

6° Celle de Bordeaux à Gien.

La recette de toutes ces lignes, ajoutées aux petits chemins déjà compris dans le réseau d'État, devait fournir un produit brut moyen de 30 100 fr. Il suffisait de rapprocher ce chiffre de celui de 11 100 fr., précédemment cité, pour comprendre ce qu'il eût été possible de faire et quel serait l'effet des conventions. L'orateur indiquait ensuite la répartition qu'il eût été facile d'adopter pour les réseaux

Droits réservés au Cnam et à ses partenaires

d'Orléans et de l'État, de manière à rendre ce dernier productif et à expérimenter sérieusement l'exploitation directe des voies ferrées. S'appuyant sur ces considérations, sur l'opinion même des journaux favorables aux Compagnies, sur l'avis de la chambre de commerce de Bourges, il réclamait une nouvelle étude et, par suite, un ajournement de la discussion; il faisait remarquer que cet ajournement, limité au réseau d'Orléans, ne pouvait être considéré comme dommageable aux finances de l'État et que, d'ailleurs, le remboursement progressif de la dette de la Compagnie d'Orléans fournirait au Trésor les ressources nécessaires pour la continuation des travaux, jusqu'au jour où une solution plus parfaite serait élaborée et adoptée par les Chambres. Mais la proposition de M. Girault fut repoussée.

M. Bienvenu ouvrit alors la discussion générale proprement dite et s'efforça d'établir que la Compagnie d'Orléans se trouvait dans une situation distincte et spéciale, et que la Chambre pouvait parfaitement ne point adopter la convention conclue avec cette Compagnie, sans rejeter pour cela les autres traités préparés par le Ministre des travaux publics. Tout d'abord il fallait, suivant l'orateur, renoncer à la légende des prétendus sacrifices consentis depuis 1859 par la Compagnie d'Orléans, pour donner satisfaction à l'intérêt public. Dès 1857, cette Société, désireuse d'avoir un beau domaine, un grand territoire, avait obtenu un vaste réseau de 3 976 kilomètres; elle avait pris notamment à cette époque, sans subvention ni garantie d'intérêt, près de 1 000 kilomètres, à titre ferme ou éventuel. Bientôt, elle avait été aux prises avec des difficultés financières et s'était adressée à l'État, qui lui avait prêté en 1859 son concours le plus entier et qui l'avait sauvée de la ruine, en assurant un revenu de 12 à 15 % à ses actionnaires. Peu de temps après, étaient survenus les traités de commerce, qui avaient

Droits réservés au Cnam et à ses partenaires

eu pour corollaire le développement de nos voies de communication. Au lieu de se montrer reconnaissante des bienfaits de l'État à son égard, au lieu d'aider les pouvoirs publics dans leur œuvre, au lieu de suivre l'exemple des autres Compagnies, elle refusa les 576 kilomètres de chemins nouveaux qui lui étaient offerts avec des subventions élevées. A partir de ce jour, elle ne prit plus que quelques lignes excentriques, quelques lignes de défense, comme celles de Châteaulin à Landerneau, de Nantes à Châteaubriant et de Commentry à Gannat, pour refouler les Compagnies de l'Ouest et de Paris-Lyon-Méditerranée, ou comme les lignes d'intérêt local de la Sarthe, pour obtenir du département un droit de préférence sur tous les chemins susceptibles d'ouvrir un débouché vers le Mans aux réseaux secondaires du Sud-Ouest. Si, en 1873, elle accepta 35 kilomètres, ce fut uniquement pour avoir le bénéfice de la loi Montgolfier; mais, comme elle l'avait déjà fait antérieurement, elle refusa les 948 kilomètres qui devaient être établis dans la région et qu'il fallut concéder aux Charentes, à la Vendée, aux Compagnies de Clermont à Tulle, de Marmande à Angoulême et de Bourges à Gien. En 1875, 1 500 kilomètres étaient classés; l'État était amené à les exécuter lui-même, en présence de sa résistance. Le bénéfice que la Compagnie d'Orléans retira de cette conduite égoïste ne fut pas de moins de 1 100 000 fr. par an, de 1865 à 1874, et de 3 millions par an, de 1874 à 1882. Pendant qu'elle prospérait ainsi, l'État devait dépenser des centaines de millions, racheter à beaux deniers les réseaux secondaires qu'elle avait ruinés par sa concurrence, et constituer le réseau d'État.

Deux conceptions s'étaient manifestées pour l'organisation de ce réseau d'État. La première consistait à en faire une arme de concurrence; elle ne pouvait aboutir qu'à affaisser les recettes de la Compagnie d'Orléans, à charger

Droits réservés au Cnam et à ses partenaires

la garantie d'intérêt et à créer un double instrument, là où un seul était suffisant. La seconde, plus rationnelle et plus juste, consistait à lui donner des débouchés sur le centre de la France : c'était sous l'impulsion de cette pensée qu'avaient été créées un certain nombre de lignes, dont les conventions faisaient l'abandon à la Compagnie. Le réseau d'État allait être sacrifié. Il suffisait, pour s'en convaincre, d'étudier les conditions dans lesquelles s'effectuait la répartition des chemins de la région. Des trois lignes cédées par la Compagnie, celle de Niort à Angers par la Possonnière était doublée par la ligne d'État, sensiblement plus courte, de Niort à Saumur et Angers; les deux autres, celles de La Rochelle à Poitiers et de Nantes à La Roche-sur-Yon, étaient également doublées; il n'y avait donc point là un élément nouveau de force et de vitalité. En revanche, l'État cédait à la Compagnie les voies destinées à mettre les ports de l'Océan en communication avec le centre de la France, avec des villes industrielles comme Limoges, et cela sans obtenir un concours de plus de 25 000 fr. par kilomètre, non compris 40 millions pour le chemin de Limoges à Montauban. N'était-ce pas tuer le réseau d'État et méconnaître les grands services qu'il avait rendus, les initiatives heureuses et les réformes qui lui étaient dues? A la vérité, on lui donnait une compensation apparente, en lui assurant un accès à Paris, par Chartres; mais cette compensation était affaiblie par la majoration admise pour les distances en raison des déclivités.

Les conventions frappaient, non seulement le réseau d'État, mais aussi, ce qui était plus grave encore, les contrées traversées par ce réseau. En 1880, le mouvement des Charentes et de la Vendée avait été de 1 100 000 tonnes, chiffre peu différent de celui des deux ports de Nantes et de Saint-Nazaire et égal à la moitié du tonnage de Bordeaux. Désor-

Droits réservés au Cnam et à ses partenaires

mais, tous ces petits ports si intéressants seraient mis en quarantaine par la Compagnie d'Orléans.

Fallait-il s'exposer à de tels mécomptes ? Fallait-il s'incliner devant le dilemme opposé par les partisans des conventions, qui mettaient la Chambre en présence de l'alternative d'un rachat général, reconnu impossible en l'état de nos finances, ou du vote pur et simple des propositions du Gouvernement ? Non : car, pour la Compagnie d'Orléans en particulier, le rachat pouvait se faire et fournir une solution acceptable. Bien que l'annuité fût supérieure de 22 millions à ce qu'elle eût été en 1877, l'opération était encore facile ; il importait de ne point l'ajourner, de ne point avoir à subir plus tard, quand l'on voudrait y recourir, toutes les difficultés provenant des clauses nouvelles relatives à l'imputation des insuffisances au compte de premier établissement, à l'aggravation de la loi Montgolfier, à l'incorporation des lignes d'intérêt local de la Sarthe dans le réseau d'intérêt général, au remboursement de la dette. Au surplus, en garantissant le dividende, l'État procédait virtuellement au rachat, sans en avoir les avantages, sans rentrer en possession des lignes concédées à la Compagnie.

Pour ces divers motifs, l'orateur concluait au rejet de la convention, à l'élaboration d'un contrat plus conforme à l'intérêt public et, le cas échéant, au rachat du réseau d'Orléans.

M. Langlois combattit l'argumentation de M. Bienvenu. Il s'attacha, tout d'abord, à prouver que le réseau d'État resterait parfaitement viable ; qu'à l'avantage de s'étendre sur un domaine bien délimité, à l'abri de la concurrence, il joindrait celui d'un accès facile à Chartres et à Paris, grâce à la cession par la Compagnie d'Orléans, depuis la conclusion de la convention, d'un tronçon complétant la double

Droits réservés au Cnam et à ses partenaires

communication entre la Loire et Paris ; enfin que les règles de partage stipulées entre le Ministre et la Compagnie lui assureraient le trafic auquel il pouvait légitimement prétendre. M. Langlois aborda ensuite et traita beaucoup plus longuement la question du rachat ou plutôt de la résiliation du bail de la Compagnie d'Orléans. A cet effet, il commença par retracer l'historique de la constitution des diverses Compagnies. Il montra l'État affermant d'abord ses lignes, de 1842 à 1851, pour un délai qui ne dépassait pas en moyenne quarante années, en y consacrant 1 milliard et en demandant aux fermiers 1 milliard et demi ; puis, provoquant des fusions en 1852 et élevant le capital des chemins de fer à 6 milliards, en accordant, en échange, une prorogation regrettable des concessions, dont le délai était porté à quatre-vingt-dix-neuf ans, et en faisant ainsi aux Compagnies un cadeau, dont l'effet immédiat était une hausse considérable des actions; plus tard, en 1857, imposant aux Compagnies l'exécution de chemins nouveaux et la reprise du Grand-Central; développant encore les réseaux en 1859, pour en porter la valeur à 10 milliards, en accordant des subventions et une garantie d'intérêt ; enfin, classant en 1875 et 1879 un troisième réseau non concédé, destiné à n'avoir que des insuffisances de recettes pendant de longues années. Après avoir ainsi rappelé quelle était la situation de nos voies ferrées, l'orateur examina les divers partis auxquels on pouvait s'arrêter, à savoir : 1° maintien du *statu quo ;* 2° rachat du réseau d'Orléans et exploitation, soit par l'État, soit par des Compagnies fermières ; 3° transactions avec les Compagnies.

Le *statu quo* constituait, suivant M. Langlois, la solution la plus mauvaise, en ce sens qu'il augmentait continuellement le prix du rachat et qu'il laissait à la charge du budget toutes les dépenses de construction et les insuffisances de

Droits réservés au Cnam et à ses partenaires

lignes dont les Compagnies recevaient le trafic et tiraient, par suite, bénéfice.

Le rachat suivi de l'exploitation directe pouvait à priori paraître, au contraire, la meilleure solution, si on supposait que l'exploitation ultérieure fût aussi économique que celle des Compagnies actuelles, puisque, dans ce cas, le Trésor percevrait la totalité du produit net. Mais, en serrant de plus près les éléments du problème, le doute ne tardait pas à naître. L'exploitation par l'État serait grevée immédiatement de la somme nécessaire pour servir aux actionnaires de la Compagnie d'Orléans un supplément de dividende de 16 fr., par le rachat du matériel roulant, des approvisionnements et du mobilier, ainsi que par l'application de la loi Montgolfier. Si l'on ne se trouvait qu'en présence du premier et du deuxième réseau, le produit net initial serait de 2 millions et croîtrait de pareille somme chaque année, de telle sorte qu'il s'élèverait au total à 110 millions en dix ans, à 240 millions en quinze ans, à 420 millions en vingt ans. Mais il y avait lieu d'en retrancher les insuffisances du troisième réseau, ce qui, d'après des calculs détaillés donnés par l'orateur, devait ramener à 5 100 000 fr. au plus le produit net total des dix premières années, à 16 900 000 fr. le bénéfice de la onzième année et à 1 560 000 fr. la progression annuelle. D'autre part, il fallait aussi en déduire la perte résultant de l'abaissement inévitable des tarifs, qui retarderait d'une année la balance des charges et des profits. Si, en outre, on supprimait la surtaxe de l'impôt sur la grande vitesse et si on effectuait une réduction équivalente sur les taxes proprement dites, il en résulterait un nouveau retard, quelles que fussent les espérances que l'on pût fonder sur les effets de ces mesures libérales. A d'autres points de vue, l'exploitation directe conduirait inévitablement à des dépenses, par les essais que l'on ne manquerait pas

Droits réservés au Cnam et à ses partenaires

de faire sur le réseau d'État et qui seraient la principale justification de son existence ; par l'irresponsabilité pécuniaire des administrateurs; par l'obligation morale qui s'imposerait à l'État de ne point acheter son matériel en dehors de France; par la tendance qu'aurait le Parlement à accroître le traitement des agents et le salaire des ouvriers. Aussi la seule raison sérieuse en faveur de l'exploitation par l'État pouvait-elle être tirée des intérêts de la défense nationale: mais la discussion avait mis en lumière que toutes les lignes demandées par le Ministre de la guerre avaient été concédées, qu'il était réservé 2 200 kilomètres pour faire face aux demandes ultérieures, et qu'en tout cas l'exécution des lignes stratégiques serait assurée.

Quant au rachat suivi de l'exploitation par des Compagnies fermières, si l'affermage devait permettre à l'État de se réserver la plus forte part du produit net, il ferait perdre le bénéfice de la différence entre le dividende actuel de 56 fr., attribué aux actionnaires de la Compagnie d'Orléans, et celui de 72 fr., qui serait à leur servir, différence dont la valeur annuelle n'était pas de moins de 9 600 000 fr. et dont cette Compagnie faisait l'abandon provisoire pour un certain nombre d'années.

M. Langlois pensait donc, tout compte fait, qu'il convenait de se rallier au projet de convention. Il confirmait d'ailleurs l'assertion du Ministre, que l'on pouvait espérer arriver au partage en 1885 ou 1886, si le dégrèvement de l'impôt sur la grande vitesse n'était pas fait avant cette époque. A la vérité, les actionnaires avaient également avantage à accepter la convention, qui devait leur assurer la jouissance des plus-values jusqu'en 1956. Mais il n'y avait là rien que de très légitime: qui disait contrat, disait transaction, échange de sacrifices et d'avantages réciproques. L'orateur terminait par une péroraison chaleureuse, visant

Droits réservés au Cnam et à ses partenaires

des attaques dirigées contre la Chambre par un journal dont le rédacteur en chef était un député.

A la suite d'un incident soulevé par cette péroraison, M. Wilson monta à la tribune pour attaquer la convention, et notamment pour démontrer que, loin de prospérer comme l'espérait M. Langlois, le réseau d'État serait mutilé, placé dans la situation fatale des anciennes Compagnies secondaires et, par suite, menacé dans son existence, si bien que les pouvoirs publics ne tarderaient pas à se voir contraints, soit à rétrocéder les chemins de fer de l'État à la Compagnie d'Orléans, soit à racheter le réseau concédé à cette Compagnie, en subissant les clauses onéreuses des nouvelles conventions. Selon l'orateur, la partie principale du réseau d'État, c'est-à-dire le triangle ayant ses sommets à Nantes, Tours et Bordeaux, serait entravée dans sa liberté d'allures et stérilisée par les tarifs de détournement des chemins de Tours à Nantes et de Tours à Bordeaux: les minerais de fer d'Espagne, par exemple, au lieu d'être transportés à Montluçon par La Rochelle, le seraient désormais par Saint-Nazaire. Pour doter le triangle Tours — Nantes — Bordeaux de l'autonomie et de la force de résistance, sans lesquelles il ne pouvait vivre, il eût fallu y rattacher au moins la ligne de Tours à Nantes. C'est ce qu'avait fait M. Varroy, dans son projet de convention de 1880. Le motif de la résistance opposée à cette époque aux propositions du Ministre était le défaut d'éléments d'échange entre l'État et la Compagnie, et par suite l'élévation de l'annuité à servir à cette Société pour le rachat partiel de son réseau. Mais les circonstances avaient changé: l'État avait construit dans la région d'excellentes lignes, comme celles de Tours à Montluçon et de Limoges à Montauban, qui auraient pu constituer des instruments d'échange pour la reprise de la ligne de Tours à Nantes. Tel était le terrain sur lequel il eût fallu négocier, en ayant soin, d'ail-

Droits réservés au Cnam et à ses partenaires

leurs, de ne régler la soulte correspondant aux échanges qu'après un délai suffisant pour la mise en valeur des chemins nouveaux cédés à la Compagnie. Les termes du compte rendu du conseil d'administration aux actionnaires, en 1880, permettaient de supposer que la Compagnie n'eût point opposé une résistance insurmontable.

A d'autres points de vue, la convention contenait des lacunes regrettables pour les intérêts du réseau d'État. En cédant la ligne de Tours à Montluçon, elle ne réservait point la gare et les ateliers de Tours, essentiels à ce réseau (1); en rattachant aux chemins de l'État la ligne de La Rochelle à Saint-Benoît, elle laissait à la Compagnie la totalité de la gare de Poitiers et la section de Saint-Benoît à Poitiers; elle laissait dans la même situation la ligne de Niort à la Possonnière, à laquelle elle aurait dû assigner Angers comme terminus; elle n'indiquait point si, en perdant la ligne de Limoges à Angoulême, l'État perdait sa gare de cette dernière ville. L'entrée immédiate à Paris était loin d'être assurée : car il fallait encore un temps assez long pour l'achèvement des sections de Saumur à Château-du-Loir et de Courtalain à Bessé, ainsi que du pont de Saumur sur la Loire. Il eût été sage de reprendre à la Compagnie la ligne de Paris à Tours par Vendôme, comme l'avait fait M. Varroy en 1880, ce qui eût singulièrement amélioré les recettes du réseau d'État, dès 1884.

Trouvait-on du moins, dans le contrat, des avantages, des compensations, de nature à faire passer sur tant d'inconvénients? La Compagnie d'Orléans fournissait-elle un puissant concours financier pour l'exécution et pour l'ex-

(1) Le Ministre affirma, à cette occasion, que la gare de Tours devait rester à l'État.

Droits réservés au Cnam et à ses partenaires

ploitation du troisième réseau ? Il n'en était rien. En effet, les lignes nouvelles de la région desservie par la Compagnie avaient une longueur de 4 000 kilomètres. Sur cette longueur, 2 436 kilomètres étaient concédés par la convention; 1 087 étaient abandonnés ou échangés; 475 kilomètres étaient réservés. L'administration avait déjà dépensé 400 millions, dont 211 pour les lignes concédées ou abandonnées et 187 pour les lignes échangées. Les 475 kilomètres réservés étaient évalués à 130 millions. Restaient 470 millions, dont 295 au compte du Trésor et 175 seulement au compte de la Compagnie. Si, au lieu de considérer l'ensemble des lignes concédées, on n'envisageait que celles dont la concession était définitive, on ne se trouvait plus qu'en face d'une dépense totale de 346 millions. Or, il n'était pas difficile de reconnaître que, grâce aux stipulations relatives aux délais et au chiffre peu élevé de cette dépense, la Compagnie réaliserait un bénéfice notable sur sa dette au titre de la garantie d'intérêt. La Compagnie avait quatre ans pour présenter ses projets et cinq ans pour exécuter les travaux des chemins dont l'infrastructure n'était pas terminée, quelle que fût l'importance des dépenses déjà faites par l'État : à la vérité, l'administration pourrait abréger ces délais, en achevant elle-même l'infrastructure des lignes commencées par elle ; mais elle n'userait sans doute de cette faculté que pour les chemins arrivés à un degré d'avancement très prononcé. Intéressée à détenir le plus longtemps possible le montant de sa dette envers le Trésor, la Compagnie userait largement des délais maxima qui lui étaient impartis et de la disposition qui lui permettait de ne pas livrer plus de 250 kilomètres par année. Ainsi, au 1er janvier 1892, elle n'aurait encore terminé que 1 310 kilomètres sur le total de 1 916 kilomètres de chemins concédés définitivement, dont elle avait à assurer la construction ; elle n'aurait dépensé que

Droits réservés au Cnam et à ses partenaires

229 millions et ne serait point encore libérée de sa dette, malgré l'abandon des intérêts de cette dette à partir du 1er janvier 1884. Ces calculs sommaires démontraient, au moins, la nécessité de réduire les délais, véritablement excessifs, accordés à la Compagnie.

On arrivait à une conclusion analogue pour les prétendus déficits d'exploitation que la Compagnie prenait à son compte. L'expérience du réseau d'État prouvait surabondamment que des lignes construites économiquement, comme elles devaient l'être, faisaient leurs frais, dès les premières années. Au surplus, les lignes du troisième réseau devaient surtout être considérées comme des affluents, et la principale source de leur produit était dans l'augmentation du trafic des lignes du premier ou du deuxième réseau, auxques elles aboutissaient. On ne devait d'ailleurs pas oublier que, en tous cas, la perte subie par le Trésor, du fait de la cession de lignes comme celles de Tours à Montluçon, de Limoges à Clermont et de Limoges à Montauban, qui étaient destinées à mettre le réseau d'État en valeur, serait incomparablement supérieure aux insuffisances dont la Compagnie le déchargerait pour quelques autres chemins.

Mieux eût valu racheter la concession d'Orléans et créer deux grands réseaux séparés par la ligne de Paris — Tours — Bordeaux, dont l'un, situé à l'est de cette grande artère, eût été attribué, soit à la Compagnie d'Orléans reconstituée, soit à une autre Compagnie, ou maintenu entre les mains de l'État, tandis que l'autre, situé à l'ouest, s'appuyant sur ceux d'Orléans et de l'Ouest, eût remplacé le réseau d'État actuel. Malgré l'aggravation des conditions du rachat depuis 1880, l'opération était encore parfaitement abordable. D'après les travaux de la Commission extraparlementaire instituée au ministère des travaux publics par M. Hérisson,

Droits réservés au Cnam et à ses partenaires

la liquidation de l'indemnité au 1er janvier 1882 eût été la suivante :

Annuité représentative du capital à rembourser pour les lignes concédées depuis moins de quinze ans (0 0425 × 28 263 325 fr.)	1 220 000 fr.
Annuité représentative du cinquième de la valeur du matériel pour la petite Ceinture (0 0425 × 422 000 fr.)	18 000
Produit net des lignes concédées depuis plus de quinze ans	99 438 000
Annuité représentative de la valeur des chemins de la Sarthe (0 0425 × 17 038 000 fr.)	724 000
TOTAL	101 400 000 fr.
A déduire l'annuité correspondant à la différence entre la dette et la valeur du matériel roulant (0 0425 × 73 493 000 fr.)	3 124 000
RESTE	98 276 000 fr.
Dépense en compensation de laquelle l'État fût entré en possession des produits nets du réseau, soit, pour l'année 1881	99 936 500
BÉNÉFICE NET	1 660 500 fr.

Les actionnaires n'eussent d'ailleurs point souffert : car leur dividende eût été porté de 56 fr. à 70 fr. 40. Sans doute, ces calculs avaient été faits dans l'hypothèse où les litiges susceptibles d'être soulevés sur un certain nombre de points seraient tranchés au profit de l'État : mais l'importance de ces litiges était peu considérable, surtout pour la Compagnie d'Orléans.

L'orateur pensait que le rachat devait avoir pour conséquence l'extension du réseau d'État. Non seulement, ce réseau n'avait pas fait preuve d'impuissance ; mais il avait, au contraire, manifesté les capacités les plus sérieuses, procédé aux expériences les plus heureuses pour l'abaissement des taxes et la généralisation des billets d'aller et de retour.

Droits réservés au Cnam et à ses partenaires

provoqué la réforme des tarifs, donné l'exemple du progrès pour le confortable du matériel. Il importait de le renforcer, de le consolider, de l'introduire dans le syndicat, d'accroître son action sur les réseaux concédés.

M. Wilson concluait donc au rachat du réseau d'Orléans, qui s'imposerait tôt ou tard et qu'il valait mieux réaliser immédiatement, pour ne pas subir les difficultés résultant des conventions nouvelles.

M. Baïhaut, Sous-secrétaire d'État, dont l'opinion et les rapports antérieurs avaient été fréquemment invoqués, dans le cours de la discussion, par les adversaires des conventions, devait nécessairement intervenir au débat. Il prononça un discours tendant à démontrer que, en votant la convention conclue avec la Compagnie d'Orléans, la Chambre des députés ne renierait pas les principes qui, depuis plusieurs années, n'avaient cessé de prévaloir au sein de ses Commissions.

Il rappela tout d'abord les motifs de l'attitude prise jusqu'alors par le Parlement. Les grandes Compagnies, notamment celle d'Orléans, se refusaient à construire des lignes nouvelles, peu productives, et s'efforçaient même d'entraver toutes les tentatives des Compagnies secondaires ; elles se refusaient également à apporter dans leurs tarifs l'ordre et la simplicité, si instamment réclamés par le commerce et l'industrie. Il fallait cependant pourvoir à l'achèvement du réseau et à la revision des taxes. Les Chambres votèrent donc, d'acclamation, le programme de M. de Freycinet, et l'État se chargea de construire des lignes classées, en remettant à plus tard le soin d'en fixer le régime, malgré ce que cet ajournement pouvait avoir d'illogique et de dangereux pour l'avenir ; les pouvoirs publics constituèrent en même temps un réseau d'État, qui entra résolument dans la voie des réformes pour la tarification.

Droits réservés au Cnam et à ses partenaires

C'était l'époque à laquelle les budgets se soldaient par des excédents considérables et où il paraissait facile de contracter et de gager des emprunts élevés. Les Commissions de la Chambre saisies, à diverses reprises, de projets de conventions élaborés par les Ministres des travaux publics, les repoussèrent, comme n'accordant point des satisfactions suffisantes, soit au Trésor, soit au public. Sans obéir à des considérations théoriques et doctrinales, elles ne pouvaient admettre que le troisième réseau, construit aux frais des contribuables, eût pour unique effet d'accroître le dividende des actionnaires; qu'il ne fût pas largement subventionné par les grandes Compagnies; que ces Sociétés ne fissent pas l'abandon d'une large part de leurs plus-values, soit sous forme de versements directs au Trésor, soit sous forme de modifications dans les tarifs. Le rachat apparaissait, non point comme le but à atteindre, mais comme le remède suprême, comme le seul moyen, peut-être, de briser les résistances.

Cependant les travaux se poursuivaient; la force des choses amenait à entreprendre, sur un grand nombre de points du territoire, des tronçons de chemins de fer disséminés, impossibles à exploiter en dehors des grandes Compagnies; les difficultés budgétaires commençaient à apparaître. Ce fut dans ces conditions que l'honorable M. Hérisson prit le portefeuille des travaux publics. Il crut nécessaire d'engager des négociations nouvelles, mais de les faire précéder, avant tout, d'une sorte d'inventaire des revendications légitimes en matière de chemins de fer et de la préparation de types de cahiers des charges et de conventions. La Commission extraparlementaire, qu'il constitua à cet effet, arriva aux conclusions suivantes:

1° Au point de vue technique, condamnation de l'exploitation générale par l'État et, par suite, du rachat de

Droits réservés au Cnam et à ses partenaires

l'ensemble des chemins français; maintien d'un réseau d'État limité à un champ d'expériences ; rattachement des lignes nouvelles aux grands réseaux, notamment dans l'intérêt sacré de la défense ;

2° Au point de vue financier, réunion des comptes de l'ancien et du nouveau réseau ; remboursement anticipé de la créance du Trésor; abandon par les Compagnies de la plus forte partie de leurs plus-values, en faisant entrer, dans le calcul du dividende réservé avant partage, l'intérêt et l'amortissement des dépenses complémentaires ;

3° Au point de vue commercial, simplification et unification des tarifs ; revision des tarifs spéciaux ; adoption de barèmes kilométriques à base décroissante; application de la règle de la plus courte distance, en ayant égard aux rampes ; engagement par les Compagnies, pour le jour où l'État réduirait l'impôt sur la grande vitesse, de consentir un dégrèvement équivalent.

En outre, l'État devait avoir un droit d'initiative en matière de tarifs, exercer ce droit sous l'autorité d'une Commission arbitrale et intervenir dans la gestion des Compagnies, par la nomination, soit d'un certain nombre d'administrateurs ou de commissaires siégeant dans les conseils, soit d'un gouverneur analogue à celui du Crédit foncier ou de la Banque de France ; en échange, les dividendes actuels étaient consolidés. De tous ces principes, le dernier seul n'était pas sanctionné par les conventions : c'est qu'en effet il eût été imprudent, dans l'état de nos finances, de l'expérimenter et de s'exposer à rompre l'équilibre du budget.

Malgré l'argumentation de M. Wilson, la convention soumise à la Chambre, pour le réseau d'Orléans, était de beaucoup supérieure à ses devancières. Celle de 1880 eût, en effet, conduit à payer une annuité de 17 millions pour des chemins qui, en cas de rachat total, n'eussent pas

Droits réservés au Cnam et à ses partenaires

coûté plus de 13 millions et demi ; elle garantissait la Compagnie contre les insuffisances d'exploitation ; elle suspendait le droit de rachat pendant quinze ans ; elle n'améliorait ni la tarification, ni les conditions de partage des bénéfices. Quant à celle de 1882, quoique bien plus favorable, elle ne résolvait point complètement la question du troisième réseau, dans la région desservie par la Compagnie d'Orléans ; elle aliénait le droit de rachat jusqu'à la fin du siècle ; elle ne donnait point à l'État la ligne de La Rochelle à Poitiers, indispensable à la cohésion de son réseau ; elle n'avançait pas la date d'ouverture du partage des bénéfices.

D'après la convention nouvelle, la Compagnie d'Orléans se chargeait de 2 336 kilomètres et ne laissait en dehors du contrat que 500 kilomètres ; elle faisait, à cet égard, plus que les autres Compagnies ; elle s'engageait également à livrer chaque année 250 kilomètres, chiffre supérieur à celui qui avait été stipulé au regard de la Compagnie de Paris-Lyon-Méditerranée ; les retards redoutés par M. Wilson n'étaient point à craindre, car l'État achèverait la plate-forme des 1 637 kilomètres déjà entrepris. Sur une dépense de 680 à 700 millions, la Compagnie fournissait un contingent de 385 millions, dont 205 sous forme de remboursement et 180 sous forme de contribution ; la dépense antérieure étant de 200 millions, il ne resterait à réaliser qu'une somme de 100 millions en quatre années, à partir de la septième. Le dividende avant partage était abaissé de 90 fr. à 72 fr. ; la participation de l'État commencerait dès 1887 et serait assez large pour atteindre 10 millions en 1894 et pour dépasser les charges des emprunts à contracter par le Trésor ou à son compte. Au lieu d'atteindre en 1899 112 fr., chiffre correspondant au maintien du statu quo, le dividende serait réduit à 86 fr. Les conséquences financières de la convention étaient donc absolument satisfaisantes.

Droits réservés au Cnam et à ses partenaires

Quant au réseau d'État, son produit serait immédiatement porté de 3 à 6 millions ; son étendue serait de 3 200 kilomètres ; il atteindrait Paris par ses propres rails, entre Saumur et Chartres, et par les rails de l'Ouest, entre Chartres et Paris, moyennant un péage de 40 %. S'il ne recevait pas la ligne de Tours à Angers, c'est que le rachat de cette ligne eût entraîné le paiement d'une annuité de 12 à 15 millions et qu'elle était concurrencée par des chemins voisins ; s'il ne recevait pas non plus la ligne de Paris à Tours par Vendôme, c'est que cette ligne avait une longueur supérieure à celle du chemin de Paris à Tours, par Orléans, et qu'il valait mieux ouvrir plus tard, le cas échéant, une nouvelle communication entre Chartres et Paris. Le réseau d'État conservait la gare de Tours ; il arrivait à Angers par le chemin de Montreuil-Bellay ; il avait la jouissance commune de la gare de Poitiers ; il gardait la propriété exclusive de la gare d'Angoulême. Il avait l'homogénéité et la densité nécessaires pour une exploitation facile et économique. La règle de la plus courte distance, les stipulations de la convention, le droit d'homologation des tarifs, les garanties de l'examen des propositions de la Compagnie par le comité consultatif, le mettaient à l'abri des détournements.

M. Baïhaut présentait ensuite quelques observations sur la partie du discours de M. Wilson concernant le rachat. De même que la Commission du régime des chemins de fer, en 1880, la Commission extraparlementaire de 1882, dont les travaux avaient été invoqués par le précédent orateur, avait supposé résolues dans le sens le plus rigoureux toutes les difficultés d'interprétation des conventions antérieures. D'autre part, on ne devait pas perdre de vue que le rachat ferait disparaître la créance de l'État, en la compensant avec la valeur du matériel roulant ; que, après le vote de la

Droits réservés au Cnam et à ses partenaires

Chambre sur le contrat avec la Compagnie Paris-Lyon-Méditerranée, la loi Montgolfier devrait être appliquée conformément à ce vote, ce qui ajouterait 70 millions à l'indemnité; que l'État perdrait le concours de 180 millions offert par la Compagnie; et que, de ces trois chefs, il y aurait un supplément de charge de 500 millions en capital et de 22 à 25 millions en annuités, sans parler des insuffisances d'exploitation et de la perte de l'impôt sur les titres. Il était inexact que le rachat dût être, sinon impossible, du moins plus coûteux après l'adoption de la convention. Si l'État était contraint d'y procéder, il bénéficierait de la réduction du dividende par suite des charges imposées à la Compagnie, de la diminution du revenu réservé avant partage, de l'accroissement de la part attribuée au Trésor. Du reste, en admettant la solution proposée par M. Wilson, que ferait-on du réseau racheté? Si l'on créait deux réseaux limités par la ligne de Paris à Bordeaux, comment organiserait-on leur fonctionnement, pour ne pas réduire l'un de ces réseaux à un rôle purement local et tributaire? Si on n'en créait qu'un seul, l'emploierait-on pour ressusciter la concurrence condamnée par tous les hommes compétents? Pourrait-on même abaisser les tarifs, sans imposer des pertes au Trésor, sans faire à la région du Sud-Ouest une situation privilégiée? Ne s'exposerait-on pas, en outre, à voir les actionnaires des autres Compagnies repousser les conventions?

La convention présentait tous les avantages du rachat, sans en avoir les inconvénients. Elle permettait d'achever les lignes nouvelles; elle constituait un réseau d'État viable et indépendant; elle laissait entre les mains de l'État l'arme du rachat, pour le cas où des circonstances nouvelles conduiraient les pouvoirs publics à reprendre possession des voies ferrées, pour le cas où les Compagnies, oubliant qu'elles tenaient leur sort entre leurs mains, ne sauraient

Droits réservés au Cnam et à ses partenaires

point entrer dans une voie libérale et devenir réformatrices. Quoi qu'on en eût dit, le dernier mot restait et resterait toujours à la France. M. Baïhaut sollicitait donc de la Chambre un vote favorable aux propositions du Gouvernement.

M. Vacher, qui prit la parole après M. Baïhaut, s'attacha à faire ressortir que la convention conclue avec la Compagnie d'Orléans laissait de côté ou ajournait un grand nombre de lignes solennellement promises en 1879 ; qu'elle méconnaissait les principes de justice distributive qui avaient présidé au classement ; qu'elle démembrait le réseau d'État ; qu'elle allait à l'encontre des intérêts de l'industrie et notamment de celle de Limoges, impuissante à soutenir la concurrence étrangère avec les tarifs de l'Orléans ; qu'elle sacrifiait la nouvelle entrée à Paris, malgré l'exiguité incontestable des gares existantes et malgré l'exemple de l'Allemagne, dont la capitale avait onze gares pour une population moitié moindre. Il conclut donc au rachat, comme M. Wilson.

M. de Soland demanda ensuite au Ministre de renseigner la Chambre sur les intentions du Gouvernement, en ce qui touchait les lignes du troisième réseau comprises dans le périmètre desservi par les chemins de fer de l'État ; M. Raynal ajourna sa réponse à la discussion des articles.

Enfin la discussion générale fut close, après quelques mots de M. Laroche-Joubert, en faveur de la prompte exécution de la ligne de Ribérac à Montmoreau, déclarée d'utilité publique en 1875.

b. Discussion des articles. — M. Allain-Targé soumit alors à l'Assemblée un projet de résolution tendant « à inviter le « Ministre à étudier une réorganisation des deux réseaux « de l'État et de la Compagnie d'Orléans et à préparer le

Droits réservés au Cnam et à ses partenaires

« rachat de l'ancien et du nouveau réseau de cette Com-
« pagnie. »

L'orateur insista, avant tout, sur la nature spéciale de la convention conclue avec la Compagnie d'Orléans, sur la liberté absolue avec laquelle la majorité pouvait examiner et discuter cette convention, sans redouter d'être entraînée à repousser les autres, et sur le caractère chimérique des craintes exprimées relativement aux décisions qui pourraient être prises par les assemblées d'actionnaires des autres Compagnies, en cas de rejet du contrat de l'Orléans : si puissant que fût le monopole du syndicat financier, il ne pouvait encore émettre la prétention de faire ainsi la loi à l'État.

L'idée de traiter avec les Compagnies riches de Lyon, du Nord, du Midi, pour affecter une partie de leurs plus-values à la construction du troisième réseau, mais en même temps de racheter la concession d'Orléans, pour constituer un puissant réseau d'État, ayant son accès dans le syndicat, surveillant les Compagnies, agissant sur elles, formant un personnel compétent de contrôle, n'était point nouvelle : elle n'était que la reproduction des conclusions formulées, à diverses reprises, par la Commission du régime général des chemins de fer, depuis 1877. Plus que jamais il fallait y persévérer, en présence de dangers toujours grandissants.

On allait, en délivrant les Compagnies de la concurrence, en rendant presque impossible l'exercice du droit de rachat, donner au monopole une puissance à nulle autre pareille : car, en aucun pays, on ne pouvait citer l'exemple d'une ferme générale des transports syndiquée en six sociétés, détenant 34 000 kilomètres de chemins de fer et maîtresse de toutes les correspondances. Quelle garantie avait-on contre le péril qui frappait tous les yeux ? Le Ministre n'avait pu obtenir la nomination des directeurs, alors que

Droits réservés au Cnam et à ses partenaires

l'État imposait un gouverneur à la Banque de France, simplement dotée d'un privilège, et des directeurs au Crédit foncier, n'ayant d'autre appui des pouvoirs publics que celui de leur autorité morale, ainsi qu'au Comptoir d'escompte et au sous-comptoir des entrepreneurs ; et pourtant l'État avait fourni aux Compagnies 500 millions de plus que leurs actionnaires ; il était leur copartageant et leur garant. On n'avait point à compter sur le contrôle, après l'expérience du passé. Quant aux tarifs, la maîtrise absolue en restait entre les mains des Compagnies, malgré la volonté formelle exprimée en plus d'une occasion par le Parlement ; malgré les vœux réitérés des chambres de commerce ; malgré les plaintes des industriels et des commerçants, qui étouffaient sous l'étreinte du monopole ; malgré le régime des pays voisins, de l'Allemagne, de la Belgique, de l'Italie, de la Suisse ; malgré le caractère véritablement douanier d'un grand nombre de taxes ; malgré la nécessité de protéger l'industrie nationale contre les entreprises de l'étranger, à l'extérieur, et contre la faveur, à l'intérieur ; malgré les anomalies, tant de fois relevées, des tarifs spéciaux, des tarifs d'importation. A la vérité, pour masquer notre défaite et notre capitulation, on avait réédité les sophismes rebattus sur les entraînements auxquels les pouvoirs publics seraient tentés de céder, s'ils pouvaient modifier les taxes à leur gré ; mais le Parlement ne saurait-il pas résister et sauvegarder les intérêts du Trésor, en matière de chemins de fer, comme dans toutes les autres parties du budget ? Non seulement le Gouvernement n'avait pu arracher aux Compagnies la maîtrise des tarifs, mais il n'avait obtenu d'elles que des améliorations partielles, répondant exclusivement aux besoins du moment, sans précautions, sans engagements pour l'avenir. Toute crainte de concurrence était dissipée pour les grandes Compagnies ; les Sociétés secondaires étaient mortes ; le Nord et le Lyon

Droits réservés au Cnam et à ses partenaires

accaparaient les tronçons du Calais-Marseille et allaient, par surcroît, les exécuter aux frais de l'État ; le Midi était garanti contre l'action éventuelle du canal ; les correspondances par terre et par eau entraient dans le compte unique des chemins de fer. Le rachat était rendu presque impossible, notamment par le remboursement de la dette, par l'interprétation de la loi Montgolfier, par l'accroissement du compte d'établissement, par l'opération financière qu'exigerait désormais la réalisation de cette mesure, au lieu d'une simple opération de comptabilité. Les Compagnies étaient substituées à l'État pour les emprunts ; elles allaient ainsi peser d'un poids formidable sur le marché. Leur personnel allait se substituer à celui de l'administration ; la clientèle de l'adjudication publique allait être remplacée par la clientèle favorisée des sociétés financières. Entrepreneurs, constructeurs, maîtres de forges, tous allaient devenir les vassaux des grandes Compagnies. Tel était le dénouement de la lutte engagée depuis 1877. Le prestige du Parlement et celui de la République souffriraient cruellement de la faute la plus capitale qu'eût jamais commise un parti.

Du moins, la Chambre pouvait encore atténuer cette faute, en rachetant la concession de la Compagnie d'Orléans, de cette Compagnie qui avait, depuis si longtemps, résisté à l'État et fatigué le public ; contre laquelle M. Dufaure et M. Léon Say avaient dû eux-mêmes prendre des dispositions défensives, d'accord avec M. de Freycinet, en créant le réseau d'État ; dont la victoire serait particulièrement désastreuse pour nous dans la région de l'est. Tout militait pour le rejet de la convention. Financièrement, elle ne valait pas mieux que les autres : elle ne donnait, en effet, qu'un concours de 175 millions sur une dépense d'un milliard, et cela en y comprenant le matériel roulant, qui était l'outil de la Com-

Droits réservés au Cnam et à ses partenaires

pagnie et qui restait sa propriété ; elle n'avançait pas sensiblement le partage des bénéfices, si on tenait compte de tous les éléments nouveaux introduits dans le calcul du revenu réservé. Elle laissait le réseau d'État incapable de produire et de vivre, enserré entre les lignes de cabotage maritime et les grandes artères de Paris à Bordeaux et de Nantes à Tours, coupé de ses communications avec le centre, réduit au rôle d'affluent du réseau d'Orléans ; elle stérilisait ainsi un instrument auquel le Trésor ne tarderait pas à avoir consacré une dépense de 700 millions. Elle maintenait tous les germes du conflit contre lequel on se débattait depuis plusieurs années et qui se rallumerait au premier souffle. C'est que, en effet, l'unique remède était le rachat, qui seul pouvait trancher le nœud gordien et permettre une réorganisation rationnelle du régime des chemins de fer dans le sud-ouest.

Le rachat donnerait immédiatement au Trésor un bénéfice annuel de 1 700 000 fr. ; il le ferait profiter de la totalité des plus-values ultérieures ; il se prêterait à la constitution d'un réseau d'État puissant, faisant équilibre au syndicat financier, capable de le désagréger et de s'en faire respecter. Vainement les doctrinaires objectaient-ils les inconvénients de l'exploitation par l'État. Il serait facile de leur répondre par la thèse opposée ; mais il fallait savoir imposer silence à ses préférences d'école, envisager froidement et pratiquement la situation et en tirer le meilleur parti possible. A côté du régime corrupteur des Compagnies, il importait de placer une administration désintéressée, lui servant de modèle et de contrepoids. Il ne fallait pas reculer devant la prétendue impossibilité de réunir une majorité au Sénat : la majorité de cette Asssemblée n'était nullement inféodée à l'oligarchie des banquiers et avait pris son parti, en 1878, du premier essai du réseau d'État, le jour où le

Droits réservés au Cnam et à ses partenaires

Gouvernement le lui avait demandé, en lui apportant de bonnes raisons. Il ne fallait pas se laisser aller à la séduction des 120 ou 130 millions que la Compagnie apporterait en 1884 sur le montant de sa dette ; il ne fallait pas céder à la panique, en présence d'une situation financière dépeinte sous des couleurs trop sombres; il ne fallait pas déserter le champ de bataille sur lequel la Chambre avait fait une si brillante résistance à M. Léon Say, mettre en gage notre droit de rachat pour une obole et se précipiter, par une voie indirecte, dans des dépenses hors budget, de nature à écraser plus tard nos finances.

M. Allain-Targé concluait donc au rejet de la convention et au rachat immédiat.

Ce fut M. Tirard, Ministre des finances, qui répondit à M. Allain-Targé. Il rappela les difficultés avec lesquelles on n'avait cessé d'être aux prises, depuis l'adoption du programme de 1879. On avait pu faire face aux premiers besoins au moyen d'un reliquat de 61 millions sur les emprunts de guerre, d'une somme de 48 millions provenant des obligations trentenaires, et du produit des deux émissions de 3 % amortissable, montant l'une à 435 millions et l'autre à un milliard. Les emprunts avaient réussi ; mais les excès de la spéculation avaient empêché de les renouveler. On avait dû alors recourir à des imputations provisoires sur la dette flottante, prendre 1 200 millions à la Caisse des dépôts et consignations. Pour 1883, M. Léon Say avait eu la pensée de provoquer le remboursement anticipé de la dette des Compagnies ; il avait même conclu, à cet effet, avec la Compagnie d'Orléans une convention qui devait assurer le versement de 205 millions. La majorité de la Chambre n'étant point favorable à cette combinaison et le cabinet ayant été remplacé, on avait continué temporairement les travaux, au moyen des excédents disponibles sur les crédits des

Droits réservés au Cnam et à ses partenaires

exercices antérieurs. Mais ce régime d'expédients devait avoir un terme ; les circonstances ne se prêtaient point à un nouvel emprunt, et pourtant il était nécessaire de continuer l'exécution du programme de 1879. Telles étaient les raisons qui avaient déterminé le Gouvernement à entamer des négociations avec les grandes Compagnies. Les conventions qui étaient sorties de ces négociations ne livraient nullement l'industrie nationale à la grande oligarchie des transports, comme on l'avait soutenu à la tribune. Sans être absolument maître des tarifs, le Gouvernement conservait néanmoins le droit d'empêcher toute atteinte à nos droits de douane. Le contrôle financier n'avait jamais été désarmé et ne le serait pas davantage dans l'avenir. Il avait su faire reverser par les Compagnies 80 millions, qu'elles avaient reçus en trop sur le compte des garanties d'intérêts ; repousser une réimputation de 114 millions, que la Compagnie de Paris-Lyon-Méditerranée se proposait de faire du compte d'exploitation au compte d'établissement, pour retarder le partage des bénéfices; et, tout récemment encore, rétablir 12 millions au compte de la dette de l'Ouest. La Commission de vérification des comptes, réorganisée en mars 1883, avait donné, à diverses reprises, des preuves incontestables d'activité et d'énergie. Le contrôle technique, de son côté, conserverait la puissance nécessaire pour empêcher les prétendues tyrannies de l'oligarchie des Compagnies.

Le rejet de la convention avec la Compagnie d'Orléans priverait le Trésor du remboursement des 205 millions auxquels s'élevait la dette de cette Compagnie; il lui enlèverait une subvention de 180 millions ; il lui imposerait des paiements qui viendraient encore s'ajouter à ces pertes et réduiraient ses disponibilités de 400 à 500 millions. Sans doute, la Chambre avait entendu des orateurs dénoncer, comme humiliante pour l'État, la demande de remboursement qu'il

Droits réservés au Cnam et à ses partenaires

avait présentée aux Compagnies. Mais n'était-il pas, au contraire, normal et régulier pour un créancier de s'adresser à ses débiteurs avant d'emprunter ?

Le rachat aurait cette singulière conséquence qu'il s'appliquerait précisément à la Compagnie appelée à en tirer le plus grand profit, puisqu'il aurait pour effet de porter le dividende de 56 fr. à 73 fr.

Cette opération n'aurait d'ailleurs pas, au point de vue économique et politique, les grands résultats qu'avait cru entrevoir M. Allain-Targé. Le sentiment de la Chambre contre l'exploitation directe s'était clairement manifesté. On serait donc conduit à organiser des Compagnies fermières, qui seraient très probablement composées des mêmes actionnaires et des mêmes administrateurs, et avec lesquelles il serait matériellement impossible de traiter sur les bases léonines indiquées par les partisans du rachat.

Mieux valait donc chercher à s'entendre avec les Compagnies existantes. Les conventions soumises au Parlement devaient nous procurer des ressources précieuses, un soulagement dans la période difficile que nous traversions, et nous réserver une part plus forte dans les plus-values de l'avenir, sans compromettre en rien les droits de l'État et les intérêts du public. En les adoptant, la Chambre affermirait le crédit public et assurerait la marche de la France dans la voie du travail, de la prospérité et du progrès.

Après ce discours, la proposition de M. Allain-Targé fut repoussée par 293 voix contre 170.

La Chambre eut ensuite à se prononcer sur les amendements suivants :

1° Amendement de MM. Deniau et autres, tendant : 1° à ajouter aux lignes d'intérêt local de la Sarthe, reprises par l'État, le chemin de Château-du-Loir à Saint-Calais; 2° à

Droits réservés au Cnam et à ses partenaires

supprimer, des lignes concédées à la Compagnie, celles de Bessé à Savigny et de Blois à Romorantin.

Sur le premier point, le Ministre adhéra à la proposition, au sujet de laquelle il s'était assuré de l'assentiment de la Compagnie. Sur le second point, les auteurs de l'amendement reconnurent que la cession par la Compagnie d'Orléans du chemin de Château-du-Loir à Saint-Calais avait pour corollaire nécessaire le maintien du tronçon de Bessé à Savigny entre les mains de l'État. Ils retirèrent leur demande relative à la ligne de Blois à Romorantin, après quelques mots de M. Jullien, qui eût désiré voir cette ligne bénéficier des tarifs de l'État comme la section de Vendôme à Blois, et du Ministre, qui déclara ne pouvoir la soustraire au régime général du réseau d'Orléans.

2° Amendement de MM. Barbedette et Bisseuil, tendant à laisser à la Compagnie d'Orléans la ligne de La Rochelle à Poitiers, afin de ne pas priver le port de La Rochelle de l'avantage d'être desservi par deux réseaux.— Retiré, après un échange d'observations entre M. Barbedette et le Ministre des travaux publics, qui fit valoir les avantages des tarifs intérieurs du réseau d'État et l'engagement de la Compagnie d'Orléans de ne pas relever les taxes au delà de Poitiers, pour les relations entre La Rochelle et les au delà de cette dernière ville.

3° Amendement de M. Girault (Cher), ayant pour objet de reprendre à la Compagnie les lignes de Tours à Saint-Nazaire et de Château-du-Loir à Bessé, et de ne point lui céder celles de Saint-Nazaire au Croisic et à Guérande et de Bessé à Savigny. — Repoussé.

4° Amendement de M. Marrot, remplaçant la désignation de Périgueux à Ribérac par celle de Périgueux à Montmoreau, dans la nomenclature des lignes cédées par l'État. — Retiré, sur la promesse du Ministre d'introduire le tronçon

Droits réservés au Cnam et à ses partenaires

de Ribérac à Montmoreau dans ses propositions ultérieures sur les lignes à comprendre parmi les 400 kilomètres non dénommés.

5° Amendement de M. de Saint-Martin, ayant pour but de substituer, dans le tableau des lignes concédées, la dénomination de Tournon à La Châtre à celles d'Argenton à La Châtre et de Tournon au Blanc et à Argenton, de manière à faire cadrer la convention avec la loi déclarative d'utilité publique de 1873.— Adopté, d'accord avec le Ministre.

6° Amendement de M. Mingasson, tendant à concéder la ligne de Bourges à Avallon par Sancerre et Cosne.—Retiré par son auteur, qui prit acte des engagements du Ministre en faveur de cette ligne stratégique.

7° Amendement de M. Chabrié et de MM. le baron Dufour et autres, tendant à concéder la ligne de Cahors à Moissac, classée en 1879 et pour laquelle le Gouvernement avait présenté un projet de loi déclaratif d'utilité publique, en ce qui concernait la section, de Lauzerte à Moissac. — Retiré après quelques mots de M. Chabrié et de M. le baron Dufour, qui exprimèrent l'espoir de voir cette ligne comprise dans les 400 kilomètres non dénommés.

8° Amendement de MM. Donnet, Codet et Pénicaud, pour la concession ferme de la ligne de Bussière-Galant à Saint-Yrieix. — Retiré dans les mêmes conditions que le précédent.

9° Amendement de MM. Duclaud et autres, pour la concession du chemin de Confolens à la ligne de Civray au Blanc. — Retiré.

10° Amendement de MM. Girault et autres, pour la concession ferme du chemin de La Guerche à Châteaumeillant, dont le classement, dans le réseau d'intérêt général, avait été voté récemment par le Parlement. — Cet amendement fut défendu par M. Girault et par M. Bellot, qui firent valoir

Droits réservés au Cnam et à ses partenaires

la situation fâcheuse dans laquelle se trouvait le département du Cher, relativement à ses voies de communication ; puis il fut retiré, sur la promesse du Ministre d'étudier la construction de la ligne à voie étroite, s'il était reconnu impossible de la comprendre dans les 400 kilomètres non dénommés.

11° Amendement de M. Vacher, tendant à la concession définitive de la ligne de Saint-Éloi au col de Vauriat et de l'embranchement d'Hautefort sur Objat. — Retiré.

12° Amendement de M. Brierre, ayant pour but la concession d'un chemin non classé de Beaune-la-Rollande à Toury, par Pithiviers. — Défendu longuement par son auteur dans l'intérêt de l'agriculture de la Beauce; puis retiré, sur la promesse du Ministre d'étudier la question.

13° Amendement de MM. Sarrette et autres, tendant à la concession de la ligne de Villeneuve à Falgueyrat, comprise dans le programme Freycinet. — Retiré par M. Sarrette, qui exprima l'espoir de voir ranger cette ligne dans les 400 kilomètres non dénommés.

14° Amendement de M. Girault, tendant à retirer de la liste des chemins concédés celui de Laqueuille au Mont-Dore, en raison de son peu d'importance. — Rejeté.

15° Amendement de MM. Cornudet, Martin Nadaud et autres, pour la concession éventuelle des lignes de Felletin à Ussel, de Lavaud-Franche au chemin de Montluçon à Eygurande, et de Felletin à Bourganeuf. — M. Martin-Nadaud défendit cette proposition, en invoquant la situation fâcheuse faite au département de la Creuse, les engagements pris vis-à-vis de ce département à l'époque du classement, l'importance des trois lignes visées par l'amendement, la nécessité de ne pas laisser plus longtemps déshéritées des populations particulièrement intéressantes. Le Ministre répondit que, le projet de loi ne pouvant embrasser plus de 2 400 kilomètres, il

Droits réservés au Cnam et à ses partenaires

avait fallu laisser en dehors 400 kilomètres de lignes antérieurement classées dans la région et ajourner ainsi divers chemins, parmi lesquels ceux dont les représentants de la Creuse se faisaient les défenseurs; il promit, néanmoins, de chercher à assurer l'exécution prochaine de la ligne la plus importante, celle de Felletin à Ussel, et à comprendre les autres dans les études de chemins à voie étroite. L'amendement fut retiré.

16° Amendement de MM. Vacher, Pénières et autres, portant concession éventuelle des lignes de Confolens à Bellac, du Dorat à Magnac, d'Uzerche à Aurillac, d'Ussel à Bort, de Bort à Neussargues, et du raccordement de la ligne de Limoges-Brive, par Uzerche, avec la ligne Limoges-Meymac. — Retiré, après une protestation de M. Pénières contre la mutilation du plan Freycinet et contre la cession des lignes du réseau d'État à la Compagnie d'Orléans, et après l'expression, par ce député, de divers vœux pour le maintien des ateliers installés à Ussel et pour celui des tarifs réduits, dont l'administration des chemins de fer de l'État faisait bénéficier les populations.

17° Amendement de M. Benjamin Raspail, tendant à imposer à la Compagnie d'Orléans la construction du tronçon de Limours à Auneau, de manière à établir une ligne de Paris à Chartres, par ces deux localités. — Repoussé, après quelques observations du Ministre, qui, tout en reconnaissant l'utilité locale de ce tronçon, se refusait à le remettre entre les mains de la Compagnie d'Orléans, attendu que la ligne de Paris à Auneau avait été indiquée comme devant éventuellement appartenir à l'État.

18° Amendement de M. Bénazet, ayant pour objet de modifier la rédaction de l'article 8, § 6 de la convention, de manière à réserver explicitement à l'État le droit de terminer les travaux commencés d'infrastructure, non seulement sur

Droits réservés au Cnam et à ses partenaires

des sections de ligne, mais encore sur des lignes entières. — Admis par la Commission.

19° Amendement de M. Dreyfus, portant réduction de quatre ans à trois ans du délai imparti à la Compagnie pour la transformation de la ligne de Paris à Limours. — Le but de M. Dreyfus, en présentant cet amendement, était surtout de demander au Ministre si la transformation de la ligne de Limours entraînait l'abandon de celle de Paris à Auneau, si utile au réseau d'État. M. Raynal répondit qu'il y avait, non point abandon, mais simplement ajournement, et que les pouvoirs publics auraient à décider ultérieurement si les deux voies ouvertes au réseau d'État vers Paris, l'une par le droit de circulation de ses trains sur les rails de l'Ouest à partir de Chartres, l'autre par des tarifs communs avec l'Orléans, suffisaient pour répondre à tous les intérêts. M. Dreyfus n'insista pas pour la mise aux voix de sa proposition.

20° Amendement de M. Benjamin Raspail, tendant à réduire à un an le délai de transformation de la ligne de Paris à Limours. — Retiré.

21° Amendement de M. Bénazet, ayant pour objet de réduire, dans le rapport de la dépense restant à faire à la dépense totale, le délai de cinq ans prévu pour l'exécution de l'infrastructure des lignes concédées à la Compagnie. — Retiré, après les explications que le Gouvernement avait données dans le cours de la discussion, et desquelles il résultait que l'État était investi du droit d'achever les lignes commencées.

22° Amendement de MM. Duclaud et Marrot, portant que les billets d'aller et retour seraient maintenus avec leurs prix actuels sur les lignes cédées par l'État et qu'il en serait de même des tarifs de marchandises. — Rejeté, après une réponse du Ministre, qui fit ressortir, d'une part, l'impossi-

Droits réservés au Cnam et à ses partenaires

bilité d'appliquer un régime spécial à certaines lignes du réseau d'Orléans et, d'autre part, la compensation que trouveraient les intéressés dans l'extension du champ d'application des billets d'aller et retour.

23° Amendement de MM. de Saint-Martin (Indre) et autres, tendant au même but que le précédent et, en outre, au maintien du nombre des trains, de leurs arrêts et des tarifs de voyageurs. — Retiré, après la déclaration du Ministre, que, si le nombre des trains était limité par la convention pour les lignes à construire par la Compagnie, les droits de l'administration restaient entiers pour les autres lignes.

24° Amendement de M. Vachal, portant que les contrées déjà en possession de courants commerciaux et très éloignées des voies actuelles seraient comprises dans les 400 kilomètres de chemins non dénommés. — Retiré, après quelques mots de M. Vachal, qui exprimait sa confiance dans les décisions ultérieures de la Chambre à cet égard.

25° Question de M. de Soland sur les intentions du Ministre concernant les lignes du troisième réseau dans l'étendue du réseau d'État. — M. Raynal affirma son désir d'achever les lignes commencées et de faire toutes celles qui pouvaient utilement servir au développement du réseau d'État.

Puis l'ensemble de la loi fut voté par 206 voix contre 94.

VII. — DISCUSSION DE LA CONVENTION AVEC LA COMPAGNIE DU NORD A LA CHAMBRE DES DÉPUTÉS [J. O., 1er août 1883].

La convention avec la Compagnie du Nord ne donna point lieu à une discussion générale. Les observations ou amendements présentés sur les articles furent les suivants :

1° Amendement de M. Pierre Legrand, tendant à substituer, dans la liste des lignes concédées à titre éventuel, la désignation Armentières-Tourcoing-Roubaix à celle d'Ar-

Droits réservés au Cnam et à ses partenaires

mentières-Roubaix-Tourcoing. — Adopté, d'accord avec le Ministre et la Commission.

2° Amendement de M. Scrépel, ayant pour objet la concession éventuelle de la ligne de Lille-la-Madeleine à Lannoy, par le Breucq, l'Empempont et Ham, classée en 1879. — Retiré, sur la promesse du Ministre, qu'il proposerait de comprendre la ligne au nombre de celles qui seraient appelées ultérieurement à bénéficier de l'excédent de la subvention de la Compagnie sur le montant des travaux à exécuter.

3° Amendement de MM. Plichon, des Rotours et Pierre Legrand, tendant à faire passer du tableau des concessions éventuelles au tableau des concessions définitives les chemins de Denain à Saint-Amand, Don à Templeuve et Haubourdin à Saint-André, déclarés d'utilité publique en 1874 et 1875. — Adopté, mais après des réserves du Ministre, qui entendait ne point être lié par l'ordre d'inscription dans la loi pour l'ordre d'exécution, certaines lignes non encore déclarées d'utilité publique pouvant mériter la priorité sur celles qui l'étaient déjà.

4° Observations de M. des Rotours, pour recommander à l'attention du Ministre les lignes de Don à Hazebrouck, par Estaires et Merville, d'Armentières à Halluin, de Templeuve à Cysoing, de Carvin à Orchies, de Don à ou près Dunkerque, de la Gorgue à Estaires et d'Halluin à Lille, depuis longtemps réclamées par le conseil général du Nord.

5° Amendement de MM. de Douville-Maillefeu, Carette et autres, pour la concession d'une ligne d'Abbeville à Grandvilliers, destinée à raccourcir de 20 kilomètres la distance entre Paris et Calais et demandée depuis dix ans par le conseil général de la Somme. — Retiré, après quelques mots de M. Carette et une réponse de M. Raynal, qui déclarait ne pouvoir prendre aucun engagement pour un chemin

Droits réservés au Cnam et à ses partenaires

non classé en 1879, mais qui néanmoins en reconnaissait tout l'intérêt.

6° Amendement de M. Guillemin, ajoutant explicitement le chemin de Maubeuge à Fourmies et l'embranchement de Cousolre aux lignes du réseau du Nord-Est, rattachées à la concession du Nord. — Adopté d'accord avec le Ministre.

7° Amendement de MM. Girard et autres, portant qu'il serait alloué à l'employé blessé, à la veuve et aux enfants de l'employé tué dans l'exercice de ses fonctions, une pension égale aux trois quarts du traitement d'activité. — M. Girard fit valoir que, dorénavant, les dépenses afférentes aux accidents de toute nature seraient imputées au compte d'exploitation ; qu'ainsi les conventions instituaient une sorte d'assurance de l'État au profit des Compagnies ; qu'il était, par suite, à craindre de voir les accidents se multiplier ; et que, dès lors, il serait sage de sauvegarder les intérêts des employés et de leur famille. Mais la proposition fut rejetée, sur l'observation du rapporteur qu'un amendement peu différent avait déjà été repoussé pour la Compagnie de Paris-Lyon-Méditerranée, qu'il s'agissait là de mesures d'ordre intérieur ne devant pas trouver leur place dans les conventions, et que, d'ailleurs, la Chambre pouvait compter sur le dévouement du Ministre à la classe ouvrière.

8° Amendement de M. Georges Graux, tendant à ce que le Ministre négociât avec la Compagnie, pour relever d'un quatre-vingtième à un soixantième par année de service, c'est-à-dire pour porter au chiffre moyen des autres Compagnies la proportion de la pension de retraite au traitement d'activité. — M. Graux, respectueux de la liberté du contrat de louage, se bornait à demander que le Ministre usât de son influence sur la Compagnie pour réaliser cette amélioration. Le Ministre répondit que la situation de la Compagnie du Nord n'était pas absolument comparable à celle des autres

Droits réservés au Cnam et à ses partenaires

réseaux ; qu'en effet les agents de cette Compagnie touchaient, indépendamment de la pension qu'elle leur servait, une pension de la caisse des retraites pour la vieillesse ; que, néanmoins, si cette double allocation laissait les intéressés dans un état d'infériorité, il appuierait volontiers la demande de M. Graux. L'amendement fut retiré par son auteur.

9° Observations de M. Trystram sur les tarifs. — L'orateur demanda que la Compagnie du Nord fût soumise comme les autres Compagnies, pour les tarifs internationaux, à la juridiction d'une Commission, devant laquelle elle serait entendue et aurait voix délibérative. Il signala de nombreux relèvements dans les nouvelles taxes proposées par la Compagnie ; il insista, notamment, pour que l'administration mît enfin un terme à un abus qui consistait à imposer aux poissons français transportés de nos ports vers Paris des taxes plus élevées qu'aux poissons anglais ; il signala aussi ce fait, que, malgré l'avantage d'une distance plus courte, le port de Dunkerque était dépossédé de l'exportation des vins de Champagne, au profit du port d'Anvers. M. Lebaudy répondit que le régime du réseau du Nord, pour les tarifs internationaux, serait identique à celui des autres réseaux ; qu'il y avait eu, à ce sujet, une simple omission matérielle dans la correspondance entre l'administration et la Compagnie ; que cette Société s'était engagée à ne faire aucun tarif d'importation altérant les droits de douane ; qu'ainsi les pêcheurs français recevraient satisfaction. Il exprima, d'ailleurs, l'espoir que nos commerçants continueraient à être favorisés pour l'exportation.

10° Observations de M. de Douville-Maillefeu sur les délais de transport des marchandises, qui étaient encore à peu près ceux du roulage, et qui donnaient lieu, pour les Compagnies, à des encombrements et à un surcroît de dépenses

Droits réservés au Cnam et à ses partenaires

de gares et de matériel, et, pour le public, à des embarras, à des pertes d'intérêts, à l'immobilisation de capitaux considérables. En réponse à ces critiques, le Ministre fit valoir que la distance minimum de transport par jour, primitivement fixée à 125 kilomètres, avait été portée à 200 kilomètres; que les Compagnies n'usaient presque jamais de la totalité des délais; que les avantages, tant vantés, du système anglais tenaient surtout aux habitudes commerciales du pays et avaient leur contre-partie dans l'élévation des taxes et le camionnage d'office; que cette dernière mesure serait, quant à présent, mal accueillie des commerçants français, auxquels elle enlèverait la faculté de laisser leurs marchandises en gare, moyennant des prix de magasinage très modiques; que la véritable réforme devait consister dans une accélération de la marche des trains; et que les efforts constants du Ministre des travaux publics et des Compagnies tendraient à ce but.

VIII. — DISCUSSION DE LA CONVENTION AVEC LA COMPAGNIE DU MIDI A LA CHAMBRE DES DÉPUTÉS [J. O., 1er août 1883].

Pour la convention du Midi, comme pour celle du Nord, la Chambre passa immédiatement à la discussion des articles.

1° Amendement de MM. Jean David et Descamps, tendant à la concession éventuelle de la ligne d'Auch à Lannemezan; amendement de MM. de Cassagnac et Fauré, tendant au même but, à la concession définitive de la ligne d'Auch à Bazas et à la concession éventuelle de celle de Castel-Sarrazin à Lombez.— Rejetés, malgré les arguments tirés par M. Fauré des sacrifices consentis à titre de concours par le département du Gers, de la puissance de production de ce département, des ravages causés par le phylloxera.

2° Amendement de M. Devic, ayant pour objet la conces-

Droits réservés au Cnam et à ses partenaires

sion éventuelle de la ligne d'Espalion à Bertholène. — Retiré, en présence des intentions bienveillantes du Ministre.

3° Amendement de M. Arrazat, pour la concession définitive du chemin de Lunas à Lodève. — Retiré.

4° Amendement de M. Achard, tendant à ramener de 12 500 000 fr. à 10 millions le revenu réservé et à réduire ainsi à 40 fr. le dividende garanti. — Cet amendement provoqua une discussion assez longue. M. Achard prononça un discours très étudié, pour le défendre et le faire adopter. L'orateur commençait par faire ressortir ce qu'il y avait, suivant lui, d'anormal à garantir un dividende de 50 fr. à une Compagnie qui n'avait pas distribué jusqu'alors plus de 40 fr. à ses actionnaires. Le Ministre avait expliqué cette anomalie par l'état de prospérité du réseau du Midi, par la progression rapide de ses recettes, qui allait lui permettre, sous peu, de donner un dividende de 60 fr., et par la nécessité qui s'imposait, dès lors, au conseil d'administration, de prendre des garanties avant de se présenter devant son assemblée d'actionnaires, pour lui faire accepter les lourdes charges résultant de la convention. Mais cette explication était purement spécieuse : ce que la Compagnie avait demandé et obtenu, c'était, en fait, l'engagement implicite de l'État de ne pas racheter les canaux du Midi et de ne pas en abaisser les tarifs ; c'était la confirmation tacite du régime économique, contre lequel protestaient depuis si longtemps les populations du sud-ouest et dont le maintien leur causerait un préjudice irréparable. M. Achard retraça, à grands traits, l'histoire du canal du Languedoc et du canal latéral à la Garonne. Il montra la Compagnie des chemins de fer du Midi se faisant attribuer le canal latéral par une loi du 8 juillet 1852, malgré l'émotion causée par cette mesure au sein du Corps législatif, malgré les protestations de M. Darblay devant cette Assemblée ; ne poursuivant alors d'autre but que celui de

Droits réservés au Cnam et à ses partenaires

se mettre à l'abri d'une suppression complète des droits de navigation sur ce canal et acceptant encore des tarifs modérés, dont la moyenne était de 0 fr. 02 par tonne et par kilomètre, mais ne tardant pas à élargir le cadre de son ambition ; préparant les voies, en obtenant incidemment, dans une convention du 1er août 1857, l'insertion d'une clause, sans intérêt apparent, qui substituait le régime des décrets à celui de la loi du 8 juillet 1852 ; faisant ensuite intervenir le Gouvernement pour l'approbation du bail passé entre elle et la Compagnie du canal du Languedoc ; et obtenant, par décret du 21 juin 1858, une augmentation illégale de 50 % sur les tarifs du canal latéral à la Garonne, en même temps qu'un accroissement de 100 % sur les tarifs du canal du Languedoc. Cette accumulation de formalités et d'illégalités portait à 0 fr. 035 le péage moyen des deux voies navigables du Midi et devait fatalement les stériliser. Par surcroît, et pour mieux tuer la navigation, la Compagnie négligeait l'entretien des canaux ; elle leur appliquait une classification de marchandises beaucoup plus défavorable que celle des chemins de fer ; elle portait ainsi de 15 fr. à 28 fr. le prix de transport de la tonne de vin ou d'eau-de-vie de Cette à Bordeaux ; elle empêchait absolument l'importation par bateau des peaux de mouton avec leur laine, débarquées à Bordeaux pour les fabriques de draps du Midi. Ces funestes mesures n'avaient pas tardé à avoir leur contre-coup sur la prospérité commerciale de la région du sud-ouest et d'autres parties du territoire, en relation d'affaires avec elle. Le moment était venu de réparer les dénis de justice dont s'était rendu coupable le régime déchu ; de mettre fin à l'erreur économique injustifiable que ce régime avait commise, en réunissant entre les mêmes mains la voie ferrée et la voie navigable ; de réaliser la promesse de rachat faite en 1879, lors du classement

Droits réservés au Cnam et à ses partenaires

des grands travaux publics ; de briser le décret illégal de 1858. C'était un acte de souveraine équité, qui s'imposait au Gouvernement de la République : le but de l'amendement était d'empêcher les pouvoirs publics de signer un contrat de nature à rendre cette réparation irréalisable.

Le discours de M. Achard appela à la tribune M. Baïhaut, sous-secrétaire d'État, qui lui répondit, d'une part, au sujet du chiffre garanti pour le dividende, et d'autre part, au sujet de la proposition de rachat. A l'heure présente, le dividende correspondant au revenu réservé était, en réalité, non point de 40 fr., mais de 45 fr. ; il ne s'agissait donc que d'une augmentation de 5 fr. par action, soit de 1 200 000 fr. au total, augmentation largement justifiée par la situation de la Compagnie, qui était sur le point de distribuer 60 fr., et par les sacrifices qu'elle consentait, en augmentant de 1 100 kilomètres environ, c'est-à-dire de près de 50 %, l'étendue de son domaine, en fournissant un concours de 50 millions, en remboursant immédiatement le reliquat de sa dette et en assumant de lourdes insuffisances d'exploitation. Quant aux revendications de M. Achard, relativement aux canaux du Midi, ce n'était point la première fois qu'elles se produisaient, sans succès, devant le Parlement. Il ne fallait point oublier les conditions dans lesquelles le canal latéral à la Garonne avait été réuni au chemin de fer : la première Compagnie concessionnaire du chemin de Bordeaux à Cette était en faillite ; cinquante-trois députés, appartenant à douze départements du Midi et porteurs de quatre cents délibérations de conseils municipaux ou de chambres de commerce, demandaient la destruction de la voie navigable et son utilisation pour l'assiette de la voie ferrée ; le Gouvernement eut la sagesse de ne point céder à ce mouvement de l'opinion et de se borner

Droits réservés au Cnam et à ses partenaires

à concéder le canal, en même temps que le chemin de fer, dont l'exécution était absolument subordonnée à cette fusion ; il put ainsi réduire sa subvention à 35 millions, soit à 64 500 fr. par kilomètre, alors que l'Orléans obtenait 142 000 fr., l'Ouest 135 000 fr., l'Est 123 000 fr., le Lyon 112 000 fr. ; la loi fut votée à la presque unanimité. Plus tard, la Compagnie du chemin de fer du Midi prit à bail, pour une période de quarante années expirant au 30 juin 1898, le canal du Languedoc, qui était menacé de la ruine ; le tarif uniforme de 0 fr. 06 de ce canal fut remplacé par un tarif comportant deux classes de voyageurs à 0 fr. 03 et 0 fr. 02, et cinq classes de marchandises à 0 fr. 06, 0 fr. 05, 0 fr. 04, 0 fr. 03 et 0 fr. 02 ; il y eut là, pour les populations, un avantage incontestable, se traduisant par une diminution moyenne de 0 fr. 02, sur une voie navigable de 250 kilomètres de longueur ; à la vérité, la Compagnie obtint, comme compensation, un relèvement sur le canal latéral à la Garonne, dont la longueur était de 200 kilomètres, mais seulement jusqu'à concurrence d'un centime. Le décret qui ratifia ce relèvement fut absolument légal, aux termes du sénatus-consulte de 1852. Il n'en résulta point, d'ailleurs, cet affaissement du trafic, qu'avait signalé M. Achard : car le nombre de tonnes kilométriques transportées en 1880 fut légèrement supérieur à celui de 1858. Le rachat proposé par le précédent orateur soulevait les objections les plus sérieuses. Tout d'abord, le canal latéral ne pouvait être racheté sans le chemin de fer, et le rachat total de la concession assurerait immédiatement aux actionnaires un dividende de plus de 60 fr. ; d'autre part, l'opération aurait inévitablement pour objet l'abaissement des taxes de navigation, si bien que l'État, après avoir payé les canaux, aurait encore à supporter, par le jeu de la garantie, la moins-value des recettes de la voie ferrée. Le

Droits réservés au Cnam et à ses partenaires

dégrèvement préconisé par M. Achard pouvait être l'œuvre de l'avenir ; mais la situation financière en interdisait la réalisation immédiate. M. Baïhaut insistait donc pour l'adoption pure et simple de la convention.

M. Achard répliqua ; il maintint son évaluation de 40 fr. pour le dividende annuel réservé, en invoquant des paroles prononcées par le Ministre, dans le cours de la discussion générale ; il réfuta l'argumentation de M. Baïhaut sur la prétendue réduction des tarifs du canal du Languedoc en 1858, en rappelant que la taxe de 0 fr. 06 fixée par la loi de vendémiaire an V avait été progressivement abaissée à 0 fr. 02 ou 0 fr. 0225 ; il cita un grand nombre de tarifs de pénétration institués par la Compagnie du Midi, au profit des produits étrangers.

M. Raynal, Ministre des travaux publics, crut devoir, à son tour, combattre l'amendement. Il commença par expliquer l'écart entre le chiffre de 40 fr., qu'il avait indiqué pour le dividende réservé et qui correspondait à la situation actuelle, et celui de 45 fr., qu'avait indiqué M. Baïhaut, et qui supposait achevé tout le réseau antérieurement concédé à la Compagnie : cet écart de 5 fr. résultait principalement du bénéfice réalisé sur le taux conventionnel de 5 75 °/₀ adopté pour l'intérêt et l'amortissement des capitaux affectés à la plupart des lignes. C'était bien le chiffre de 45 fr. qu'il fallait rapprocher de celui de 50 fr. : l'augmentation totale du revenu réservé ne dépassait donc pas 1 250 000 fr. Cet avantage très modeste, d'ailleurs purement platonique, s'imposait, comme l'avait prouvé M. le Sous-secrétaire d'État, par la situation spéciale de la Compagnie qui était à la veille de donner 60 fr. à ses actionnaires, dont les actions étaient cotées à un prix exceptionnellement élevé et qui ne pouvait admettre une atteinte à cette situation florissante, prendre 1 200 kilomètres de lignes peu productives, retarder

Droits réservés au Cnam et à ses partenaires

la marche ascendante de ses recettes nettes, donner une plus large part de ses produits à l'État, sans obtenir, en échange de tant de sacrifices, une légère compensation. Le dividende garanti se justifiait pleinement, sans l'arrière-pensée dévoilée par M. Achard.

Quant au rachat, il n'avait pas été jugé réalisable, lorsque l'état de nos finances était prospère ; il n'avait été, à cette époque l'objet, d'aucune proposition. Était-ce le cas de le réclamer, alors que nous étions aux prises avec des embarras indéniables, alors que la Compagnie nous apportait des ressources précieuses pour l'exécution du troisième réseau? L'adoption de l'amendement ne conduirait pas au but poursuivi par le précédent orateur ; elle n'aurait d'autre effet que de faire tomber la convention et, avec elle, tous ses avantages pour le Trésor. Était-ce à dire que la situation resterait à jamais ce qu'elle était ? Non : car le rachat n'était point rendu impossible dans l'avenir et, d'un autre côté, la participation de l'État aux bénéfices lui permettrait, plus tard, de réduire les tarifs du chemin de fer et des canaux, et d'apporter ainsi quelque soulagement à un mal que le Ministre n'avait point contribué à créer et qu'il était le premier à déplorer. Au surplus, il importait de ne pas exagérer les conséquences de la fusion des voies navigables et ferrées du Midi, de ne point perdre de vue que la région du Midi n'offrait point, comme celle du Nord, des éléments importants de trafic pour la navigation, et qu'on n'y trouvait pas les marchandises lourdes, formant l'aliment naturel des canaux. Le réseau était un réseau agricole et non industriel. Il importait aussi de constater que beaucoup de tarifs des canaux du Midi étaient inférieurs à ceux dont M. Achard avait donné la nomenclature, qu'il existait par exemple un tarif de 0 fr. 01 pour les combustibles minéraux, le sable, la paille, etc. En résumé, quelque lourd que fût l'héritage

Droits réservés au Cnam et à ses partenaires

du passé, nous devions le subir, sous peine de nous lancer dans une aventure financière.

Le débat sur l'amendement fut clos par un discours de M. Constans. Après quelques réserves au sujet de la solidarité absolue du canal latéral et du chemin de fer, au point de vue du rachat, l'orateur contesta absolument la légalité du décret de 1858; il s'efforça d'établir que rien n'empêchait d'exproprier immédiatement, sinon le canal latéral, au moins le canal du Languedoc, et que l'heure était venue de ne plus traiter les habitants du Midi en parias et de ne plus les priver du bénéfice dont jouissaient tous les Français, de faire pour cette région ce que l'on avait fait pour le reste du territoire, de ramener les tarifs au taux moyen des autres canaux concédés. Il demanda instamment à la Chambre de ne pas reculer devant la charge que le rachat pourrait infliger au Trésor, et de ne point faire supporter aux départements du Midi des dépenses qui auraient dû peser sur l'ensemble des contribuables.

L'amendement fut rejeté par 222 voix contre 132.

5° Amendement de M. Fourcand, tendant à obliger la Compagnie à livrer en 1884 sa gare définitive de Bordeaux. — Retiré, à la suite d'explications du Ministre, qui rappela l'ordre donné par M. de Freycinet, en 1879, de terminer cette gare en 1886 ou 1887, l'arrêté pris par lui-même lors de son premier passage aux affaires pour ramener à 1885 le terme de ce délai, les difficultés provoquées par les projets de la Compagnie, et qui promit de tenir la main à une solution aussi prompte que possible de ces difficultés.

IX. — DISCUSSION DE LA CONVENTION AVEC LA COMPAGNIE DE L'EST A LA CHAMBRE DES DÉPUTÉS [J. O., 1er et 3 août 1883].

a. Discussion générale. — La discussion générale de la convention avec la Compagnie de l'Est ne donna lieu qu'à

Droits réservés au Cnam et à ses partenaires

un discours de M. Courmeaux, qui demanda la construction de deux lignes de Reims à Vouziers et de Reims à Château-Porcien, pour relier le camp retranché de Reims aux places du Nord, et y amener les troupes françaises, en cas de défaite sur l'Aisne, et à une réponse du Ministre de la guerre, qui contesta l'utilité stratégique de ces lignes, le camp de Reims et la vallée de l'Aisne étant déjà mis en communication par les chemins de Reims à Réthel et de Reims à Bétheniville et Challeranges.

b. Discussion des articles. — Plusieurs amendements furent développés à propos des articles.

1° Amendement de M. Fréry, tendant à la concession d'une ligne de Belfort vers l'Alsace par Sentheim, qui avait été reconnue nécessaire avant la guerre, qui se relierait à une section en exploitation sur le territoire alsacien, qui serait entièrement commandée par les forts de la Miotte et de Roppe, qui ne présenterait par suite aucun inconvénient pour la défense, et qui aurait le précieux avantage de nous rattacher plus étroitement à des populations perdues pour la France. — Retiré, après de courtes observations du Ministre, la ligne n'étant point comprise dans les classements antérieurs.

2° Amendement de M. Roselli-Mollet, portant que la dette de la Compagnie resterait productive d'intérêts et serait réduite annuellement, dans la proportion des dépenses effectuées par la Compagnie pour le compte de l'État. — M. Roselli-Mollet et M. Pelletan firent valoir, à l'appui de cette proposition, que la dette de la Compagnie était de 150 millions, dont 115 en capital; que la seule compensation de sa libération était l'exécution de travaux d'agrandissement de gares qui devaient lui incomber en tous cas, et qui étaient évalués à 90 millions, et celle de travaux de superstructure

Droits réservés au Cnam et à ses partenaires

estimés à 68 millions ; que le délai d'achèvement de ces travaux serait de quinze ans environ ; qu'ainsi, non seulement on abandonnait une créance de 150 millions pour un concours moitié moindre, mais qu'on perdait, en outre, des arrérages pendant de longues années. Le rapporteur répondit, en invoquant, d'une part, la réduction de plus de 25 millions à faire subir à la dette pour en ramener la valeur à la date de la convention, et, d'autre part, un rapport d'une commission d'inspecteurs généraux, qui portait à 176 millions le montant des travaux pris en charge par la Compagnie. L'amendement fut rejeté.

3° Amendement de M. Fréry, ayant pour objet d'obliger la Compagnie à mettre des trains sanitaires à la disposition du Ministre de la guerre, en cas de mobilisation.

M. Fréry, dont la proposition était inspirée par un sentiment généreux, rappela l'imperfection des moyens dont nous avions disposé en 1870 et les progrès considérables réalisés par l'Allemagne, qui, dès la fin de la guerre de 1871, avait vingt-et-un trains sanitaires; par l'Autriche, qui en avait vingt-six ; par la Russie, qui avait pu transporter 400 000 hommes par des convois de cette nature, pendant sa lutte contre la Turquie. Il cita, à l'appui de son opinion, une étude publiée par les Archives de médecine et de pharmacie militaires et un article de la Revue scientifique.

Le général Thibaudin répondit que l'attention de ses prédécesseurs s'était tout particulièrement portée sur la question humanitaire soulevée par M. Fréry ; que l'état-major général et le conseil de santé avaient été consultés ; que l'on avait reconnu l'impossibilité absolue de constituer un nombre suffisant de wagons spéciaux et la nécessité d'utiliser les wagons ordinaires ; mais qu'un matériel perfectionné par une heureuse invention d'un colonel d'artillerie permettait

Droits réservés au Cnam et à ses partenaires

l'utilisation de ces wagons dans les conditions les plus satisfaisantes et que des commandes étaient faites pour 48 000 hommes.

L'amendement fut retiré par son auteur, qui signala pourtant l'utilité de ménager des communications entre les wagons, pour la circulation des médecins pendant la marche.

4° Amendement de MM. Madier de Montjau et autres, tendant à ce que l'État nommât le directeur de la Compagnie et fût représenté, dans le sein de son conseil d'administration, par un nombre d'administrateurs égal à celui des membres nommés par les actionnaires.

M. Madier de Montjau usa de toutes les ressources de sa vigoureuse éloquence pour faire triompher sa proposition. Il s'attacha d'abord à démontrer que cette proposition n'était point la reproduction pure et simple de celle de M. Bienvenu, qui avait été repoussée par la Chambre. Alors que M. Bienvenu ne demandait pas la nomination du directeur par le Gouvernement, alors qu'il visait toutes les Compagnies, alors qu'il avait surtout pour but de protéger les intérêts matériels de l'État, l'orateur réclamait pour le Gouvernement la désignation du directeur, il n'appliquait son amendement qu'à la Compagnie de l'Est, il se préoccupait avant tout de la défense de la patrie et de sa sécurité. C'est qu'en effet le réseau de l'Est était le réseau stratégique par excellence, jusque dans ses moindres embranchements : le Ministre des travaux publics n'avait pas hésité à le reconnaître lui-même ; les intérêts supérieurs du pays voulaient que l'État y eût la haute main, qu'il pût prévenir les fautes, empêcher les mauvais choix, assurer constamment le parfait état des lignes et de leur matériel, commander en maître au lieu de se borner à surveiller. Répondrait-on, comme l'avait fait M. Rouvier, qu'un grand nombre d'établissements subventionnés n'étaient

Droits réservés au Cnam et à ses partenaires

point soumis à la tutelle de l'Etat pour le choix de leurs directeurs? En résultait-il qu'il ne fallût point faire, pour la Compagnie de l'Est, ce qu'on avait fait pour la Banque de France et le Crédit foncier, dont la gestion ne touchait cependant qu'à des intérêts matériels? Invoquerait-on le droit de contrôle dont était armé le Gouvernement, l'article 66 du cahier des charges? Mais jamais cet article n'avait été appliqué; jamais les agents de contrôle, dont les intérêts étaient en opposition permanente avec leurs devoirs, n'avaient su exercer une surveillance efficace. Il en serait du droit de contrôle comme du droit d'homologation. La triste expérience du passé était là, pour attester la faiblesse de l'administration à l'égard des Compagnies. N'avait-on pas vu ces Sociétés rétablir une véritable censure à leur profit et le Ministre avouer son impuissance pour y remédier? Avait-on pu démentir qu'elles eussent pris un grand nombre d'étrangers à leur service? N'avait-on pas été témoin de la bienveillance excessive des tribunaux pour les Compagnies en cas d'accident et des efforts du Gouvernement pour étouffer les plaintes? N'avait-on pas été réduit à constater notre infériorité technique? Les Ministres avaient laissé ébrécher les armes que le Parlement avait mises entre leurs mains; ils avaient capitulé devant la puissance des Compagnies, après avoir commis l'imprudence de ne pas l'empêcher de grandir et de se développer; ils avaient toléré les attaques de l'État par la presse au service des banquiers; leur faiblesse était irréparable et le vote des conventions la rendrait plus fatale encore.

Tout au moins, fallait-il faire un suprême effort pour ne pas compromettre davantage les intérêts militaires du pays. Il importait que le Gouvernement pût, en cas de guerre, trouver à l'instant même un personnel sûr, connu de lui, commandé de longue date par ses agents, habitué à le considérer comme un maître et à lui obéir; qu'il fut cer-

Droits réservés au Cnam et à ses partenaires

tain de n'avoir ni un homme à exclure, ni une machine, ni un wagon à réparer ; qu'il entrât sur le réseau, comme dans son domaine. Sans doute, la Compagnie de l'Est s'était brillamment conduite en 1870 ; mais qui pouvait répondre de l'avenir, quelle garantie sérieuse avait-on contre l'aliénation des actions entre des mains étrangères ?

Le réseau de l'Est était la clef de la France. C'était pour tous un devoir sacré de le maintenir sous l'autorité directe, permanente, effective de l'État.

M. Raynal prit la parole, après M. Madier de Montjau, pour répondre à son réquisitoire. Suivant le Ministre, la nomination du directeur et d'une partie des membres du conseil d'administration aurait, au point de vue commercial, les plus graves inconvénients : car elle ferait peser sur l'État une responsabilité qu'il ne lui convenait point d'assumer ; elle apporterait un élément de trouble et de discorde, là où l'ordre et l'harmonie étaient absolument nécessaires. Vainement avait-on invoqué si souvent l'exemple de la Banque de France : ce grand établissement était investi d'un droit régalien, celui de battre monnaie, qui exigeait une influence directe, une prépondérance absolue de l'État sur son administration. Comment, d'ailleurs, pouvait-on justifier pour le Gouvernement le droit de nommer la moitié des administrateurs, alors que le Trésor n'avait apporté aux Compagnies qu'un contingent d'un huitième ou d'un neuvième, largement compensé, du reste, par l'intérêt de 23 % produit par ce concours, soit sous forme d'impôts, soit sous forme d'économies dans les transports publics ? Et, si l'État ne disposait que d'un petit nombre de voix dans le conseil, quelle serait la situation du directeur en cas de conflit ? Si l'on voulait l'autorité complète sur les chemins de fer, il ne fallait pas s'introduire par cette porte bâtarde dans leur administration : il fallait aller droit au rachat. Le système

Droits réservés au Cnam et à ses partenaires

sanctionné par une majorité éclatante, pour les quatre conventions déjà votées, ne se prêtait point aux mesures proposées par M. Madier de Montjau : son principe était de laisser aux Compagnies l'initiative et la responsabilité de l'exploitation, l'État les dominant et les contrôlant. Quoi qu'on eût dit, le cahier des charges donnait au Gouvernement les pouvoirs les plus étendus, l'armait complètement au point de vue stratégique, lui conférait le droit absolu d'imposer, en temps de paix comme en temps de guerre, tous les travaux, toutes les expériences nécessaires, et le mettait à l'abri de toute hésitation, de toute résistance. Au surplus, jamais les Compagnies n'avaient failli à leurs devoirs; elles avaient toujours témoigné d'un dévouement et d'une docilité à toute épreuve, chaque fois que les intérêts militaires avaient été en jeu. La Commission de l'Assemblée nationale, qui avait été appelée, en 1873, à examiner le projet de convention avec la Compagnie de l'Est, et dans laquelle avaient pris place M. Casimir Périer, M. Méline, le colonel Denfert-Rochereau, M. George, M. Dietz-Monnin, M. Varroy, M. Krantz, M. Berlet, avait rendu un hommage éclatant à cette Compagnie pour ses services en 1870. Le Ministre conviait donc la Chambre à terminer son œuvre et à reconnaître que, pour la région de l'Est comme pour les autres, les conventions constituaient, en dépit de toutes les critiques, une œuvre de sagesse et de progrès. Incidemment, et tout en proclamant que les conventions n'avaient porté atteinte à aucun des droits de l'État, il annonçait son intention d'instituer des commissaires, en exécution de l'article 66 du cahier des charges, et justifiait cette institution par la solidarité plus intime qui allait unir les intérêts de l'État et ceux des Compagnies.

Le Ministre de la guerre vint, de son côté, déclarer que, en temps de paix, la Commission supérieure instituée à cet

Droits réservés au Cnam et à ses partenaires

effet et composée, pour la plus large part, d'éléments militaires, préparait avec le plus grand soin toutes les mesures nécessaires à la mobilisation ; que des officiers et des ingénieurs de l'État surveillaient l'exécution de tous les travaux prescrits ; et que, au moment de la déclaration de la guerre, les directeurs et les administrateurs de chemins de fer devenaient, pour son département, des agents placés sous son autorité absolue, obligés d'accomplir tous leurs devoirs et disposés à n'y point faillir.

La proposition fut repoussée.

5° Amendement de M. Fréry, portant que tous les employés de la Compagnie de l'Est devraient appartenir à la nationalité française. — Cet amendement, motivé principalement par le fait d'un agent de nationalité allemande, qui, après avoir été employé par la Compagnie du Nord, était revenu en 1870 avec l'armée d'invasion en qualité de directeur des chemins fer militaires allemands, eut le même sort que le précédent.

6° Amendement de M. Vacher, stipulant que, dans les trois premiers mois de chaque session législative, le Ministre des travaux publics rendrait compte des travaux exécutés et des emprunts émis par les Compagnies pendant l'année précédente. — M. Vacher justifia sa proposition par les retards dans la livraison des lignes antérieurement concédées à la Compagnie. Mais il échoua, quoique le Ministre, tout en contestant ses assertions, se montrât disposé à lui donner satisfaction, en portant le délai de trois mois à un an.

X. — DISCUSSION DE LA CONVENTION AVEC LA COMPAGNIE DE L'OUEST A LA CHAMBRE DES DÉPUTÉS [J. O., 3 août 1883].

Au début de la discussion sur la convention de l'Ouest, M. Henry Maret questionna le Ministre au sujet du sort réservé aux 3 000 agents attachés à la construction des lignes qui allaient passer entre les mains des Compagnies. Dans sa

Droits réservés au Cnam et à ses partenaires

réponse, M. Raynal distingua entre le personnel permanent et le personnel auxiliaire. Les Compagnies étaient toutes disposées à utiliser le personnel de la première catégorie. Quant au personnel auxiliaire, dont le Gouvernement n'avait jamais garanti l'avenir et qui recevait une prime considérable, à raison de la précarité de sa situation, les conventions lui profiteraient en évitant les réductions de cadres qui eussent été commandées par la crise financière, au cas où l'État eût continué lui-même les travaux. Les pouvoirs publics sauraient d'ailleurs, le cas échéant, prendre des mesures de bienveillance à son égard.

M. Dautresme critiqua ensuite la cession de la ligne d'Elbeuf à Rouen à la Compagnie, comme de nature à sectionner la grande artère de Bordeaux vers Rouen et de la Gironde vers la Seine, à la soumettre à des administrations diverses, à porter obstacle aux communications rapides et aux tarifs à bon marché pour les transports à grande distance suivant cette direction, et en outre à nuire aux intérêts du réseau d'État. Sans contester l'importance de la ligne, qui, dès les premiers mois, avait accusé un trafic annuel de 18 000 fr., le Ministre invoqua, pour en justifier l'abandon, la situation anormale où était le réseau de l'Ouest, coupé par un chemin qui permettait aux Compagnies du Nord et d'Orléans de se donner la main par dessus sa tête, le danger qui pouvait en résulter pour le Trésor si étroitement lié à la Compagnie, enfin la large compensation assurée à l'administration des chemins de fer de l'État par l'accès aux gares de Vaugirard et de Montparnasse.

A la suite d'un échange d'observations, la Chambre passa à la discussion des articles et fut saisie de divers amendements.

1° Amendement de M. Briens, tendant à la concession définitive du chemin de Coutances à Regnéville. — Après avoir

Droits réservés au Cnam et à ses partenaires

fait valoir l'intérêt agricole et industriel de ce chemin, notamment au point de vue du transport des engrais et de la culture maraîchère, M. Briens retira sa proposition, à la suite d'observations de M. Rouvier, qui considérait comme opportun de laisser au Ministre le soin de choisir entre les diverses lignes pour remplir le cadre des chemins non dénommés.

2° Amendement de MM. Caurant et Gueguen, ayant pour objet la concession de la ligne de Carhaix à Châteaulin. — Retiré, sur l'espérance donnée par le Ministre qu'il serait satisfait au vœu de ses collègues.

3° Amendement de MM. Louis Passy et Jules Develle pour la concession de la ligne des Andelys à Saint-Pierre-de-Louviers, qui devait relier au réseau ferré le chef-lieu d'arrondissement des Andelys, et que la Compagnie de l'Ouest se déclarait prête à faire, moyennant une subvention de 750 000 fr. offerte par le conseil général. — Retiré, sur l'assurance du Ministre que la Compagnie de l'Ouest construirait cette ligne.

4° Amendement de M. Camescasse, tendant à la concession d'un chemin de Brest à Laberwrach, non classé en 1879. — Retiré, après quelques mots de M. Raynal, qui constatait la nécessité d'ajourner ce chemin à un classement ultérieur.

5° Amendement de M. Villeneuve, ayant pour objet la concession de la ligne d'Auteuil à Boulogne-sur-Seine. — Cette ligne ayant été déjà concédée en 1875, M. Rouvier fit remarquer qu'une concession nouvelle était inutile, et l'amendement fut retiré.

6° Questions de M. Hérédia ayant pour but : 1° de faire déclarer par le Ministre que la suppression de la surtaxe des jours fériés s'appliquerait au chemin de Ceinture ; 2° de lui recommander un vœu tendant à la création de billets au prix

Droits réservés au Cnam et à ses partenaires

uniforme de 0 fr. 30 pour la circulation sur ce chemin, avec correspondance sur les lignes d'omnibus et de tramways. — Sur le premier point, le Ministre répondit affirmativement ; sur le second, il fit connaître qu'il espérait voir bientôt la Compagnie de l'Ouest mettre quatre trains par heure en circulation et admettre le prix uniforme de 0 fr. 30, et que cette Compagnie se montrait même disposée, en principe, à délivrer des correspondances pour les omnibus, malgré les difficultés pouvant en résulter, notamment à la gare Saint-Lazare, en cas d'affluence de voyageurs ; toutefois, ces correspondances paraissaient devoir entraîner un supplément de taxe de 0 fr. 10.

7° Amendement de M. Chavanne, portant que, à partir de 1885, tout le matériel d'exploitation des chemins de fer concédés serait exécuté en France et par des industriels français, sauf autorisation spéciale du Ministre des travaux publics. — L'auteur de cette proposition la motiva par la nécessité de protéger l'industrie métallurgique française, par la guerre économique que nous faisait l'Allemagne, par l'attitude de cette puissance vis-à-vis de nos constructeurs. Il cita, notamment, le fait d'une adjudication passée en Allemagne au profit du Creusot, puis annulée dans l'intérêt de l'usine Krupp. Il ajouta que la multiplicité des industriels nationaux et les exceptions prévues par l'amendement suffiraient pour sauvegarder les intérêts de l'État et des Compagnies. Enfin, il invoqua la décision récente prise par la Chambre pour les services maritimes postaux. Mais M. Rouvier objecta qu'en fait, sauf des cas tout à fait particuliers résultant de l'excès des commandes en France, jamais les Compagnies ne s'adressaient aux usines étrangères ; que notre industrie était protégée par les droits de douane sur les matières premières et par un droit spécial sur les wagons importés par la frontière ; que la proposition de M. Chavanne

Droits réservés au Cnam et à ses partenaires

était contraire aux traités de commerce ; et que, d'ailleurs, nous ne devions pas mouler servilement notre régime économique sur celui de nos voisins, dont l'organisme politique était différent. L'amendement fut rejeté.

Toutes les conventions présentées par le Ministre se trouvaient ainsi votées par la Chambre des députés. C'était un véritable triomphe pour le Gouvernement, qui avait rallié une majorité imposante et fait écarter successivement tous les amendements.

XI. — RAPPORT DE M. GASTON BAZILLE AU SÉNAT. — Déposées les 28 juillet, 1er août et 23 octobre 1883 [J. O., 1883, Doc. parl., S., p. 992, 995, 1011 et 1017], les conventions firent l'objet d'un rapport de M. Gaston Bazille, en date du 6 novembre 1883 [J. O., 1883, Doc. parl., S., p. 1027].

Après avoir rappelé l'importance du programme de M. de Freycinet, la nécessité de tenir les engagements pris envers le pays pour l'exécution de ce programme, les difficultés de l'équilibre du budget par suite des dégrèvements, peut-être un peu trop hâtifs, réalisés depuis quelques années, et les embarras que susciteraient des emprunts d'État trop fréquents, l'honorable rapporteur approuvait la détermination prise par le Gouvernement de faire appel à l'industrie privée et de traiter avec les grandes Compagnies. Il analysait les conventions et en retraçait les principales dispositions. Chemin faisant, il défendait le système de la garantie, qui avait facilité l'établissement de notre second réseau, sans exiger de la part de l'État autre chose qu'une avance remboursable, une traite du présent sur l'avenir. Il combattait le rachat, en faisant observer, d'une part, que l'État ne pourrait exploiter lui-même sans exposer ses finances aux plus graves éventualités, et, d'autre part, que si l'État, après avoir

Droits réservés au Cnam et à ses partenaires

racheté les concessions, livrait nos voies ferrées à des Compagnies fermières, il serait obligé d'attribuer à ces Sociétés une part de bénéfices égale à celle qui était réservée aux Compagnies actuelles par les contrats soumis à la sanction du Parlement. Il citait, comme peu encourageants, l'exemple du réseau belge et même celui du réseau de l'État français, qui, malgré l'esprit d'initiative de ses administrateurs, donnait un rendement insuffisant et que beaucoup de bons esprits désiraient voir disparaître. Il évaluait à 50 ou 55 millions, soit au tiers environ, l'allègement annuel que les conventions apporteraient à nos charges budgétaires, par suite du concours de 600 millions des Compagnies à la construction des 10 000 kilomètres à leur concéder, et de ce fait que l'État n'aurait plus à supporter les insuffisances de recettes des lignes nouvelles, évaluées à 2 500 fr. par kilomètre.

Passant à la question des tarifs, M. Gaston Bazille faisait remarquer que cette question n'avait pu être abordée de front dans des contrats dont le but était surtout d'achever le réseau, d'augmenter la part de l'État dans les bénéfices des Compagnies et de réduire le fardeau des finances publiques. On ne pouvait réclamer tout à la fois aux Compagnies des sacrifices importants, sous forme de dépenses de premier établissement et sous forme d'abaissement des taxes. Quant à la maîtrise des tarifs, préconisée par certaines personnes, elle eût exigé, soit le rachat, soit tout au moins la consolidation des dividendes, et eût conduit à solidariser le sort du budget avec celui de l'exploitation des chemins de fer. Néanmoins le Gouvernement avait pu faire insérer dans les conventions une clause importante pour la diminution ultérieure des tarifs de voyageurs, en cas de dégrèvement de l'impôt sur les transports en grande vitesse ; il avait obtenu des Compagnies la promesse de simplifier

Droits réservés au Cnam et à ses partenaires

leurs taxes de petite vitesse et de réduire notablement un grand nombre de prix, ainsi que l'amélioration du régime des transports internationaux. La Commission comptait sur la prompte réalisation de ces engagements. M. Gaston Bazile exprimait, en passant, l'avis que, si les tarifs de gare à gare avaient donné lieu à des abus, il ne fallait cependant pas les proscrire en principe, sous peine de préjudicier aux intérêts des industriels et des consommateurs.

En résumé, l'honorable rapporteur constatait que l'adoption des propositions du Gouvernement mettrait fin à des incertitudes inquiétantes pour le pays, rendrait la confiance au marché financier, répondrait au vœu des chambres de commerce, assurerait la construction du troisième réseau, l'amélioration des tarifs et l'augmentation de la part du Trésor dans les bénéfices, tout en laissant intacts le droit de rachat et les prérogatives de l'État. Il concluait à l'approbation des conventions.

XII. — DISCUSSION GÉNÉRALE AU SÉNAT [J. O., 16, 17, 18, 20 et 21 novembre 1883].

M. Gaston Bazille ouvrit la discussion générale au Sénat par un discours clair et précis, qui ne constituait qu'un développement de son rapport et sur lequel nous pourrons, par suite, passer très rapidement.

L'orateur insistait notamment sur les circonstances qui imposaient au Parlement le devoir rigoureux de viser à l'économie et de restreindre les dépenses, à savoir : diminution des plus-values des impôts, qui en 1878, 1879 et 1880, avaient atteint annuellement 100 à 150 millions; dégrèvements qui avaient réduit les recettes de 275 millions; réduction de nos récoltes, qui nous obligeait à acheter pour 300 ou 400 millions de vin par an ; diminution de nos exportations par le fait de l'ouverture du Saint-Gothard,

Droits réservés au Cnam et à ses partenaires

qui avait facilité, à notre détriment, les relations de certains pays du Nord avec l'Italie, et du développement de l'industrie étrangère, souvent plus favorisée au point de vue des matières premières et de la main-d'œuvre. Repoussant, comme il l'avait déjà fait dans son rapport, la suspension des travaux et le rachat du réseau, il montrait les avantages des conventions, et spécialement ceux qui résultaient de l'allègement du budget, de la faculté réservée à l'État de substituer à son crédit celui des Compagnies, du remboursement anticipé des avances du Trésor au titre de la garantie d'intérêt, de la simplification des comptes, de la diminution du revenu réservé aux Compagnies avant partage, de l'augmentation de la part de l'État dans les bénéfices, des engagements relatifs à l'amélioration des tarifs. Examinant les dispositions introduites par la Chambre des députés, pour astreindre à la réélection les membres du Parlement qui accepteraient, au cours de leur mandat, les fonctions d'administrateur des Compagnies, il exprimait l'avis que cette disposition témoignait d'une suspicion regrettable, qu'elle prêtait le flanc à de graves objections, mais que cependant elle n'avait rien d'inconstitutionnel et pouvait être maintenue. Citant un certain nombre de critiques relatives, soit à la modification de la loi Montgolfier, soit aux marchés directs contractés avec les Compagnies pour l'exécution de travaux qu'il eût été préférable d'adjuger, soit à l'admission des dépenses d'accidents dans les comptes qui pourraient un jour servir de base au rachat, il reconnaissait à ces critiques une certaine portée, mais estimait qu'elles étaient compensées par des avantages incontestables. Sans professer pour les conventions un enthousiasme excessif, la Commission acceptait le mariage de raison proposé par le Gouvernement.

M. Gaston Bazille énumérait en outre un certain nombre

Droits réservés au Cnam et à ses partenaires

de vœux ou de pétitions, sur lesquelles il appelait la sollicitude du Ministre :

Pétition des agents du cadre auxiliaire des travaux publics, tendant au maintien de leur emploi par les Compagnies ;

Pétition ayant pour objet l'assimilation des fonctionnaires civils aux militaires, au point de vue des réductions de tarifs ;

Pétition des professeurs départementaux d'agriculture, qui désiraient obtenir des facilités de parcours ;

Vœu de M. Gilbert-Boucher, pour le prolongement de la ligne de Luzarches jusqu'au chemin de fer du Nord (8 km.) ;

Vœu de M. de Lareinty, pour l'exécution de la ligne de Guéméné à La Chapelle-sur-Erdre (classée en 1879 sous le n° 61) ;

Vœu de M. de Saint-Vallier, pour le rachat de la ligne d'intérêt local de Crécy-sur-Serres à la Fère ;

Vœu de M. Claude, pour l'application des tarifs de la Compagnie de l'Est au chemin de Remiremont à Cornimont ;

Vœu de M. Labiche, pour l'incorporation du chemin de Montsecret à Chérencé dans le réseau d'intérêt général ;

Vœu de la ville d'Elbeuf, en faveur d'un raccordement entre Elbeuf et Louviers, sur la grande ligne de Paris à Rouen, vers Gaillon ;

Vœu de M. Chaumontel, pour la construction du chemin d'Annecy à Albertville (classé en 1879 sous le n° 126) ;

Vœu de M. Chardon, pour le prolongement de la ligne d'Annemasse à la Roche jusqu'à Chamonix (classé en 1879 sous le n° 125) ;

Vœu des sénateurs de l'Hérault, en faveur du chemin d'Estréchoux à Castanet-le-Haut (classé en 1879 sous le n° 153) ;

Droits réservés au Cnam et à ses partenaires

Vœu de M. Barbey, pour l'exécution d'une ligne de Graulhet à Fiac ;

Vœu de M. Xavier Blanc, en faveur de deux lignes, l'une de Sisteron à Embrun (en remplacement de celle de Digne au chemin de Savines à Barcelonnette, classée en 1879 sous le n° 138), et l'autre de Frayssinous à Saint-Bonnet ;

Vœu de M. Mayran, en faveur d'une ligne d'Espalion à Rodez (classée en 1879 sous le n° 155) ;

Vœu de M. le général Billot, pour les lignes d'Uzerche à Aurillac (classée en 1879 sous le n° 100) et de Bort à Felletin (classée en 1879 sous le n° 102).

M. de Freycinet prit ensuite la parole, pour combattre l'opinion, émise en diverses circonstances, que les conventions étaient la conséquence des fautes commises pendant les dernières années et pour se livrer à un examen de notre situation financière. Le programme de 1879, loin de constituer une œuvre d'improvisation et d'imagination, s'était imposé par la situation d'un grand nombre de lignes qui étaient en souffrance, par la nécessité d'assurer l'exécution des 3 000 kilomètres de voies ferrées votés à la dernière heure de l'Assemblée nationale, par les besoins nouveaux auxquels il était indispensable de satisfaire. L'évaluation des dépenses était alors de 6 milliards, dont 3 500 000 000 fr. pour les chemins de fer à construire, 1 milliard pour les chemins rachetés ou à racheter et 1 500 000 000 fr. pour la navigation. Depuis, M. Varroy avait fait procéder en 1882 à une nouvelle évaluation, qui portait le chiffre à 7 milliards, en tenant compte, d'une part, de certaines augmentations et, d'autre part, de travaux supplémentaires à exécuter dans les ports du Havre, de Bordeaux et de Rouen. Il fallait, d'ailleurs, déduire de l'une ou l'autre de ces estimations 1 milliard, dont la charge incombait aux Compagnies,

Droits réservés au Cnam et à ses partenaires

d'après les conventions antérieures. Il convenait, en outre, de remarquer que, si l'évaluation en capital s'était accrue de 1 milliard, l'abaissement du taux de la rente de 5 % à 4 20 ou à 4 25 % avait à peu près maintenu l'annuité dont l'inscription au budget avait été prévue dès l'origine. Cette annuité était de 250 ou 255 millions. En 1879, les pouvoirs publics comptaient faire face à cette charge :

1° Par la réserve de 170 millions, alors affectée au remboursement de la Banque de France et attribuée depuis au compte de liquidation, mais qui devait devenir libre en 1890 et qui correspondait à une disponibilité immédiate de 110 millions ;

2° Par la participation des Compagnies, que M. Varroy estimait à un milliard en 1882 et que les circonstances avaient ramenée à 600 millions, chiffre correspondant à une annuité de 25 millions ;

3° Pour le surplus, soit pour 115 à 120 millions, par un prélèvement de 8 à 10 millions sur les plus-values des recettes du budget, pendant douze ou quinze ans, chiffre fort modeste, eu égard à l'accroissement réel du rendement des impôts, qui s'était élevé à 50 millions en moyenne par an, depuis 1878.

Comment en était-on arrivé à croire que la continuation des travaux était au-dessus des forces de l'État et qu'il fallait recourir à d'autres combinaisons ? En examinant attentivement les faits, il était facile de reconnaître que, depuis son origine, l'exécution du programme n'avait chargé le budget que de 50 millions, à savoir :

Charge totale afférente aux ressources extraordinaires consacrées à ce programme.....		84 000 000 fr.
A déduire : réduction des avances pour garantie d'intérêt.....	30 000 000 fr.	
A reporter.....	30 000 000 fr.	84 000 000 fr.

Droits réservés au Cnam et à ses partenaires

Reports.	30 000 000 fr.	84 000 000 fr.
Bénéfice net des chemins de fer de l'État.	4 000 000	
Total.	34 000 000 fr.	34 000 000
Reste.		50 000 000 fr.
Il fallait y ajouter les accroissements des budgets de la Guerre et de la Marine.		130 000 000
Celui du budget de l'Instruction publique.		80 000 000
Celui des pensions viagères.		62 000 000
Celui des services postaux et télégraphiques.		42 000 000
Total.		364 000 000 fr.
Soit, avec quelques autres dépenses.		400 000 000 fr.
L'augmentation des recettes pendant la même période n'avait pas dépassé.		250 000 000
Ce qui laissait un écart de.		150 000 000 fr.

On ne pouvait attribuer cet écart aux grands travaux publics que pour une faible part, attendu que les dépenses afférentes à ces travaux n'étaient pas entrées pour plus de 12 à 13 % dans l'aggravation totale des charges depuis 1878.

Le vote des conventions ne serait donc point susceptible de modifier, dans son ensemble, la situation. Tout en reconnaissant, du reste, que les difficultés du moment commandaient la prudence, on ne devait point se laisser aller à des inquiétudes excessives. L'écart de 150 millions n'eût point existé si, à l'exemple de la plupart des Gouvernements antérieurs, le Gouvernement de la République n'eût pas consacré des sommes considérables à l'amortissement, qui devait, pour la seule année 1883, absorber précisément une somme de 150 millions. En regard des charges, il importait de placer l'œuvre considérable accomplie, en quelques années, pour les travaux publics, l'instruction gratuite et obligatoire, la réforme postale et télégraphique, la reconstitution de notre matériel de guerre, l'amélioration du sort des vieux

Droits réservés au Cnam et à ses partenaires

serviteurs de l'État, l'amortissement, les dégrèvements (1). Il importait aussi de remarquer que la dépression temporaire de nos recettes était un phénomène économique se reproduisant périodiquement en France tous les sept, huit, ou neuf ans, et que, sans aucun doute, le rendement des impôts reprendrait, à bref délai, son mouvement ascensionnel. Tout en faisant à la prudence et à la vigilance la part nécessaire, il ne fallait pas se laisser aller à croire que nos finances fussent dans l'état désastreux que l'on s'était plu à décrire.

M. Buffet répondit à M. de Freycinet. Suivant l'orateur, il était souverainement imprudent de se laisser entraîner par les espérances et les illusions. Le véritable patriotisme consistait à ne point dissimuler la gravité de la situation; à ne pas cacher le déficit ; à ne point faire croire à un amortissement de 170 millions, quand on se bornait à payer des obligations à court terme, c'est-à-dire à rembourser des dettes à leur échéance ; à ne pas admettre la possibilité de rétablir l'équilibre du budget par un renouvellement des obligations échues, surtout alors que la combinaison financière de 1879 reposait précisément sur la disponibilité des 170 millions en 1890. Après avoir relevé la contradiction qui paraissait exister entre les propositions du Ministre des travaux publics et ses prédilections, hautement affirmées, pour le rachat des chemins de fer, ainsi que pour la construction et l'exploitation par l'État, M. Buffet en déduisait cette conséquence que, contrairement aux assertions du précédent orateur, le Ministre avait certainement été obligé de sacrifier ses opinions à la nécessité de réparer les fautes accumulées depuis 1879. Pour des motifs différents, il approuvait entièrement la détermination prise par le Gouvernement de faire appel aux

(1) 265 millions.

Droits réservés au Cnam et à ses partenaires

Compagnies; il repoussait, non seulement le rachat et l'intervention directe de l'État dans l'exploitation, mais encore la maîtrise des tarifs, qui eût été de nature à porter la plus fâcheuse atteinte au crédit public; il jugeait même impossible d'exiger des Compagnies des réductions notables de leurs tarifs, au moment où on réclamait d'elles un concours considérable aux travaux. Mais il n'en critiquait pas moins les conventions. A ses yeux, il eût fallu continuer l'application du système inauguré en 1859, de ce système qui avait permis le développement progressif du réseau, sans surcharger nos finances, et dont l'expérience avait prouvé toute la sagesse et toute l'efficacité; il eût fallu persévérer dans l'exécution des chemins nouveaux au moyen des plus-values des lignes antérieurement concédées et, pour cela, limiter et échelonner les concessions nouvelles, ne pas s'obstiner à construire prématurément 9 000 kilomètres de chemins de fer, pour la plupart improductifs, renoncer à l'établissement de voies ferrées qui feraient peser sur l'ensemble des contribuables des charges ne profitant qu'à une catégorie de citoyens. Telles qu'elles avaient été conclues, les conventions ne comportaient point, à vrai dire, un appel sérieux à l'industrie privée : presque toutes les dépenses restaient à la charge de l'État; les Compagnies étaient réduites au rôle d'intermédiaires et, probablement, d'intermédiaires coûteux; l'avenir se trouvait engagé pendant soixante-quinze ans, pour le paiement d'annuités considérables; il était imprudemment grevé au profit de l'heure présente; aucun remède n'était apporté à l'éparpillement de nos ressources et à la prodigalité avec laquelle les pouvoirs publics en avaient disposé durant les dernières années; on pouvait même redouter que le budget d'emprunt n'en fût pas diminué et que les disponibilités sur les prévisions antérieures fussent appliquées à d'autres dépenses. Ne pas

Droits réservés au Cnam et à ses partenaires

abandonner résolument la voie où on s'était engagé, maintenir l'emprunt à l'état permanent, c'était s'exposer à un désastre financier. Vainement invoquait-on la nécessité de tenir les promesses faites au pays et d'exécuter le programme dont, pour sa part, l'orateur répudiait absolument la responsabilité. Ce que le pays avait résolu, dans une heure d'illusion, par l'organe de ses mandataires, il pouvait et devait l'abandonner, en présence des difficultés intérieures et des menaces extérieures qui pesaient sur lui.

M. Tirard, Ministre des finances, crut devoir combattre immédiatement l'argumentation de M. Buffet, au point de vue financier. Il établit que le Gouvernement avait bien procédé à un amortissement, en remboursant le prêt de 1 500 000 000 fr. de la Banque de France, grâce à la sage prévoyance de M. Thiers, et en assurant le paiement des dépenses du deuxième compte de liquidation montant à un milliard, au lieu de consolider cette double dette. Sans doute, une certaine gêne s'était produite à la suite de la grande catastrophe financière de 1881 ; sans doute, on avait donné aux travaux une impulsion excessive, et de cette double circonstance il était résulté, en 1882, un déficit de 32 000 000 fr. Mais il n'y avait point là de quoi justifier le tableau alarmant tracé par M. Buffet. Le Gouvernement était fermement résolu à réduire les dépenses ; il avait témoigné de ses intentions à cet égard, en diminuant de 25 000 000 fr., pour 1884, les allocations de 1883 sur le budget ordinaire, tout en ménageant encore une somme importante pour l'amortissement ; le budget extraordinaire serait réduit de moitié. Le pays pouvait donc être rassuré, et, avec des précautions et de la prudence, il ne tarderait pas à sortir des difficultés passagères contre lesquelles il avait à lutter.

Après M. Tirard, M. Raynal, Ministre des travaux pu-

Droits réservés au Cnam et à ses partenaires

blics, vint réfuter à son tour les critiques de M. Buffet. Repoussant, tout d'abord, l'accusation d'inconséquence formulée contre lui, il affirma de nouveau sa foi dans les capacités de l'État pour la construction des chemins de fer, capacité reconnue d'ailleurs à diverses reprises par les Compagnies, et notamment par celle du Midi, qui n'avait cessé de demander l'exécution de l'infrastructure de ses lignes par les soins de l'administration ; il confirma ses déclarations antérieures au sujet des avantages dont était susceptible l'exploitation par l'État, là où elle pouvait s'établir sans bouleversement, sans révolution économique. Toutefois, étant donnés les précédents, les traditions et l'état de choses existant en France, en matière de chemins de fer, il s'estimait heureux d'avoir pu sauvegarder les intérêts de l'État, en maintenant le régime en vigueur. Répondant ensuite au reproche de ne point avoir modelé les conventions actuelles sur celles de M. de Franqueville, il faisait observer que les lignes comprises dans les contrats préparés par cet éminent ingénieur avaient été fréquemment dotées, non seulement d'une garantie d'intérêt, mais encore de subventions considérables ; qu'en outre les Compagnies sollicitaient, à cette époque, des concessions nouvelles, au lieu de les subir comme aujourd'hui ; que les chemins nouveaux étaient loin de comporter une productivité équivalente à celle des chemins du deuxième réseau ; que, dès 1875, M. Caillaux, alors Ministre des travaux publics, et M. de Franqueville lui-même, encore placé à la tête de la direction générale des chemins de fer, avaient dû, devant la résistance des grandes Compagnies, renoncer à poursuivre l'application des combinaisons antérieures et provoquer la construction directe de quarante et une lignes nouvelles, sans l'intervention, sans la participation des Compagnies ; enfin, que les Compagnies, voyant l'État obligé de recourir à elles, de leur confier

Droits réservés au Cnam et à ses partenaires

l'exploitation du troisième réseau, sans leur imposer de sacrifices et en leur laissant même tout le profit du déversement de trafic sur l'ancien et le nouveau réseau, avaient dû, tout naturellement, se montrer fort peu disposées à traiter avec le Gouvernement. Au surplus, sans méconnaître les grands talents et les immenses services de M. de Franqueville, il importait de ne point exagérer les sacrifices obtenus des Compagnies depuis 1859 ; pour se rendre compte de la mesure de ces sacrifices, il suffisait de se reporter au tableau des dividendes (*Voir* t. IV, p. 985).

Abordant la question du maintien du budget extraordinaire, si vivement critiqué par M. Buffet, le Ministre faisait observer que, ce budget étant affecté à la dotation des canaux, des ports et de divers autres services publics, en même temps qu'à celle des chemins de fer, les conventions n'avaient pu en amener la suppression. Cependant, non content de le décharger des dépenses de chemins de fer, le Gouvernement, imbu des principes d'économie dont M. Buffet s'était fait le champion, avait diminué notablement les dépenses afférentes à la navigation et ramené de 461 à 140 000 000 fr., pour 1884, les ressources à prélever sur ce budget pour les travaux publics. D'autre part, malgré le développement des voies de communication, malgré les charges plus considérables qui en résultaient pour l'entretien, il avait diminué le budget ordinaire de 10 000 000 fr. Enfin, il poursuivait une nouvelle réduction du budget extraordinaire, par une large intervention des chambres de commerce dans les travaux neufs et même dans les travaux en cours pour l'amélioration des ports maritimes.

Passant aux griefs formulés contre l'exagération du nombre des lignes concédées aux Compagnies, M. Raynal faisait d'abord remarquer qu'il était matériellement impossible de s'en tenir au chiffre de 3 à 4 000 kilomètres recom-

Droits réservés au Cnam et à ses partenaires

mandé par M. Buffet, attendu que les travaux étaient engagés sur 6 000 kilomètres et que 1 000 kilomètres présentaient un caractère stratégique. Il montrait, en outre, la situation d'infériorité de notre réseau, relativement à celui des pays voisins, et citait, à cet égard, des chiffres qui nous plaçaient au sixième rang parmi les nations européennes, au point de vue du développement du réseau, soit par rapport à la superficie du territoire, soit par rapport à la population (*Voir* le tableau inséré au tome IV, p. 825). Il y ajoutait ce renseignement, que l'Amérique avait 153 000 kilomètres en 1880, 170 000 kilomètres en 1882 et atteindrait 200 000 kilomètres en 1884 ; qu'ainsi le rapport entre la longueur du réseau et le nombre des habitants était à peu près quintuple du coefficient de la France ; que le Canada était presque dans la même situation ; que l'Allemagne avait ajouté 15 750 kilomètres à son réseau, de 1870 à 1880, tandis que, dans la même période, nous ajoutions au nôtre 10 490 kilomètres seulement. Il rappelait brièvement les grands avantages des chemins de fer pour le pays et le devoir qui s'imposait aux pouvoirs publics de ne pas sacrifier les régions déshéritées, appelées comme les autres à contribuer aux dépenses des travaux publics.

Envisageant l'étendue des charges que l'établissement des 10 000 kilomètres concédés pourrait faire peser sur le Trésor, il exposait que l'État n'aurait rien à payer aux Compagnies en 1884, que l'annuité de 1885 ne dépasserait pas 3 500 000 fr., et que cette annuité croîtrait ensuite avec lenteur, par suite du remboursement anticipé des avances du Trésor, pour atteindre en 1895 le maximum de 65 millions. Sans les conventions, la charge eût été de 150 millions, dont 120 à 125 millions pour la construction et 25 millions pour les insuffisances d'exploitation, évaluées à 2 500 fr. par kilomètre. Il fallait, en outre,

Droits réservés au Cnam et à ses partenaires

tenir compte des produits divers que les lignes nouvelles assureraient à l'État, soit sous forme de perceptions de toute nature, soit sous forme d'économies réalisées : en 1881, ces produits s'étaient élevés à 263 millions (*Voir* t. IV, p. 991). On ne pouvait, même en se tenant dans les limites les plus modestes, estimer à moins de 25 à 30 millions les produits analogues pour les 10 000 kilomètres concédés par les conventions de 1883, si bien que, en définitive, la dépense ne dépasserait pas 25 à 30 millions par an. Enfin, de cette dépense il y avait lieu de déduire la part de l'État dans les bénéfices des Compagnies, part singulièrement augmentée par l'abaissement du revenu réservé et par l'augmentation du prélèvement au profit du Trésor. Malgré la dépression temporaire des recettes, la participation du Trésor était prochaine ; l'affaissement passager des produits en 1883 était un fait économique presque naturel, qui ne préjudicierait nullement à la progression générale des recettes : car l'expérience prouvait que, depuis 1873, à part une exception, tout exercice en accroissement avait été suivi d'un exercice en diminution, mais que la somme des augmentations n'avait cessé d'être supérieure à celle des diminutions. D'après les calculs de son administration, M. Raynal estimait que le partage commencerait en 1887 ou 1888, et que la part attribuée à l'État serait alors de 3 millions environ ; elle passerait à 8 millions en 1889, à 12 millions en 1890, à 19 millions en 1891, à 25 millions en 1892, à 30 millions en 1893, à 36 millions en 1894 et à 42 millions en 1895. Ainsi, même avant l'époque à laquelle les nouveaux chemins seraient terminés, il n'en coûterait plus rien à l'État pour l'achèvement des 10 000 kilomètres faisant l'objet des conventions.

En terminant, le Ministre récapitulait les avantages des contrats soumis à la sanction du Parlement : amélioration des conditions de partage des bénéfices ; concours des Com-

Droits réservés au Cnam et à ses partenaires

pagnies à la construction, pour le quart ou le cinquième des dépenses ; limitation de ces dépenses par des maxima ; prise en charge des insuffisances d'exploitation par les Compagnies; garantie contre les retards dans la livraison des chemins, grâce à la pénalité inscrite dans les conventions ; amélioration des tarifs, dont l'État n'aurait pu prendre la libre disposition, sans accepter un rôle des plus dangereux ; allègement du budget extraordinaire ; solution d'une question difficile qu'il fallait trancher définitivement; développement de l'outillage national et, par suite, de la prospérité de notre industrie. L'orateur était convaincu qu'il avait virilement, courageusement et utilement servi son pays.

M. Tolain, qui monta à la tribune après le Ministre, dirigea une vigoureuse attaque contre les propositions du Gouvernement. Après avoir cherché à établir les responsabilités respectives de M. de Freycinet, qui avait négligé en 1879 d'insister pour le règlement de la question du régime des chemins de fer ; de M. Léon Say, qui n'avait cessé de poursuivre ouvertement la réalisation de ses vues économiques ; du Gouvernement actuel, qui n'avait su, ni s'appuyer sur une expression nette et précise des volontés du Parlement avant de négocier avec les Compagnies, ni faire un budget extraordinaire permettant au besoin de se passer des Compagnies, l'orateur s'efforça de démontrer qu'il était impossible de considérer l'appel aux grandes Compagnies comme un appel à l'industrie privée, et que, faute de concurrence, le Gouvernement avait eu en face de lui, non point l'industrie privée, mais un monopole, dont l'intérêt était de s'organiser et de travailler contre le public et contre le pouvoir central. Ce monopole n'avait plus à faire la preuve de sa mauvaise gestion et de son incurie. Il était arrivé à dépenser 400 000 fr. par kilomètre pour les lignes du nouveau réseau et à ne pas en tirer l'intérêt des dépenses de premier établis-

Droits réservés au Cnam et à ses partenaires

sement, bien que ces lignes donnassent jusqu'à 35 000 fr. de recette brute kilométrique. Son coefficient d'exploitation, pour ce réseau, était absolument excessif (18 000 fr. de dépense pour 28 000 fr. de recette, sur le Nord ; 21 000 fr. pour 35 000 fr., sur l'Est ; 17 000 fr. pour 21 000 fr., sur l'Ouest ; 12 000 fr. pour 15 000 fr., sur le Lyon). L'incapacité de la Compagnie de Lyon, notamment, était éclatante en présence des résultats obtenus par la Compagnie des Dombes.

Examinant les détails des conventions, M. Tolain formulait les objections suivantes :

Caractère illusoire de la clause des maxima pour les dépenses de premier établissement, attendu que ces maxima ne comprenaient point les éléments aléatoires et que les évaluations des Compagnies seraient vérifiées par des ingénieurs de l'État, ayant la même origine, les mêmes traditions, la même éducation et les mêmes tendances professionnelles ;

Infériorité des conventions de 1883 sur celles de 1859, qui fixaient au moins une limite ferme et absolue pour le capital garanti ;

Danger de la construction par les Compagnies, qui seraient naturellement portées à dépenser beaucoup pour rendre les lignes aussi parfaites que possible et réduire leurs charges ultérieures d'exploitation ;

Imputation des insuffisances au compte de premier établissement, c'est-à-dire au compte des dépenses incombant à l'État, jusqu'au jour de l'ouverture complète du troisième réseau ;

Aggravation des conditions du rachat par le remboursement des travaux complémentaires exécutés pendant un certain nombre d'années ; incertitude sur le compte auquel seraient rattachés ces travaux ;

Droits réservés au Cnam et à ses partenaires

Interprétation de la loi Montgolfier contrairement au sens attribué à cette loi par l'Assemblée nationale ; charge considérable qui en résulterait en cas de rachat (7 à 800 millions, peut-être un milliard) ;

Introduction des approvisionnements dans le compte de premier établissement ;

Admission au compte d'exploitation des dépenses afférentes aux accidents, même à ceux qui résulteraient incontestablement de la maladresse, de l'incurie, du défaut de surveillance des Compagnies, et qui auraient dû être laissées à la charge exclusive des actionnaires ;

Suppression de la responsabilité qui incombait aux Compagnies, dans le système des conventions de 1859, pour la fraction de 1 10 % à ajouter aux 4 65 % garantis par l'État ;

Impossibilité d'attribuer une importance réelle au concours des Compagnies, sous forme de livraison du matériel roulant, puisque, en fin de concession, ce matériel leur serait remboursé ;

Cession gratuite de lignes dont plusieurs étaient productives, quoi que l'on en eût dit, et qu'il faudrait racheter à beaux deniers, le jour où l'État serait conduit à reprendre possession du réseau ;

Défaut de solution de la question des tarifs, question vitale pour l'industrie nationale, qui serait frappée de décadence si l'on n'arrivait pas à organiser les transports à bon marché ;

Abandon d'une partie de la dette des Compagnies au titre de la garantie d'intérêt, particulièrement pour la Compagnie de l'Ouest, sous le prétexte que cette dette n'était remboursable qu'à longue échéance, alors qu'elle était immédiatement recouvrable en cas de rachat.

M. Tolain concluait de cette longue énumération que le

Droits réservés au Cnam et à ses partenaires

Gouvernement n'avait, en fait, obtenu des Compagnies aucun avantage réel et sérieux. Il reproduisait le réquisitoire déjà fait à la Chambre contre l'oligarchie aristocratique et financière qui détenait nos voies ferrées, qui les gouvernait avec des pouvoirs pour ainsi dire illimités, qui était affranchie de tout contrôle, non seulement de la part des obligataires, mais encore de la part du plus grand nombre des actionnaires.

Revenant aux tarifs, l'orateur insistait sur le peu d'efficacité du droit d'homologation, qui se bornait, en fait, à un simple droit de veto dont le Ministre hésitait le plus souvent à user, afin de ne pas priver le public du bénéfice de certaines réductions de taxes, malgré le désordre et l'incohérence qui devaient en résulter dans la tarification. Tout en reconnaissant l'impossibilité d'arriver à des barèmes absolument géométriques, il considérait comme souverainement fâcheux de ne pas donner à l'État, sinon la maîtrise des tarifs, du moins l'autorité nécessaire pour faire triompher sa volonté, et de ne pas reconquérir l'élément le plus puissant d'avenir et de prospérité pour notre industrie.

Malgré toutes ces défectuosités, M. Tolain, prenant en considération le sentiment des Chambres, se résignerait à voter les conventions, si elles étaient amendées par l'attribution au Gouvernement du droit de nommer les directeurs des Compagnies, comme il nommait les gouverneurs de la Banque de France, du Crédit Foncier, du Comptoir d'Escompte. Sans cette garantie, l'orateur refusait son adhésion aux propositions du Gouvernement.

M. Clamageran prit la parole après M. Tolain, pour faire acte d'adhésion aux conventions et surtout pour donner son appréciation sur la situation financière. Suivant l'honorable sénateur, les conventions avaient le mérite de contrebalancer les tendances de l'État aux entraînements politiques par

Droits réservés au Cnam et à ses partenaires

l'intérêt commercial des Compagnies, tout en conservant au Gouvernement son droit de contrôle et de souveraineté ; elles assuraient, en outre, à l'État les plus sérieux avantages et ne pouvaient être assimilées, ainsi qu'on l'avait prétendu, à un expédient financier. L'attitude très ferme des Chambres, l'habileté du Ministre et aussi l'intelligence des administrateurs des Compagnies avaient permis d'établir des contrats respectueux des droits et des intérêts du pays, et d'arriver à une entente fondée sur des principes sérieux, véritablement économiques et sociaux.

Se livrant à un examen de l'état de nos finances, M. Clamageran constatait qu'en 1882 le déficit n'avait pas dépassé 32 millions ; qu'en 1883 la situation s'était améliorée, grâce à la plus-value effective des recettes ; que l'accroissement du rendement de l'impôt sur les valeurs mobilières révélait une situation relativement favorable. Il défendait le maintien du budget sur ressources extraordinaires, dont aucun Gouvernement n'avait pu se passer, et qui était de tous points justifié, à la condition d'être maintenu dans de sages limites. Il mettait en relief la supériorité des excédents de recettes, sous la troisième République, comparativement à ceux des régimes précédents (641 millions de 1878 à 1881, au lieu de 506 millions, dont 394 millions dus au reliquat d'un emprunt de guerre, sous l'Empire ; de 152 millions sous la Monarchie de Juillet ; et de 202 millions sous la Restauration). Il rappelait que les pouvoirs publics avaient eu la sagesse de prélever sur ces excédents 58 millions pour la diminution de la dette flottante, alors que, des Gouvernements antérieurs, l'Empire seul avait pris une mesure analogue, restreinte à une somme de 28 millions seulement. S'appuyant sur l'exemple de l'administration de Colbert, sur l'opinion de Necker, il soutenait, contrairement à l'opinion émise par M. Buffet, que le remboursement des dettes exi-

Droits réservés au Cnam et à ses partenaires

gibles à court terme constituait bien un véritable amortissement ; il enregistrait, par suite, ce fait que, depuis 1872, on avait amorti près de 200 millions en moyenne par an, alors que l'amortissement n'avait pas dépassé les chiffres moyens de 18 à 19 millions sous la Restauration, de 20 millions sous la Monarchie de Juillet et de 25 millions sous l'Empire. Il insistait sur la progression croissante de nos plus-values, qui n'avaient fait défaut qu'en 1877, et sur les embarras beaucoup plus grands de certains pays voisins. En résumé, sans méconnaître que la situation fût laborieuse et appelât toute la vigilance des pouvoirs de l'État, il exprimait la conviction que, avec un peu de patience et d'énergie, on arriverait à donner à nos finances toute la prospérité désirable.

M. Féray, président de la Commission, se fit l'organe des vœux du commerce, en demandant une prompte décision sur les tarifs nouveaux proposés par les Compagnies de Lyon, de l'Est et d'Orléans et en appelant la sollicitude du Ministre :

1° Sur les améliorations depuis longtemps réclamées, telles que l'unification de la classification des marchandises sur les divers réseaux, la suppression des frais de transmission, la réduction des taxes afférentes aux engrais et aux matières premières de l'industrie, la diminution des tarifs des deux chemins de Grande et de Petite-Ceinture, l'abaissement des taxes de grande vitesse, la généralisation des billets d'aller et retour, le relèvement du poids maximum des masses indivisibles susceptibles d'être transportées au prix du tarif général ;

2° Sur des redressements indispensables et, notamment, sur la suppression des tarifs de faveur accordés aux produits étrangers, tarifs ruineux pour notre commerce et pour nos exportations.

Droits réservés au Cnam et à ses partenaires

Au début de la séance du 17 novembre, M. Baïhaut, Sous-secrétaire d'État, répondit à M. Tolain et fit valoir les considérations suivantes au sujet des diverses objections qu'avait formulées cet honorable sénateur.

a. Prix de revient des lignes du second réseau des Compagnies. — Les chiffres cités par M. Tolain comprenaient, indépendamment du coût proprement dit de premier établissement, les charges des capitaux pendant la période de construction; les dépenses d'entretien et les insuffisances de l'exploitation des sections successivement mises en service, jusqu'au 1er janvier qui suivait l'ouverture totale de la ligne; les trois cinquièmes des frais d'entretien de la voie et des terrassements, pendant une année à partir de la même époque, pour les sections livrées à la circulation, durant l'année précédente; les dépenses afférentes aux travaux complémentaires.

En fait, les grandes Compagnies et l'État construisaient à peu près au même prix, et il ne fallait pas croire que construire à bon marché constituât toujours une économie réelle.

b. Défaut de garanties du contrôle de l'administration sur les dépenses. — M. Tolain avait fait fausse route en attaquant la camaraderie qui pouvait unir les ingénieurs de l'État et ceux des Compagnies. L'esprit du corps des ingénieurs était l'un des principaux facteurs de l'émulation, de l'honneur et de la haute probité dont ils n'avaient jamais cessé de donner l'exemple. Des faits éclatants prouvaient que les fonctionnaires du contrôle avaient su faire leur devoir, et l'expérience qu'ils avaient acquise depuis 1879, dans les travaux de l'État, leur donnerait encore plus d'autorité et plus de capacité pour exercer leurs fonctions.

c. Caractère illusoire de la clause des maxima. — Cette clause n'avait été acceptée que très péniblement par les

Droits réservés au Cnam et à ses partenaires

Compagnies, qui, n'ayant aucun bénéfice à réaliser, ne voulaient, en revanche, assumer aucun aléa. Au surplus, en cas de difficulté, l'État pourrait provoquer un arbitrage et même recourir à la ressource suprême de l'exécution directe des travaux.

d. Imputation des insuffisances d'exploitation au compte de premier établissement. — Aux termes des conventions, l'imputation se ferait, non pas au compte des travaux payés par l'État, mais au compte de la Compagnie. Au surplus, les Compagnies pauvres, intéressées comme l'État à ne pas charger le compte de garantie et à reporter sur l'avenir les charges du présent, continueraient, comme par le passé, à faire seules usage de cette clause facultative.

e. Ouverture permanente du compte des travaux complémentaires. — Ce compte, jusqu'alors limité en apparence par des maxima, s'était accru en réalité à chaque convention nouvelle. Les Compagnies, arrivées à la limite des dernières ouvertures de crédit et placées sous le coup de la menace du rachat, avaient reculé devant des améliorations qui ne pouvaient être exigées d'elles, qui n'auraient pas accru leur indemnité en cas d'éviction et dont l'ajournement préjudiciait cependant à l'intérêt public. Le Gouvernement avait cru devoir faire cesser cette situation, mais en prenant toutes les garanties voulues, en subordonnant les travaux à l'autorisation du Ministre et en les renfermant dans des limites fixées annuellement par la loi de finances.

f. Aggravation du rachat par le remboursement partiel des travaux complémentaires.— Cette aggravation, mitigée par la limitation des dépenses à rembourser, trouverait sa compensation dans le développement des travaux et dans l'avantage précieux qu'aurait le pays à reprendre, le cas échéant, des lignes en bon état.

g. Interprétation de la loi Montgolfier. — Cette interpréta-

Droits réservés au Cnam et à ses partenaires

tion était conforme à celle qui avait servi de base aux projets de convention de 1878 ; elle était conforme aussi aux intentions de l'Assemblée nationale qui, par la loi Montgolfier elle-même, avait fixé le point de départ de la concession de la ligne de Besançon à la frontière suisse par Morteau à l'époque de la mise en exploitation ; elle était conforme enfin à l'objet même de la disposition, qui était de ne jamais exposer les Compagnies à se voir dépouiller d'une ligne avant son achèvement ou avant sa mise en valeur.

h. Rachat du matériel roulant au terme de la concession. — La clause relative à ce rachat ne constituait pas une innovation; elle existait dans les contrats antérieurs. Le matériel roulant fournissait, d'ailleurs, à l'État un gage pour le remboursement de sa créance, au cas où les Compagnies seraient encore ses débitrices, lors du retour de leur réseau à l'État.

M. Baïhaut rapprochait ensuite la nouvelle convention conclue avec la Compagnie d'Orléans de celles qui avaient été élaborées antérieurement ; il la considérait comme préférable, au point de vue du concours fourni par la Compagnie, du nombre des lignes dont cette Société assumait les charges d'exploitation, du maintien des droits de l'État, des conditions du remboursement de la dette, des conditions du partage des bénéfices. Il chiffrait à la moitié des plus-values du dividende le sacrifice consenti par la Compagnie.

Il insistait sur ce fait, que l'augmentation de la part du Trésor dans les bénéfices faisait disparaître toute probabilité de rachat. Cette mesure ne pourrait plus avoir pour objet que d'attribuer à l'État une autorité absolue sur les tarifs, et les pouvoirs publics ne consentiraient certainement pas à associer ainsi le sort de nos finances aux chances d'exploitation du réseau. Les Compagnies sauraient com-

Droits réservés au Cnam et à ses partenaires

prendre qu'elles avaient intérêt à marcher dans la voie des réformes de la tarification ; leur patriotisme les conduirait à donner à l'intérêt public des satisfactions légitimes.

Quant à la nomination d'un gouverneur par l'État, elle donnerait la responsabilité sans donner la puissance et ne présenterait que des inconvénients.

Voter contre les conventions, ce serait maintenir le statu quo, c'est-à-dire accepter la pire de toutes les solutions ; ce serait rendre très difficile l'achèvement des lignes nouvelles, laisser à la charge de l'État leurs insuffisances et abandonner aux Compagnies les plus-values du trafic apporté par ces lignes sur le premier et le deuxième réseaux.

M. Pouyer-Quertier prononça ensuite un long discours contre les conventions, auxquelles il reprochait de nous lier irrévocablement pour soixante-quatorze ans aux grandes Compagnies, de mettre des dépenses excessives à la charge des contribuables, enfin de ne point améliorer les tarifs. Il jugeait souverainement dangereux, non seulement de maintenir, mais surtout de consolider la toute-puissance des Compagnies, l'omnipotence d'un syndicat dont tous les actes devaient être nécessairement inspirés par un intérêt égoïste, dussent ces actes sacrifier les intérêts du pays. Il considérait comme absolument exagérée l'évaluation des lignes du troisième réseau, qu'il fallait réduire aux proportions les plus modestes et approprier aux intérêts peu importants à desservir. Toutes ces lignes, sauf de rares exceptions, devaient être établies à une voie ; leur prix de revient ne devait pas dépasser 150 000 fr. par kilomètre. On avait de nombreux exemples de construction économique, ne fût-ce que celui du chemin de Gisors à Pont-de-l'Arche, qui n'avait pas coûté plus de 125 000 fr. A la vérité, la main-d'œuvre était un peu plus chère qu'à l'époque de l'établis-

Droits réservés au Cnam et à ses partenaires

sement de ce chemin ; mais, en revanche, les procédés d'exécution s'étaient perfectionnés et le matériel fixe ou roulant n'avait point augmenté de prix. La situation de nos finances ne permettait pas de consommer les dépenses véritablement somptuaires que comportaient les conventions ; elle le permettait d'autant moins que, en dehors des concessions, il resterait encore de nombreuses lignes à ouvrir pour achever la réalisation du programme de M. de Freycinet. Telles qu'elles étaient conçues, les conventions ne déchargeraient le budget qu'en apparence : car, si elles permettaient la réduction des crédits sur ressources extraordinaires, elles entraînaient, en revanche, l'inscription au budget ordinaire d'annuités précisément correspondantes aux charges des emprunts qu'eût réalisés l'État pour exécuter lui-même les travaux. Or le pays était arrivé à l'extrême limite des sacrifices : il payait annuellement, sous forme d'impôts, d'octrois, de prestations, quatre milliards environ, c'est-à-dire 1 400 millions de plus que l'Angleterre ; il en résultait un renchérissement extrême de la main-d'œuvre, des souffrances inouies pour le commerce et l'industrie.

M. Pouyer-Quertier, revenant sur la question du monopole, exprimait la crainte que les concessions nouvelles n'accrussent encore notre infériorité sur les pays voisins et particulièrement sur l'Angleterre, qui jouissait des bienfaits de la concurrence, notamment au point de vue de la vitesse des transports.

Il critiquait la clause des maxima, dont le libellé lui paraissait laisser l'État à la merci des grandes Compagnies.

Mais son effort principal portait sur la question des tarifs. Suivant lui, le droit d'homologation était tout à fait illusoire, et il était indispensable que la voix de l'État ou du public pût se faire entendre avec plus d'autorité. L'orateur attaquait surtout les tarifs internationaux qui, par les

Droits réservés au Cnam et à ses partenaires

faveurs accordées à l'étranger, compromettaient au plus haut point nos exportations et notre production industrielle; il demandait que la France jouît au moins du traitement de la nation la plus favorisée. Il réclamait des abaissements de taxes, de nature à soulager le commerce et l'agriculture en détresse. En résumé, M. Pouyer-Quertier concluait fermement au rejet des conventions.

Répondant à M. Pouyer-Quertier, le Ministre des travaux publics fit valoir que l'État ne se liait nullement aux Compagnies pour soixante-quatorze ans et que, au contraire, le Gouvernement et le Parlement conservaient une liberté absolue. Aucune clause des conventions n'empêcherait d'appliquer les idées d'économie dont le précédent orateur s'était fait le champion : l'expérience prouvait que les Compagnies et surtout l'État étaient loin de construire à des prix exorbitants ; toutefois, il ne fallait pas perdre de vue que la plupart des lignes nouvelles seraient situées dans des régions accidentées et que, en dépit de tous les efforts, leur établissement nécessiterait des sacrifices sérieux. Le système des traités à forfait qu'avait indiqué M. Pouyer-Quertier n'eût fourni aucune garantie contre les dépenses excessives : car, dans l'impossibilité d'évaluer immédiatement les travaux, les Compagnies n'eussent consenti qu'à des prix les mettant à l'abri de tout aléa et leur assurant même des bénéfices. Les attaques dirigées contre l'exécution des chemins compris dans les conventions étaient d'autant moins fondées qu'il s'agissait de voies ferrées ayant surtout pour objet de desservir les intérêts agricoles, c'est-à-dire ceux qu'entendait défendre M. Pouyer-Quertier.

Passant aux tarifs, M. Raynal insistait sur l'impossibilité où s'était trouvé le Gouvernement de réclamer des Compagnies, tout à la fois, un concours notable aux dépenses d'achèvement du réseau, un abaissement du point de par-

Droits réservés au Cnam et à ses partenaires

tage, une augmentation de la part de l'État dans les bénéfices et une diminution considérable des taxes. L'intérêt de l'État, lié plus étroitement que jamais à celui des Compagnies, était de ne point avilir les recettes, sous peine de voir ses avances de garantie augmentées ou sa participation aux bénéfices reculée et restreinte. Au surplus, des améliorations sérieuses avaient été stipulées dans les conventions. Bien que les tarifs de transit ne favorisassent pas, le plus souvent, la concurrence étrangère, comme on l'avait prétendu, bien que leur but et leur effet fussent de conserver à nos ports et à nos chemins de fer un trafic qui leur eût échappé, les Compagnies avaient pris l'engagement de considérer ces tarifs comme applicables à l'exportation des marchandises expédiées vers l'étranger, soit de points situés sur l'itinéraire du transit, soit de points situés dans une zone de 50 kilomètres de part et d'autre; mais on n'avait pu aller jusqu'à les prendre pour régulateurs des tarifs intérieurs et jusqu'à se résigner aux pertes énormes qui en seraient résultées. Les Compagnies avaient également donné une large satisfaction aux plaintes concernant les tarifs d'importation, en se mettant à la disposition de l'administration pour modifier toutes les combinaisons de nature à altérer les conditions économiques du régime douanier. Des réductions très sensibles avaient été obtenues sur les taxes afférentes aux produits agricoles, aux matières premières; l'agriculture préférerait certainement ces diminutions modestes, avec la jouissance des 10 000 kilomètres concédés par les conventions, à des diminutions plus grandes, sans les lignes nouvelles. Des barêmes kilométriques feraient disparaître la plupart des prix fermes : déjà les Compagnies avaient soumis à l'homologation ministérielle des propositions qui, sans être irréprochables, n'en constituaient pas moins de réelles améliorations. Des dégrèvements con-

Droits réservés au Cnam et à ses partenaires

sidérables étaient éventuellement assurés aux voyageurs, pour le cas où le Trésor pourrait renoncer, au moins partiellement, à son impôt sur la grande vitesse; le sacrifice de la surtaxe de 10 %, perçue depuis 1871 au profit de l'État, aurait pour corollaire une diminution de plus de 30 % sur les taxes de la troisième classe ; la suppression complète de l'impôt déterminerait, sur les mêmes taxes, une réduction de 50 % et provoquerait ainsi une révolution économique sans précédent. Du reste, l'adhésion des chambres de commerce était le témoignage le plus sûr à invoquer en faveur des conventions.

Quant au régime de la concurrence en matière de chemins de fer, il conduisait à des résultats désastreux; loin de produire, dans les pays où il existait, les heureux effets signalés par M. Pouyer-Quertier, il avait abouti à une entente entre les Compagnies et à un relèvement des taxes. Appliqué en France, il eût porté obstacle à l'exécution du troisième réseau, qui n'eût pas bénéficié des plus-values des grandes artères, puisque ces artères eussent été doublées ou triplées.

Les adversaires des conventions avaient fait trop bon marché du droit d'homologation. Ce droit, exercé avec prudence et avec fermeté, d'après les avis du comité consultatif, était des plus sérieux; et, du reste, si des réclamations surgissaient après coup, l'homologation, donnée à titre purement provisoire, pouvait toujours être retirée. A défaut d'une formule précise indiquée par M. Pouyer-Quertier pour l'augmentation des pouvoirs de l'État, force était de s'en tenir au régime des conventions.

Le Ministre faisait enfin remarquer combien il était nécessaire de se méfier des comparaisons entre les tarifs des divers pays, quand ces comparaisons portaient sur des moyennes et non sur des transports similaires. Il insistait

Droits réservés au Cnam et à ses partenaires

pour le vote des conventions, qu'il se sentait impuissant à modifier et dont le rejet aurait pour conséquence le maintien du statu quo, c'est-à-dire d'un régime inférieur à celui des nouveaux contrats. Il terminait, en signalant les souffrances de l'industrie des transports et l'impossibilité de lancer cette industrie dans la voie des expériences imprudentes et aventureuses.

Le 20 novembre, M. Tolain fit un retour offensif. Reprenant les objections qu'il avait opposées aux conventions et les termes de la réponse de M. Baïhaut, il s'efforça de prouver que ses critiques étaient restées intactes. Au sujet des craintes qu'il avait exprimées, concernant l'exagération des dépenses dans l'exécution des travaux confiés aux Compagnies, il rappela que des lignes concédées en 1875, et non encore grevées de toutes les charges accessoires énumérées par le Sous-secrétaire d'État aux travaux publics, avaient été indiquées à la Chambre des députés comme ayant coûté 366 000 fr. par kilomètre, et que ce chiffre n'avait pas été contesté. Relativement à l'interprétation de la loi Montgolfier, il fit valoir, d'une part, que le cas spécial de la ligne de Besançon à Morteau ne pouvait prévaloir contre la lettre très nette et très précise de cette loi; d'autre part, que le fait d'un chemin encore en construction, ou tout au moins à peine mis en exploitation quinze ans après sa concession, serait toujours une exception, étant donné le délai d'exécution beaucoup plus court, généralement stipulé dans les conventions.

Aux yeux de l'orateur, les calculs fournis au Sénat par le Ministre des travaux publics, en ce qui touchait la participation probable du Trésor aux bénéfices de 1887 à 1895, constituaient la preuve la plus évidente des avantages accordés aux Compagnies; car, pour se justifier, les prévisions de l'administration exigeaient impérieusement un accroissement notable des dividendes à brève échéance.

Droits réservés au Cnam et à ses partenaires

Les prétendus sacrifices arrachés aux Compagnies étaient loin d'être aussi élevés qu'on l'avait prétendu. Pour la Compagnie de Lyon, par exemple, il y avait lieu de faire deux parts du concours de 100 millions promis à l'État : la moitié de cette somme était afférente à du matériel roulant, dont la valeur serait remboursée en fin de concession ; l'autre moitié trouvait sa compensation, soit dans la suppression de toute éventualité de concurrence et de rachat, soit dans la dépense de 33 millions, qui allait incomber au Trésor pour les lignes de Corbeil à Fontainebleau et de Collonges à Saint-Clair et pour la traversée du Rhône à Avignon, c'est-à-dire pour des sections doublant la grande artère de Paris à Marseille, en des points où les encombrements eussent obligé la Compagnie à faire ce doublement à ses frais. La Compagnie de l'Ouest voyait sa dette réduite de 80 millions. La Compagnie d'Orléans, dont la reprise par l'État ne présentait aucune difficulté financière et qui devait le plus redouter le rachat, était, comme les autres Compagnies, garantie contre cette mesure.

M. Tolain entrait ensuite dans de nouveaux développements sur la question des tarifs, question vitale au point de vue de la vie économique et industrielle du pays. La situation géographique de la France, les conditions financières dans lesquelles avait été établi notre réseau, le concours pécuniaire prêté aux Compagnies par le Trésor, les distances considérables qu'avaient à parcourir nos marchandises, la concentration des voies ferrées entre les mains d'un syndicat financier, tout lui paraissait justifier et nécessiter pour l'État une autorité et un pouvoir bien assis sur la gestion des Compagnies et, particulièrement, sur les tarifs.

Nulle part, à l'étranger, on ne trouvait un état de choses pareil à celui du réseau français. En Angleterre, la concurrence, loin de produire les effets désastreux que l'on avait

Droits réservés au Cnam et à ses partenaires

signalés, avait déterminé le doublement fort utile des lignes produisant plus de 80 000 fr. par kilomètre, et, si les tarifs y étaient aussi élevés qu'en France, il ne fallait pas oublier que la vitesse de transport y atteignait 5 à 600 kilomètres par jour pour les marchandises et que les parcours y étaient beaucoup moins longs. La Belgique avait pu faire d'Anvers un port et un marché de premier ordre. L'Allemagne était en mesure d'engager contre nous une guerre de tarifs des plus dangereuses pour notre commerce. En présence des grands périls auxquels nous étions exposés, il importait que l'État pût apporter aux prix de transport les modifications utiles pour sauvegarder l'intérêt national. L'argumentation produite par le Ministre, en faveur du régime des tarifs de transit, ne pouvait résister à un examen rigoureux : car, si ces tarifs étaient rémunérateurs, il était injuste de ne pas en faire bénéficier les industriels français, qui, par leurs contributions, avaient coopéré à la création des chemins de fer, et s'ils laissaient les Compagnies en déficit, ils constituaient une véritable prime à la concurrence étrangère.

En outre, était-il prudent, au point de vue politique, de mettre entre les mains d'un syndicat financier un personnel immense, une clientèle presque illimitée d'entrepreneurs, de fournisseurs et d'ouvriers ? N'était-ce pas une mesure opposée à celle qui s'imposait à un Gouvernement démocratique ? N'entrevoyait-on pas des complications fatales et inévitables ?

Tout au moins, M. Tolain insistait pour que l'État se réservât la suprême garantie de la nomination des directeurs. Il était impossible de dénier à cette garantie l'efficacité qui lui avait été reconnue pour la Banque de France et le Crédit foncier. Ce n'était là qu'une prétention fort modeste pour l'État, qui avait apporté, à lui seul, à l'œuvre des che-

Droits réservés au Cnam et à ses partenaires

mins de fer une somme équivalente au capital-actions (1 500 000 000 fr.), qui avait assuré le gage de 7 milliards d'obligations et qui ne pouvait se laisser exclure absolument du syndicat, maître non seulement des voies ferrées, mais aussi des correspondances par terre et par eau.

M. Raynal répliqua à M. Tolain. Se référant à la réponse de M. Baïhaut, au sujet du remboursement des travaux complémentaires en cas de rachat, il insista sur la limitation de ce remboursement, sur le caractère d'équité de la clause, et aussi sur les avantages qu'elle présentait pour le public et pour l'État, en hâtant les améliorations, en déterminant les Compagnies à ne jamais reculer devant les perfectionnements utiles, en permettant de maintenir toujours les chemins de fer au niveau des besoins et en dispensant l'État d'exécuter des travaux considérables lors de la reprise de possession du réseau, si cette éventualité devait se réaliser. Relativement à la prétendue libéralité consentie au profit de la Compagnie de Lyon, par l'exécution des lignes de Corbeil à Melun, de Collonges à Saint-Clair, de Lestaque à Miramas, il fit valoir que les deux premières étaient essentiellement stratégiques, que la dernière assurait à Marseille un nouveau débouché et que, si la Compagnie trouvait son compte dans la construction de ses divers chemins, l'intérêt général y gagnait également, au point de vue de la facilité et de la rapidité des transports. En ce qui touchait à l'abandon partiel de la créance de l'État vis-à-vis de la Compagnie de l'Ouest, il rappela que cet abandon apparent correspondait à une opération d'escompte ; sans méconnaître que la convention avec la Compagnie de l'Ouest fût la moins avantageuse, il la justifia par l'opportunité d'appliquer à la région de l'Ouest, comme aux autres régions de la France, le régime inauguré par les conventions et de ne pas lui laisser un compte ouvert

Droits réservés au Cnam et à ses partenaires

au budget sur ressources extraordinaires. Revenant à la comparaison entre notre pays et l'Angleterre, il s'inscrivit en faux contre la prétendue règle suivie en Angleterre pour le doublement des lignes; il fit observer que certaines sections du réseau de la Grande-Bretagne avaient un trafic supérieur à celui de la section la plus chargée du réseau français, celle de Paris à Mantes, et que, envisagé dans son ensemble, le produit kilométrique moyen des chemins anglais atteignait 66 000 fr., chiffre double du produit des chemins français. Il rappela que, dans les pays de la libre concurrence, on voyait des monopoles de fait plus puissants encore qu'en France et, notamment, qu'en Amérique un seul industriel, M. Vanderbildt, possédait 7 à 8 000 kilomètres, sans avoir de comptes à rendre à des actionnaires et sans présenter à ce point de vue les garanties de nos conseils d'administration. La puissance des Compagnies françaises avait son contrepoids dans l'autorité incontestable et incontestée de l'État, dans son action de tous les instants. Les 10 000 kilomètres de lignes peu productives qu'on allait ajouter aux 30 000 kilomètres formant leur domaine antérieur, loin de les fortifier, les affaibliraient en diminuant leurs recettes; à cette cause d'affaiblissement se joindraient les autres sacrifices obtenus dans les nouveaux contrats. Du reste, à aucun moment de notre histoire, les Compagnies n'avaient pu faire échec à l'État; étaient-elles davantage à redouter, après le pacte de paix qui venait d'être conclu? Ce pacte n'était-il pas, au contraire, un fait considérable, un gage pour l'avenir? Ainsi, au point de vue politique aussi bien qu'au point de vue économique, le Sénat pouvait, en toute confiance, ratifier les conventions.

La discussion générale fut close par un discours de M. Buffet. L'honorable sénateur insista de nouveau sur la nécessité de supprimer le budget extraordinaire, à l'occa-

Droits réservés au Cnam et à ses partenaires

sion des conventions avec les Compagnies, et sur la faute que le Gouvernement avait commise, suivant lui, en ne s'inspirant pas suffisamment du système de M. de Franqueville, en ne faisant point un départ entre les bonnes lignes qu'il était possible de concéder immédiatement et celles qu'il convenait d'ajourner, en s'obstinant à imposer dès aujourd'hui aux Compagnies l'exécution de 10 000 kilomètres, en faisant peser sur nos budgets futurs pendant soixante-quatorze ans une charge écrasante, en compromettant ainsi les intérêts commerciaux, industriels et agricoles du pays. M. Buffet avait les doutes les plus sérieux sur l'évaluation de 65 millions donnée par le Ministre, pour la charge totale à laquelle le Trésor aurait à faire face ; il exprimait la crainte que cette annuité fût sensiblement dépassée. Déjà le Gouvernement avait dû avouer, pour le prix de revient kilométrique, une somme de 250 000 francs, supérieure de 50 000 francs à celle qui avait servi de base à ses évaluations de 1879 ; rien ne prouvait que cette majoration fût la dernière, étant donné le coût beaucoup plus élevé des chemins de fer construits antérieurement et les difficultés de terrain à vaincre, pour l'établissement de la plupart des nouvelles lignes. En présence de telles éventualités, la sagesse eût tout au moins commandé de se contenter, dans la plupart des cas, de lignes à voie étroite, de tramways à vapeur. L'orateur faisait observer, d'ailleurs, que le prétendu concours de 600 millions promis par les Compagnies était, au moins pour partie, un véritable mirage ; qu'il comprenait, en effet, des sommes représentant exclusivement des remboursements et que, pour les Compagnies obérées, comme la Compagnie de l'Ouest, l'État serait conduit à payer d'une main ce qu'il recevrait de l'autre. Enfin, tout en prenant acte des réductions promises sur les dépenses afférentes aux autres travaux, il demandait que ces réductions fussent

Droits réservés au Cnam et à ses partenaires

réelles et ne se traduisissent pas par une prolongation de l'ère des emprunts ou par l'affectation des disponibilités à des dépenses d'une autre nature.

XIII. — DISCUSSION DES DIVERSES CONVENTIONS [J. O., 20 et 21 novembre 1883].

L'urgence ayant été déclarée, le Sénat adopta successivement les diverses conventions, après une discussion fort courte sur les articles.

a. Convention avec la Compagnie de Paris-Lyon-Méditerranée. — 1° Amendement de M. Chaumontel, tendant à la concession définitive de la ligne d'Annecy à Albertville. — M. Chaumontel fit valoir, à l'appui de sa proposition, que le chemin d'Albertville à Annecy avait été concédé dès 1856 à la Compagnie du Victor-Emmanuel, qui s'était engagée à l'achever dans un délai de cinq ans ; que le tracé en avait été déterminé par une convention et une loi déclarative d'utilité publique de 1857 ; que les formalités préalables à l'exécution avaient été poussées jusqu'à l'instruction sur l'emplacement des stations ; que d'ailleurs, à cette époque, aucune subvention n'était réclamée des intéressés ; que, sur les entrefaites, était survenue l'annexion de la Savoie à la France ; mais que le traité international obligeait le Gouvernement français à tenir les engagements du Gouvernement italien ; que cependant rien n'avait été fait de 1856 à 1879. Le classement du chemin avait été confirmé en 1879 ; une nouvelle déclaration d'utilité publique était intervenue en 1881. Il importait de ne pas laisser plus longtemps déshéritées des populations dignes du plus grand intérêt.

L'amendement fut repoussé à la suite d'une déclaration du rapporteur, annonçant que la Commission concluait au reje de toutes les propositions fermes de cette nature et se

Droits réservés au Cnam et à ses partenaires

bornait à prier le Sénat de les recommander à la bienveillante attention du Ministre.

2° Amendement de MM. Xavier Blanc et Guiffrey, tendant à la concession définitive de deux lignes : de Sisteron à Saint-Michel-de-Prunières et de Gap à Saint-Bonnet, renvoyées pour étude au Ministre des travaux publics lors du classement de 1879.

La première devait constituer un tronçon d'une grande artère de Marseille au réseau italien ; elle suivait la vallée de la Durance, dont elle ne se détachait que sur une faible longueur, pour toucher Gap ; elle était appelée à rendre de grands services, au point de vue agricole, international et stratégique ; elle devait, de plus, remplacer avec avantage le chemin de Digne à la ligne de Savines à Barcelonnette, dont le tracé rencontrait les plus sérieuses difficultés.

Quant à la seconde, elle devait desservir l'Oberland français et donner des recettes relativement élevées.

L'amendement fut retiré, sur la promesse du Ministre d'en faire l'objet d'une étude attentive.

3° Amendement de M. Chardon, tendant à la concession de la section de La Roche à Chamonix.

L'auteur de cette proposition la défendit en invoquant :

La nécessité de préparer la percée du Mont-Blanc, qui avait été recommandée par des Commissions parlementaires et par un grand nombre de conseils généraux et de chambres de commerce, comme la contre-partie de l'ouverture du Saint-Gothard ;

L'opposition faite en 1875 par le Gouvernement à la concession de cette section, à titre d'intérêt local et sans subvention appréciable, pour le motif qu'elle devait être réservée au réseau d'intérêt général ;

Droits réservés au Cnam et à ses partenaires

La densité de la population de la vallée, qui ne comptait pas moins de 80 000 habitants;

Les enquêtes ouvertes, sur les ordres de l'administration supérieure;

Les produits considérables qui étaient assurés, notamment par les touristes se rendant à Chamonix et les baigneurs de Saint-Gervais;

Enfin, la raison politique.

Toutefois, M. Chardon retira son amendement, sur la promesse du Ministre d'étudier la question avec sollicitude.

4° Observations de M. de Gavardie sur la convenance d'assigner aux lignes concédées un ordre d'exécution, qui fût réglé, non d'après des considérations parlementaires, mais d'après l'intérêt stratégique d'abord et l'intérêt des départements pauvres ensuite.

Le Ministre répondit à M. de Gavardie, en expliquant qu'il aurait égard à l'état d'avancement des études, au prix de revient des lignes, à leur produit probable et surtout aux nécessités stratégiques.

5° Question et observations de M. de Freycinet, en faveur des agents du cadre auxiliaire constitué en 1879.

M. Raynal fit connaître que ces agents n'avaient aucun droit; que leur sort était essentiellement précaire; que cette précarité avait seule pu justifier le supplément considérable de traitement qui leur était alloué; que les Compagnies les prendraient certainement, pour la plupart, à leur service; que les conventions avaient même pour eux le précieux avantage d'éviter un ralentissement des travaux et un licenciement partiel; que, d'ailleurs, il chercherait volontiers les moyens de venir en aide aux employés privés de leur situation; mais qu'il devait naturellement réserver les possibilités budgétaires et l'adhésion du Parlement.

6° Observations de M. Naquet sur la disposition qui sou-

Droits réservés au Cnam et à ses partenaires

mettait à la réélection les députés ou sénateurs acceptant, dans le cours de leur mandat, les fonctions d'administrateur d'une Compagnie de chemins de fer.

Sans s'opposer à l'adoption de cette clause, dont la suppression eût entraîné le renvoi des conventions à la Chambre des députés, l'honorable sénateur insistait pour quelle ne préjugeât pas les décisions définitives à prendre sur le cumul et les incomptabilités. Il considérait comme contraire à l'équité, aux véritables intérêts de la démocratie et aux droits du suffrage universel, et comme constituant un acte de défiance vis-à-vis des membres du Parlement, de fermer la porte des Chambres à des capitalistes qui, n'ayant qu'une modeste aisance, plaçaient leurs capitaux dans l'industrie des chemins de fer et en surveillaient la gestion, alors qu'on la laissait largement ouverte aux banquiers, aux grands commerçants, aux propriétaires d'usines. Loin de creuser un fossé entre le Gouvernement et certaines branches de la haute finance, de la haute industrie, du haut commerce, il jugeait indispensable de chercher, au contraire, à les rapprocher et à les unir. Il tenait pour absolument impolitique d'interdire l'accès des conseils d'admnistration des Compagnies aux amis, aux défenseurs du régime actuel. Il avait les doutes les plus sérieux sur le caractère constitutionnel de la disposition, en ce qui touchait les sénateurs dont le mandat avait une durée réglée par l'article 5 de la loi du 24 février 1875, c'est-à-dire de l'un des monuments de la Constitution. Enfin, il signalait les vides qui pourraient en résulter dans la représentation des départements et qui subsisteraient jusqu'à l'époque normale des élections, s'ils ne réduisaient pas de plus de moitié le nombre des sénateurs de ces départements.

7° Article additionnel proposé par MM. Le Monnier, Dupré et Naquet, et portant que les Compagnies transpor-

Droits réservés au Cnam et à ses partenaires

teraient gratuitement, à l'aller et au retour, les aveugles indigents porteurs d'un titre d'admission à la clinique ophthalmique des Quinze-Vingts. — M. Le Monnier retira sa proposition, après l'avoir recommandée au Ministre.

8° Article additionnel proposé par M. le colonel Meinadier, pour faire profiter du bénéfice du quart de place, dans les 2e et 3e classes, les militaires retraités, autorisés par les généraux commandant les subdivisions territoriales à aller prendre les eaux minérales. — Retiré comme le précédent.

9° Amendement de M. Tolain aux termes duquel le gouverneur de chaque Compagnie devait être nommé par le Gouvernement, en conseil des Ministres, et exercer des attributions définies par un règlement d'administration publique.

M. Raynal obtint le rejet de cet amendement, en faisant valoir que son adoption équivaudrait au rejet des conventions ; qu'elle ne donnerait aucune garantie au Gouvernement ; qu'en revanche, elle ferait peser sur lui une lourde responsabilité ; qu'elle pourrait, le cas échéant, entraver la liberté du Ministre pour la réforme des décisions prises par les conseils d'administration ; que l'assimilation entre les Compagnies et la Banque de France ou le Crédit Foncier était dénuée de fondement ; qu'en effet, ces établissements de crédit n'étaient soumis à aucun contrôle efficace, et que l'État n'avait d'autre moyen d'intervenir dans leur gestion qu'en en nommant les gouverneurs.

b. Convention avec la Compagnie d'Orléans. — 1° Amendement de MM. Le Monnier, Rubillard et Cordelet, tendant à conserver entre les mains de l'État la ligne d'Angers à La Flèche et à reprendre à la Compagnie celle de La Flèche à Château-du-Loir. — Retiré.

Droits réservés au Cnam et à ses partenaires

2° Amendement de MM. Béral et de Verninac, tendant à la concession ferme de la ligne de Cahors à Moissac par ou près Montcuq et Lauzerte. — Retiré.

3° Amendement de MM. Salneuve, Guyot-Lavaline et Goutay, tendant à concéder à la Compagnie la ligne de Saint-Éloi à Pauniat et son annexe de Gouttières à Létrade. — Retiré, après quelques observations de M. Salneuve sur la situation spéciale de cette ligne, qui était déclarée d'utilité publique et pour laquelle une subvention avait été votée et partiellement acquittée par le département.

4° Amendement de MM. le général Billot et le baron Lafond de Saint-Mür, tendant à ajouter aux concessions éventuelles les lignes d'Uzerche à Aurillac, par Tulle, et de Felletin à Bort, par Ussel. —Retiré, à la suite de quelques mots prononcés par M. Lafond de Saint-Mür, qui exprimait l'espoir de voir comprendre au moins le chemin d'Uzerche à Aurillac dans les lignes encore non dénommées à concéder à la Compagnie. L'honorable sénateur prenait acte des promesses bienveillantes du Ministre à cet égard; il ajoutait que les autres chemins classés dans le département devaient être considérés comme simplement réservés.

5° Amendement de MM. le général Billot et Lafond de Saint-Mür, tendant au maintien des tarifs de petite vitesse et des billets d'aller et retour, dont bénéficiaient les populations sur les lignes cédées par l'État. — Retiré.

6° Amendement de MM. de Lavrignais, le baron de Lareinty et le général comte Espivent de la Villeboisnet, pour la concession éventuelle d'un chemin de Guérande à Questembert. Ce chemin devait, avec ceux de Saint-Nazaire à Guérande et de Questembert à Saint-Malo, constituer une grande ligne de Saint-Nazaire à Saint-Malo; les départements de la Loire-Inférieure et du Morbihan le dotaient d'une subven-

Droits réservés au Cnam et à ses partenaires

tion, qui, pour le premier de ces départements, atteignait 20 000 fr. par kilomètre ; il devait, en outre, fournir le moyen d'accoler un pont à largeur normale à celui du chemin de fer, en remplacement de la passerelle insuffisante qui livrait passage à la route nationale de Paris à Brest, par-dessus la Vilaine.

c. Convention avec la Compagnie du Nord. — Cette convention fut votée sans observation.

d. Convention avec la Compagnie du Midi. — 1° Amendement de MM. Mayran et Delsol, pour la concession éventuelle de la ligne d'Espalion à Bertholène.—M. Mayranretira cet amendement, après l'avoir recommandé au Ministre, en insistant sur la faible part faite à son département dans le classement de 1879.

2° Amendement de M. Barbey, pour la concession éventuelle d'une ligne de Graulhet au chemin de Castres à Montauban. —Retiré.

3° Observation de M. de Gavardie, pour la prompte exécution du chemin de Mont-de-Marsan à Saint-Sever, qui était du reste compris dans les concessions définitives.

e. Convention avec la Compagnie de l'Est. — 1° Observation de M. Fresneau, tendant notamment à souligner le droit réservé à l'État de ralentir les travaux, si les circonstances, le taux de la rente, l'état du marché, la situation de notre industrie le commandaient. — M. Raynal répondit que les conventions devaient rassurer l'honorable sénateur à cet égard, attendu que l'État restait libre d'emprunter lui-même ou de fixer les sommes à affecter annuellement par les Compagnies à l'exécution des lignes nouvelles.

Droits réservés au Cnam et à ses partenaires

2° Observations de M. Guiot, sur les employés et ouvriers étrangers attachés au service des Compagnies. — M. Guiot craignait que le départ de ces agents, lors d'une déclaration de guerre, créât des vides difficiles à combler; il conseillait de les remplacer progressivement par des agents français. M. Raynal répondit que le nombre des mécaniciens et des chauffeurs d'origine étrangère ne dépassait pas trente; que leur renvoi pourrait provoquer des représailles funestes pour nos nationaux, bien plus nombreux, employés dans les autres pays; que cependant, le cas échéant, il était absolument armé pour exiger leur révocation.

3° Observations de M. Labordère sur l'opportunité qu'il y aurait à préparer les sections auxiliaires de chemins de fer, constituées en vue de la guerre, au service qui leur incomberait en cas de mobilisation. Question du même orateur au sujet des droits dont disposerait le Gouvernement pour assurer ses transports militaires, dans la période qui précéderait immédiatement une déclaration de guerre. — Sur le premier point, le Ministre répondit que, plusieurs fois déjà, le personnel actif des chemins de fer avait été soumis à une sorte de mobilisation; sur le second, il cita l'article 54 du cahier des charges, aux termes duquel : « Si le Gouvernement avait besoin de diriger des troupes « et un matériel militaire ou naval sur l'un des points des- « servis par le chemin de fer, la Compagnie serait tenue de « mettre immédiatement à sa disposition, pour la moitié « de la taxe du tarif, tous ses moyens de transport »; aux dispositions de cet article s'ajoutait, d'ailleurs, le droit de réquisition, dont le Ministre pouvait toujours user, sous réserve des droits de la Compagnie à une indemnité.

f. Convention avec la Compagnie de l'Ouest. — 1° Amende-

Droits réservés au Cnam et à ses partenaires

ment de M. Jules Labiche, pour la concession à la Compagnie de l'Ouest du chemin d'intérêt local de Montsecret à Chérencé, dont toute l'économie était détruite par la création de la ligne de Fougères à Vire. — Retiré.

2° Amendement de MM. le duc de Broglie et Pouyer-Quertier, tendant à la concession définitive d'un chemin de Bernay à Pont-l'Évêque par Thiberville et Cormeilles. — M. Pouyer-Quertier défendit cet amendement, en invoquant les facilités de l'exécution du chemin et la richesse du pays d'élevage et de pâturage qu'elle desservirait ; mais sa proposition fut rejetée sur l'observation du Ministre, que la ligne demandée n'était point classée.

XIV. — Conclusion. — Les conventions étaient ainsi ratifiées par le Sénat comme elles l'avaient été par la Chambre des députés [Lois du 20 novembre 1883. — B. L., 1er sem. 1884, n° 834, p. 325]. L'œuvre considérable entreprise par le Ministre des travaux publics était couronnée d'un véritable succès ; la question du régime des chemins de fer, si longtemps et si vivement débattue, soit dans le Parlement, soit en dehors, recevait une solution.

Il y a là un fait considérable sur la portée duquel nous n'avons pas à insister. Nous nous bornons à exprimer l'espoir que les difficultés avec lesquelles notre industrie et notre commerce ont à lutter en ce moment seront essentiellement passagères, que l'ère des plus-values ne tardera pas à se rouvrir, et qu'ainsi les Compagnies, associant leurs efforts à ceux de l'Etat, pourront, tout en achevant le troisième réseau, réaliser progressivement les améliorations et les réductions de tarifs impatiemment attendues par le pays.

717. — **Projet de loi pour l'acquisition du matériel roulant nécessaire aux chemins non concédés.** — Le Mi-

Droits réservés au Cnam et à ses partenaires

nistre des travaux publics avait été autorisé à acquérir le matériel nécessaire :

1° Aux lignes composant le réseau d'État, par la loi du 11 juin 1878 ;

2° A la plupart des lignes rachetées en dehors de ce réseau, par les lois autorisant le rachat ;

3° Aux lignes non concédées, comprises dans les lois d'exploitation provisoire, par une disposition de ces lois, qui avait d'ailleurs pu rester, dans la plupart des cas, à l'état de lettre morte par suite des contrats provisoires passés avec les grandes Compagnies.

Dès 1882, il avait signalé à la Chambre la nécessité de ne plus ajourner désormais les acquisitions de matériel, pour les lignes non concédées, jusqu'au jour où l'exploitation serait sur le point d'être organisée, d'une part afin de disposer du délai indispensable pour les commandes et la fabrication, et d'autre part afin de ne pas rester à la discrétion des grandes Compagnies, que l'on fût conduit à traiter avec elles ou, au contraire, à se priver de leur concours.

Le 27 novembre 1882, M. Hérisson, Ministre des travaux publics, présenta à la Chambre un projet de loi à cet effet [J. O., 1883, Doc. parl., Ch. d., p. 2596]. Chaque année, il devait être pourvu à la dépense au moyen des crédits inscrits au budget du ministère pour les études et travaux de chemins de fer exécutés par l'État et pour l'achèvement des lignes rachetées en dehors de la loi du 18 mai 1878.

Le 15 février 1883, M. de La Porte déposa un rapport tendant à l'adoption du projet de loi, mais en limitant la dépense à 55 millions [J. O., 1883, Doc. parl., Ch. d., p. 263].

Les conclusions de ce rapport ne furent pas discutées et ne peuvent plus l'être, après le vote des conventions.

Droits réservés au Cnam et à ses partenaires

718.—**Propositions diverses d'initiative parlementaire.** — En terminant, nous avons à relater diverses propositions d'initiative parlementaire, qui ont été présentées à la Chambre des députés en 1883, ou qui se rattachent à cette année par la date du dernier acte de leur instruction, et sur lesquelles il n'a pas été statué, au moins explicitement. La plupart de ces propositions sont tombées devant le vote des conventions.

I. — PROPOSITION DE M. ACHARD, DÉPUTÉ, EN DATE DU 3 JUILLET 1883, TENDANT A L'ÉTABLISSEMENT D'UN CHEMIN A CIEL OUVERT SUR LE DÉTROIT DE LA MANCHE [J. O., 1883, Doc. parl., Ch. d., p. 1368].

M. Achard, après avoir examiné les travaux entrepris à l'étranger pour nous enlever le transit de l'Inde et de l'extrême Orient et pour ruiner le port de Marseille, s'efforçait d'établir la nécessité de fixer en France le débouché du commerce de l'Angleterre avec l'Orient, par la construction d'un pont sur le détroit ou d'un tunnel.

La lenteur avec laquelle progressaient les travaux préparatoires du tunnel, le délai que comporterait son exécution, déterminaient cet honorable député à se prononcer pour la construction, plus rapide et moins aléatoire, d'un passage supérieur. Cet ouvrage devait avoir 36 kilomètres de longueur; la faible profondeur de la mer (28 m. en moyenne) et l'existence de rochers affleurant presque le niveau des basses mers, à mi-distance entre la France et l'Angleterre, devaient permettre d'exécuter le travail sans difficultés supérieures à celles qui avaient été déjà abordées sur le continent et en Amérique. Toutefois, M. Achard se bornait à demander provisoirement que le département de la marine fît contrôler et compléter par ses ingénieurs les sondages entrepris par les promoteurs de l'œuvre.

Droits réservés au Cnam et à ses partenaires

II. — PROPOSITION DE MM. ACHARD ET DE VINGT-SIX AUTRES DÉPUTÉS POUR L'EXPROPRIATION DU BAIL CONSENTI PAR LA COMPAGNIE DU CANAL DU MIDI EN FAVEUR DE LA COMPAGNIE DES CHEMINS DE FER DU MIDI, POUR LE RACHAT DE CE CANAL ET POUR L'ABROGATION PARTIELLE DU DÉCRET DU 21 JUIN 1858 [J. O., 1883, Doc. parl., Ch. d., p. 1388].

M. Achard rappelait le rôle important des canaux dans la lutte nationale contre la concurrence étrangère, non seulement comme voies de transport économiques, mais encore et surtout comme modérateurs des tarifs de chemins de fer. Il reproduisait le texte de la loi de classement de 1879, qui avait compris parmi les lignes principales la grande artère de l'Océan à la Méditerranée, par le canal latéral à la Garonne et le canal du Midi, et qui avait posé le principe du rachat des canaux concédés; il invoquait l'opinion de M. Sarrien, rapporteur de cette loi, qui s'était prononcé dans les termes les plus catégoriques pour le rachat des voies navigables placées, par suite d'une erreur économique injustifiable, entre les mains de la Compagnie des chemins de fer du Midi. Il retraçait l'historique des circonstances dans lesquelles cette Compagnie était parvenue à stériliser ces puissants instruments de transport et à porter à 0 fr. 035 la moyenne du taux kilométrique du fret, alors que le chiffre correspondant, pour les autres canaux, ne dépassait pas 0 fr. 015. Il insistait sur la situation d'infériorité dont souffrait ainsi la région du Midi, comprise pour une très faible somme dans la répartition des estimations du classement.

Le rachat du canal du Midi et l'expropriation du bail d'affermage, consenti par la Compagnie concessionnaire au profit de la Compagnie du chemin de fer, ne pouvaient présenter aucune difficulté légale. Pour le canal latéral à la Garonne, il y avait matière à litige sur la possibilité du

Droits réservés au Cnam et à ses partenaires

rachat isolé, bien que le cahier des charges de 1857 n'eût pas reproduit explicitement la clause de solidarité entre la voie navigable et la voie ferrée à cet égard; mais il était une mesure qui s'imposait, c'était l'abrogation du décret inconstitutionnel du 21 juin 1858, par lequel le tarif du cahier des charges de 1852 avait été indûment relevé.

L'opération du rachat du canal du Midi ne devait point peser lourdement sur le Trésor. On pouvait estimer, par aperçu, à une vingtaine de millions l'indemnité à allouer aux porteurs des actions créées en 1810 et 1821 ; quant à la Compagnie du chemin de fer du Midi, elle était en perte et ne serait dès lors pas fondée à élever des prétentions sérieuses à une allocation considérable.

D'un autre côté, le rétablissement des tarifs de 1852 sur le canal latéral à la Garonne, étant un simple retour à la légalité, ne pouvait ouvrir un droit à indemnité.

En résumé, M. Achard exprimait le regret que le Ministre n'eût pas profité des conventions nouvelles pour reprendre le canal latéral à la Garonne et, se réservant de soulever à nouveau la question, il proposait de décider :

1° L'expropriation du bail relatif au canal du Midi ;

2° Le rachat de ce canal ;

3° Le rétablissement des tarifs de 1852 sur le canal latéral à la Garonne (1).

III. — Proposition de M. Blancsubé, député, en date du 11 novembre 1882, en faveur de la participation du personnel ouvrier aux bénéfices [J. O., 1882, Doc. parl., Ch. d., p. 2351].

M. Blancsubé proposait de créer, dans toute Société

(1) *Voir* la discussion relative à la convention de 1883 avec la Compagnie du Midi, p. 265.

Droits réservés au Cnam et à ses partenaires

nouvelle ayant un privilège de l'État, d'un département ou d'une commune, une caisse des ouvriers et employés, à laquelle serait affecté le quart des actions. Ces actions entreraient dans la répartition des dividendes et seraient ensuite libérées au moyen de prélèvements sur ces dividendes ; elles donneraient droit à une représentation proportionnelle dans le conseil d'administration. Pour les sociétés préexistantes, une caisse semblable devait être constituée progressivement, au moyen du versement, à titre d'avance, du dixième des bénéfices.

Au nom de la Commission d'initiative parlementaire, M. Bisseuil conclut [J. O., 1883, Doc. parl., Ch. d., p. 686] à ne point prendre en considération cette proposition, qui lui paraissait contraire à la liberté du travail et aux intérêts bien entendus de l'industrie ; susceptible d'introduire l'anarchie dans les régions commerciales et industrielles et de provoquer une décadence et des ruines irrémédiables pour le pays, en augmentant le prix de revient de la fabrication ; opposée enfin au principe du droit de propriété.

IV. — PROPOSITION DE M. DE JANZÉ, DÉPUTÉ, EN DATE DU 20 NOVEMBRE 1882, SUR LA RÉORGANISATION DU CONTRÔLE DE L'EXPLOITATION DES CHEMINS DE FER [J. O., 1882, Doc. parl., Ch. d., p. 2546].

Cette proposition était précédée d'un long exposé des motifs, ne comptant pas moins de 64 pages. M. de Janzé rappelait la nécessité d'un contrôle rigoureux : 1° sur la gestion financière des Compagnies, pour les empêcher de grossir le chiffre apparent de leurs recettes nettes, en vue de l'éventualité du rachat, et pour sauvegarder les intérêts du Trésor, au point de vue de la garantie d'intérêt ou du partage des bénéfices ; 2° sur leurs opérations com-

Droits réservés au Cnam et à ses partenaires

merciales, pour porter obstacle aux abus de leur monopole et pour assurer l'exacte application des taxes homologuées ; 3° sur leur exploitation technique, pour protéger la sécurité publique, trop souvent sacrifiée à leur intérêt pécuniaire. Ce contrôle devait être exercé par des hommes d'une compétence incontestable et incontestée.

L'organisation en vigueur était, suivant M. de Janzé, absolument défectueuse du sommet à la base de l'échelle hiérarchique, aussi bien pour le contrôle commercial que pour le contrôle technique.

Les inspecteurs généraux, directeurs du contrôle, étaient dépourvus des connaissances et de l'expérience nécessaires pour s'acquitter de la partie commerciale de leurs fonctions. Quant aux inspecteurs de l'exploitation et aux commissaires de surveillance administrative, malgré les examens institués par M. de Freycinet, ils étaient encore recrutés dans des conditions telles que leur incompétence était manifeste. Les commissaires de surveillance se trouvaient d'ailleurs placés en fait, tant par la bienveillance excessive de leurs chefs pour les Compagnies que par l'insuffisance de leurs connaissances, dans un véritable état de subordination. Aussi, les Compagnies continuaient-elles à commettre impunément les abus les plus criants, à appliquer des taxes illicites, à s'approprier indûment des trop perçus, à obtenir l'homologation de tarifs nuisibles à l'intérêt public.

Le contrôle technique était également illusoire. Les Compagnies étaient toujours parvenues à triompher des rares fonctionnaires qui avaient fait preuve de quelque indépendance à leur égard. Dirigées par des hommes habiles, servies par leurs journaux dont elles rémunéraient l'influence, comptant dans leurs conseils des administrateurs ayant joué un rôle politique important et de puissants financiers, ayant à leur service toute une armée d'ingénieurs de

Droits réservés au Cnam et à ses partenaires

l'État, elles étaient véritablement omnipotentes et n'avaient à redouter ni l'action des inspecteurs généraux du contrôle, qui le plus souvent étaient étrangers à la pratique des chemins de fer, ni celle des ingénieurs en chef intermédiaires inutiles entre les directeurs et les ingénieurs, ni celle des ingénieurs ordinaires absorbés par d'autres fonctions, encore moins celles des gardes-mines et des conducteurs des ponts et chaussées trop peu expérimentés et placés trop bas dans l'échelle hiérarchique pour faire acte d'indépendance.

Les intérêts financiers de l'État étaient compromis au plus haut point par les majorations fictives des comptes de premier établissement, par l'augmentation incessante de ces comptes, par leur confusion avec ceux de l'exploitation.

Il y avait là une situation à laquelle il importait de porter un remède immédiat. Les mesures à prendre devaient consister :

A enlever toute attribution financière proprement dite au service du contrôle de l'exploitation et à laisser exclusivement le soin de cette partie de la surveillance à l'inspection des finances ;

A reporter au ministère du commerce le contrôle commercial et le contrôle technique qui en était inséparable ;

Tout en maintenant, près du Ministre du commerce, les comités institués près du Ministre des travaux publics, à remanier ces comités, de manière à attribuer aux représentants du commerce et de l'industrie la majorité dans le comité consultatif et à faire une large part aux ingénieurs civils dans le comité de l'exploitation technique ;

A imposer l'obligation d'un concours à tous les candidats aux emplois du contrôle et à faciliter l'introduction dans ce service des fonctionnaires et agents expérimentés des Compagnies.

Droits réservés au Cnam et à ses partenaires

Développant ces principes et en déduisant les conséquences, M. de Janzé formulait une proposition en vingt-sept articles dont les dispositions principales étaient les suivantes :

Le service du contrôle, tel qu'il existait, était supprimé (art. 1) et remplacé par un nouveau service placé dans les attributions du Ministre du commerce (art. 2).

Le comité consultatif et le comité de l'exploitation technique devaient être réorganisés dans le sens des indications qui précèdent. Les administrateurs ou agents des Compagnies ne pouvaient y être admis qu'avec voix consultative. Les procès-verbaux de leurs délibérations devaient être communiqués à la presse et à tout requérant (art. 3).

Il devait être institué, près de chaque Compagnie, deux services distincts de contrôle, l'un commercial, l'autre technique, relevant du directeur de l'exploitation des chemins de fer au ministère du commerce (art. 4) et confié le premier à un inspecteur principal ayant sous ses ordres des inspecteurs particuliers et des commissaires de surveillance, et le second à un ingénieur principal ayant sous ses ordres des ingénieurs ordinaires assistés d'inspecteurs techniques et secondés par les commissaires (art. 5).

Les nominations aux fonctions que comportaient ces deux services étaient subordonnées à un concours (art. 6). Toutefois, après la réorganisation, l'obligation d'un examen préalable n'était maintenue que pour l'entrée dans le corps ; cette entrée ne pouvait avoir lieu que par les grades d'inspecteur technique et de commissaire et, pour la moitié des vacances, par les grades d'ingénieur ordinaire et d'inspecteur particulier (art. 7). La durée des services antérieurs des agents de l'État ou des Compagnies admis au service du contrôle devait entrer en ligne de compte pour la fixation de la pension de retraite (art. 8).

Droits réservés au Cnam et à ses partenaires

Tous les fonctionnaires du contrôle avaient la qualité d'officiers de police judiciaire, auxiliaires du parquet (art. 9) ; ils avaient, vis-à-vis des Compagnies, les droits de visite, de communication et de saisie (art. 10).

Toute proposition de tarif envoyée au Ministre du commerce devait être accompagnée du dossier de l'instruction préalable faite par la Compagnie (art. 11).

Les Compagnies étaient tenues de remettre un exemplaire de leurs règlements, instructions, ordres de service, etc., aux fonctionnaires du contrôle et aux chefs des parquets, sous peine d'une amende de 16 fr. à 500 fr. (art. 12).

Il devait être procédé : 1° à la refonte et à l'uniformisation immédiate des règlements des Compagnies ; 2° à leur revision tous les quatre ans au moins (art. 13).

Tous les mois, les Compagnies étaient tenues de remettre aux commissaires de surveillance la liste des perceptions donnant lieu à détaxe, sous peine d'une amende égale à dix fois la valeur de la somme indûment perçue. Cette liste devait être communiquée à toute réquisition des intéressés. Les taxes à disposition, qui n'auraient pas été réclamées dans le délai de trois ans, étaient acquises au Trésor pour constituer un fonds de gratifications au profit des fonctionnaires du contrôle (art. 14).

Les plaintes du public devaient être portées à la connaissance des commissaires de surveillance et donner lieu à une instruction administrative dont les résultats seraient notifiés au plaignant dans le délai d'un mois. Il en était de même pour les réclamations adressées directement au ministère (art. 15).

En cas d'action publique, le tribunal ne pouvait statuer que sur le vu du rapport de l'ingénieur ou de l'inspecteur principal ; en cas d'action civile, il devait également ordonner le dépôt de ce rapport, s'il en était requis (art. 16).

Droits réservés au Cnam et à ses partenaires

Tout fonctionnaire de l'État, admis dans le nouveau service ou attaché à une Compagnie, devait être rayé des cadres du corps auquel il appartenait (art. 17).

Aucun fonctionnaire du nouveau service ne pouvait entrer au service d'une Compagnie moins de trois ans après sa sortie des cadres. Les dérogations à cette règle plaçaient le directeur de la Compagnie sous le coup des peines prévues par l'article 417 du Code pénal (art. 18).

Les chefs de service devaient présenter des rapports annuels, destinés à être insérés à l'*Officiel* dans le délai d'un mois (art. 19).

Les contraventions commises par les Compagnies aux ordonnances ou décrets portant règlement d'administration publique sur la police, la sûreté ou l'exploitation des chemins de fer, ainsi qu'aux prescriptions du Ministre du commerce, étaient punies d'une amende de 16 fr. à 3000 fr. En cas de récidive dans l'année, cette amende était portée au double, et le tribunal pouvait prononcer contre l'agent responsable un emprisonnement de trois jours à un mois (art. 20).

Les permis de circulation devaient être détachés d'un registre à souche coté, visé et paraphé par un fonctionnaire du contrôle. En cas de délivrance d'un laissez-passer ou de réduction de prix, sans l'autorisation de l'administration, au profit d'une personne autre que les agents du contrôle, les employés des Compagnies et leurs familles et les indigents, la Compagnie était considérée, dans ses relations avec l'État, comme ayant perçu la taxe totale (art. 21).

Les retards dans l'exécution des mesures de sécurité prescrites par le Ministre étaient punis d'une amende de 1 000 fr. par jour de retard et, en cas d'accident, rendaient le directeur et les administrateurs solidairement responsables vis-à-vis des victimes et de leur famille (art. 22).

Droits réservés au Cnam et à ses partenaires

Tout agent de chemin de fer devait obtenir un congé d'un jour par mois (art. 23).

Le travail des agents des Compagnies était limité à douze heures par jour dans le service sédentaire et à dix heures dans le service actif, sous peine d'une amende de 100 à 500 fr. pour leur chef direct, sauf le cas de force majeure judiciairement établi (art. 24).

Si le travail imposé à un agent, en dehors de ces limites, amenait un accident, le chef direct de cet agent pouvait être frappé des peines prévues par l'article 19 de la loi du 15 juillet 1845 (art. 25).

Étaient passibles des mêmes peines, en cas d'accident, le chef d'exploitation de la Compagnie et l'inspecteur technique reconnus coupables de négligence (art. 26).

Enfin, tout chef de service ayant donné verbalement ou par écrit un ordre contraire aux règlements était puni d'un emprisonnement d'un an à cinq ans (art. 27).

Le 17 février 1883, M. Remoiville, rapporteur, conclut à la prise en considération [J. O., 1883, Doc. parl., Ch. d., p. 266].

v. — Proposition de M. Lesguillier et de trente-cinq autres députés, en date du 10 mai 1883, concernant la réforme des tarifs de chemins de fer [J. O., 1883, Doc. parl., Ch. d., p. 722].

Aux termes de cette proposition, les tarifs devaient, à l'avenir, être fixés d'après les règles ci-après dans toutes les lois de concession et dans les conventions avec les Compagnies concessionnaires.

Les tarifs de grande et de petite vitesse seraient à base décroissante de 0 fr. 25 à 0 fr. 15, de 0 fr. 15 à 0 fr. 10, de 0 fr. 13 à 0 fr. 09, de 0 fr. 11 à 0 fr. 07, de 0 fr. 09

Droits réservés au Cnam et à ses partenaires

à 0 fr. 05, de 0 fr. 07 à 0 fr. 035, de 0 fr. 06 à 0 fr. 025 et de 0 fr. 05 à 0 fr. 02, suivant les barêmes.

Les Compagnies seraient autorisées à majorer la longueur de 5 % pour les itinéraires à rampe de 0. 01 à 0. 011, de 10 % pour les itinéraires à rampe de 0. 011 à 0. 012, de 15 % pour les itinéraires à rampe de 0. 012 à 0. 013, et ainsi de suite avec augmentation de 5 % pour chaque accroissement de 0. 001 dans l'échelle des inclinaisons, jusqu'à concurrence d'un maximum de 100 % pour les rampes de 0 029 et au-dessus.

Les conventions avec les Compagnies pourraient autoriser des tarifs exceptionnels de gare à gare, sauf ratification par la loi. En cas d'urgence, le Ministre était investi de la faculté d'autoriser provisoirement, pour un délai de trois mois, les tarifs de cette nature, sauf à les soumettre immédiatement à la sanction du Parlement.

Les prix des places de voyageurs, impôt non compris, seraient fixés d'après les 5e, 7e et 8e barêmes ci-dessus indiqués; des billets d'aller et retour, avec réduction de 10 %, seraient délivrés pour tous les parcours.

Les prix des transports à grande vitesse seraient réglés d'après le barême 1 pour les marchandises à la tonne et le barême 5 pour les chevaux et bœufs.

Les prix des transports à petite vitesse, aux conditions des tarifs généraux avec délai d'un jour par 300 kilomètres, seraient réglés comme il suit :

1re série des chemins de fer de l'État. Barême. 2
2e série des chemins de fer de l'État. Barême. 3
3e série des chemins de fer de l'État. Barême. 4
4e série des chemins de fer de l'État. Barême. 5
5e série des chemins de fer de l'État. Barême. 6
6e série des chemins de fer de l'État. Barême. 7

Les prix des transports, aux conditions des tarifs spé-

Droits réservés au Cnam et à ses partenaires

ciaux, par wagon complet et avec délais allongés, seraient réglés ainsi :

1re série.	Barême 5
2e série.	Barême 6
3e série.	Barême 7
4e, 5e et 6e séries.	Barême 8

Tous les tarifs seraient considérés comme communs; les frais et délais de transmission seraient supprimés.

Le droit de l'État de réviser les tarifs et les délais de transport serait formellement stipulé.

Les auteurs de la proposition estimaient les réductions à réaliser ainsi sur les tarifs en vigueur :

Pour les voyageurs, à 25 °/₀ en moyenne (plus de 50 °/₀ pour les voyageurs de 3e classe à grande distance);

Pour les transports en petite vitesse, à 10 °/₀.

Ils invoquaient l'exemple du réseau d'État et le peu d'importance de la circulation en France, relativement au mouvement en Angleterre, pour présager que les réductions seraient largement couvertes par le développement du trafic.

VI. — PROPOSITION DE MM. LESGUILLIER ET SOIXANTE-NEUF AUTRES DÉPUTÉS, EN DATE DU 10 MAI 1883, CONCERNANT L'ÉTABLISSEMENT DES LIGNES NÉCESSAIRES POUR COMPLÉTER LE TROISIÈME RÉSEAU DES CHEMINS DE FER D'INTÉRÊT GÉNÉRAL [J. O., 1883, Doc. parl., Ch. d., p. 720].

Dans leur exposé des motifs, les auteurs de la proposition faisaient observer que notre réseau général était très mal équilibré; que les neuf dixièmes des chemins de fer avaient un trafic insignifiant; qu'au contraire 3 000 kilomètres étaient encombrés, ne pouvaient plus suffire aux besoins croissants de la circulation, avaient un nombre de trains trop restreint et ne se prêtaient pas à une vitesse convenable des transports; que le mal allait encore s'ag-

Droits réservés au Cnam et à ses partenaires

graver par l'ouverture du troisième réseau ; qu'il importait d'y remédier, en doublant, comme les Anglais, les lignes dont la recette brute kilométrique atteignait 70 000 fr. La grande artère nouvelle que visait la proposition était d'ailleurs indispensable pour sauvegarder nos intérêts, menacés par la concurrence étrangère : le tonnage d'Anvers, qui, il y a vingt ans, ne dépassait pas la moité de celui du Havre, lui était actuellement supérieur de 50 % ; le rapport entre le mouvement de Marseille et celui de Gênes était, pendant la même période, descendu de 7 à 2 et cette décadence relative risquait de s'accentuer par le percement du Saint-Gothard et l'établissement d'accès plus faciles de Gênes à la Lombardie ; l'Allemagne nous supplantait sur le marché italien; ses relations avec ce marché, qui, pendant les dernières années, n'avaient pas dépassé 60 000 tonnes, s'élevaient déjà à plus de 300 000 tonnes par an et progresseraient rapidement ; en améliorant nos communications intérieures, nous pourrions sans doute enlever, à notre tour, à l'Angleterre et à la Belgique une partie des 1 800 000 tonnes d'échange de ces deux pays avec l'Italie, grâce à la réduction de 50 % que nous réaliserions sur les prix de transport; des mesures analogues devaient être prises vers la Suisse et l'Espagne.

D'autre part, le doublement des grandes artères donnerait un corps au troisième réseau et permettrait à l'État, soit de l'exploiter sans perte, soit de le concéder dans des conditions avantageuses aux grandes Compagnies, sans imposer au pays un sacrifice supérieur à celui qu'auraient à faire les Compagnies pour améliorer leurs grandes lignes et ne réaliser qu'une solution insuffisante et imparfaite.

M. Lesguillier et ses collègues concluaient à exécuter :

1° Une ligne de Dunkerque à Calais et Marseille par Paris, la vallée de la Loire et Lyon, avec embranchements

Droits réservés au Cnam et à ses partenaires

sur Lille, Dijon et la Suisse, Montluçon, Saint-Étienne, Nice et Cette, par Montpellier ;

2° Une ligne de Paris à Bordeaux, par Auneau, Blois, le Blanc, Angoulême et Cavignac, avec embranchements sur Toulouse, par Limoges, Brive et Cahors, et sur Saintes, par Châteaurenard, Tours et Niort.

Ces lignes devaient être établies, de manière à comporter une vitesse normale de 100 kilomètres pour les trains.

Sauf dans les régions de l'ouest et de l'est, dont le trafic était relativement faible, les chemins du troisième réseau devaient être raccordés avec les grandes artères ci-dessus indiquées.

La dépense était estimée :

Pour 1 900 kilomètres de grandes artères, à 700 000 fr. par kilomètre, soit à	1 330 000 000 fr.
Pour 1 100 kilomètres de lignes de jonction, à 400 000 fr. par kilomètre, soit à.....	440 000 000
TOTAL.....	2 000 000 000 fr.

chiffre correspondant précisément, comme il a été dit précédemment, aux dépenses complémentaires à effectuer par les Compagnies, pendant une période de quinze ans, si elles bénéficiaient de toutes les augmentations de trafic.

VII. — PROPOSITION DE MM. MAUGER ET DE SOIXANTE-QUATORZE AUTRES DÉPUTÉS, EN DATE DU 19 MARS 1883, POUR EXEMPTER DES IMPÔTS SUR LES TRANSPORTS LES OUVRIERS SE RENDANT A LEUR TRAVAIL [J. O., 1883, Doc. parl., Ch. d., p. 577].

M. Mauger justifiait sa proposition par la nécessité de permettre aux ouvriers d'aller chercher le travail là où il pouvait leur en être offert, par les avantages faits aux ouvriers pour leurs voyages en pays étranger, par la compen-

Droits réservés au Cnam et à ses partenaires

sation que procurerait le développement de la richesse publique.

Le 12 mai 1883, M. de Janzé conclut à la prise en considération et au renvoi à la Commission du budget [J. O., 1883, Doc. parl., Ch. d., p. 748].

VIII. — PROPOSITION DE M. ROSELLI-MOLLET, DÉPUTÉ, EN DATE DU 13 MARS 1883, POUR L'ADMINISTRATION DES CHEMINS DE FER DE L'ÉTAT [J. O., 1883, Doc. parl., Ch. d., p. 458].

La proposition de M. Roselli-Mollet se divisait en plusieurs parties, à savoir :

1° Mise en adjudication de l'exploitation du réseau d'État dans les conditions qu'il avait déjà soumises à la Chambre, en 1882. (*Voir* tome V, p. 798.)

2° Suppression des impôts existants sur les transports et institution de nouveaux impôts, comprenant le péage et ne laissant en dehors que le prix de transport proprement dit, l'annuité totale pour l'ensemble de la France étant déterminée par la loi de finances et la répartition étant faite par un conseil supérieur de vingt-deux membres, dont douze nommés par le Ministre de l'agriculture et du commerce et dix élus par les chambres et tribunaux de commerce, par les chambres consultatives, par les sociétés d'agriculture et les comices agricoles. Par un rapport du 14 juin 1883 [J. O., 1883, Doc. parl., Ch. d., p. 1204], M. Roselli-Mollet conclut, au nom de la Commission d'initiative parlementaire, à la prise en considération de la proposition et à son renvoi à la Commission du régime général des chemins de fer.

IX. — PROPOSITION DE M. ROSELLI-MOLLET, DÉPUTÉ, EN DATE DU 13 MARS 1883, POUR LE RACHAT DE LA CONCESSION D'ORLÉANS [J. O., 1883, Doc. parl., Ch. d., p. 457].

Droits réservés au Cnam et à ses partenaires

M. Roselli-Mollet, s'appuyant sur les propositions antérieures de la Commission du régime général des chemins de fer, et notamment sur les termes du rapport de 1880 de M. Baïhaut, insistait pour le rachat immédiat du réseau d'Orléans, afin de donner au réseau d'État l'extension et la liberté d'allures nécessaires, de constituer un champ d'expériences pour l'exploitation industrielle telle qu'il l'avait esquissée en 1882, et d'entreprendre la réforme des tarifs. Une Commission arbitrale, statuant définitivement et sans appel, devait régler l'indemnité due à la Compagnie et recevoir les lignes rachetées. En cas d'insuffisance de la valeur du matériel pour couvrir la dette de la Compagnie, au titre de la garantie d'intérêt, le déficit devait être déduit du montant de l'indemnité. Le réseau, ainsi revenu entre les mains de l'État, devait être réuni au réseau institué en 1878; le Ministre des travaux publics en assurerait l'exploitation provisoire pendant cinq ans et en confierait les deux cinquièmes à l'industrie privée.

Par un rapport du 14 juin 1883, M. Roselli-Mollet conclut, au nom de la Commission d'initiative parlementaire, au renvoi de sa proposition à la Commission du régime général des chemins de fer [J. O., 1883, Doc. parl., Ch. d., p. 1204].

719. — **Observations sur la période de 1879 à 1883.** — Nous avions provisoirement arrêté notre publication (t. III) aux lois de classement de 1879, qui constituaient alors le dernier fait saillant de l'histoire des chemins de fer.

Les deux volumes que nous y ajoutons aujourd'hui embrassent la période comprise entre le classement et les conventions de 1883, qui marquent l'origine d'une ère nouvelle.

Il ne sera pas sans intérêt de jeter rapidement un coup d'œil rétrospectif sur cette période.

Les lois des 16 et 31 décembre 1875 et celle du 17 juil-

Droits réservés au Cnam et à ses partenaires

let 1879 avaient décidé en principe l'exécution, sur le territoire continental de la France, de 8 823 kilomètres de chemins de fer, en dehors des réseaux concédés aux grandes Compagnies et du réseau d'État. Mais elles avaient laissé en suspens la question du régime à attribuer à ces lignes nouvelles et celle des améliorations à apporter au régime des chemins concédés.

Dès son avènement au ministère des travaux publics en 1880, M. Varroy, estimant qu'il était nécessaire de donner au plus tôt une solution à cette double question, entra en négociations avec les Compagnies. Il conclut avec la Compagnie d'Orléans une première convention, dont l'objet principal était de faire cesser l'antagonisme entre cette Compagnie et le réseau d'État et de consolider ce réseau, mais qui avait en même temps pour but d'assurer l'exploitation ultérieure des lignes du troisième réseau de la région. Les propositions du Gouvernement furent mal accueillies par la Commission du régime général des chemins de fer à la Chambre des députés. Elles provoquèrent même un rapport de M. Baïhaut, tendant au rachat de la concession d'Orléans. MM. Waddington et Lebaudy déposèrent en outre, au nom de la même Commission, deux remarquables rapports, l'un sur les tarifs, l'autre sur les divers modes d'exploitation, qui accusaient, soit implicitement, soit explicitement, la même tendance.

Les choses restèrent en l'État jusqu'en 1882. M. Varroy et M. Sadi Carnot, son successeur, durent se borner à continuer l'exécution directe des travaux par l'État et pourvoir à leur exploitation provisoire, soit en régie, soit en confiant cette exploitation à l'administration de chemins de fer de l'État, soit en l'attribuant aux grandes Compagnies par des traités d'affermage basés sur une rémunération au train kilométrique, mais intéressant ces Sociétés à la réduc-

Droits réservés au Cnam et à ses partenaires

tion des dépenses d'exploitation et à l'accroissement des recettes. En même temps, ils s'efforçaient de réaliser, autant que possible, l'unification des taxes et l'amélioration des tarifs, conformément aux vœux de l'industrie et du commerce ; ils provoquaient notamment l'étude d'un tarif général commun à tous les réseaux et applicable à leurs échanges comme à leurs relations intérieures, ainsi que la revision et la simplification des tarifs spéciaux.

Toutefois cette situation essentiellement provisoire devait avoir un terme. Il était inadmissible que le Trésor continuât à supporter la totalité des dépenses de premier établissement et des déficits d'exploitation de chemins qui, par eux-mêmes, devaient être peu productifs, mais qui, pour la plupart, étaient appelés à déverser du trafic sur les rails des grandes Compagnies et à accroître ainsi les dividendes de leurs actionnaires.

Aussi M. Varroy renoua-t-il les négociations, lorsqu'il reprit le portefeuille des travaux publics en janvier 1882. Les conventions qu'il élabora remettaient entre les mains des grandes Compagnies le plus grand nombre des chemins classés en 1875 et 1879, mais pour quinze années seulement, en exigeant de ces sociétés un concours d'un milliard et des concessions importantes sur les tarifs. Un premier traité conclu avec la Compagnie d'Orléans fut soumis à la Chambre des députés, dont la Commission formula, de même qu'en 1880, des conclusions défavorables.

Cependant les difficultés financières commençaient à se révéler, au point de compromettre l'exécution du programme de 1879.

M. Hérisson, qui avait remplacé M. Varroy, crut devoir instituer une grande Commission extraparlementaire pour préparer la solution qui avait échappé à ses prédécesseurs. Mais il ne resta que peu de temps au ministère des travaux publics.

Droits réservés au Cnam et à ses partenaires

M. Raynal ne tarda pas à lui succéder. Éclairé par les débats très intéressants auxquels la question des chemins de fer avait donné lieu devant les deux Chambres, à l'occasion de la discussion du budget de 1883, il reprit les pourparlers avec les Compagnies sur de nouvelles bases et signa avec elles des conventions dont l'objet était surtout de pourvoir à la construction des lignes du troisième réseau et que nous avons trop longuement analysées pour avoir à y revenir ici. Il défendit ses propositions avec une grande habileté et un rare talent et parvint à les faire triompher. En ratifiant ces conventions, les pouvoirs publics ont mis, au moins en ce qui concerne le développement de notre réseau, un terme à un état de choses qu'il importait de faire cesser ; ils ont adhéré, nous ne dirons pas à une paix définitive (car personne n'est maître de l'avenir), mais tout au moins à une trêve de longue durée avec les grandes Compagnies.

La période de 1879 à 1883 a vu se produire en outre un certain nombre de faits qui, sans être aussi considérables, n'en ont pas moins une importance réelle et que nous énumérons sommairement, à savoir :

Étude d'un chemin transsaharien, destiné à relier l'Algérie au Niger ;

Loi du 11 juin 1880 sur les chemins de fer d'intérêt local et les tramways ;

Entreprise d'une voie ferrée entre Dakar et Saint-Louis du Sénégal et d'une autre voie de Médine à Bafoulabé ;

Organisation d'un service pour les petits colis en grande vitesse ;

Conférence de Berne pour l'amélioration du régime des transports internationaux ;

Enquête sur les moyens d'augmenter la sécurité de l'exploitation et mesures prises à la suite de cette enquête.

Ces faits et beaucoup d'autres que nous ne rappelons

Droits réservés au Cnam et à ses partenaires

pas, mais que le lecteur trouvera relatés dans les 5e et 6e volumes, attestent la fécondité de la période dont nous venons de parcourir à grands pas les phases essentielles.

Nous terminons par un tableau récapitulatif de la situation au 31 décembre 1883.

DÉSIGNATION DES CATÉGORIES DE CHEMINS.			LONGUEUR en exploitation.	LONGUEUR en construction ou à construire.	TOTAUX.
1. — MÉTROPOLE					
			kil.	kil.	kil.
Chemins d'intérêt général	concédés	définitivement....	25 995	7 497	33 492
		éventuellement...	»	1 123	1 123
	non concédés, y compris le réseau de l'État	déclarés d'utilité publique.....	2 040 (1)	2 168 (2)	4 208
		classés.....	»	3 452 (3)	3 452
Chemins industriels et divers.....			236	71	307
Chemins d'intérêt local.....			1 430	1 351	2 781
Ensemble.....			29 701	15 662	45 363
2. — ALGÉRIE					
			kil.	kil.	kil.
Chemins d'intérêt général.	concédés.	définitivement....	1 448	413	1 861
		éventuellement...	»	471	471
	non concédés.	déclarés d'utilité publique.....	114	»	114
		classés.....	»	707 (4)	707
Chemins industriels et divers.....			40	20	60
Chemins d'intérêt local.....			»	»	»
Ensemble.....			1 602	1 611	3 213

(1) Faisant partie du réseau de l'Etat.
(2) Dont 858 kil. faisant partie du réseau de l'Etat.
(3) Dont 323 kil. faisant partie du réseau de l'Etat.
(4) Non compris 220 kil. sur le territoire tunisien, dont 206 kil. exploités.

Droits réservés au Cnam et à ses partenaires

DOCUMENTS ANNEXES

LOIS — RÈGLEMENTS
CONVENTIONS — TABLEAUX STATISTIQUES

PREMIÈRE PARTIE

—

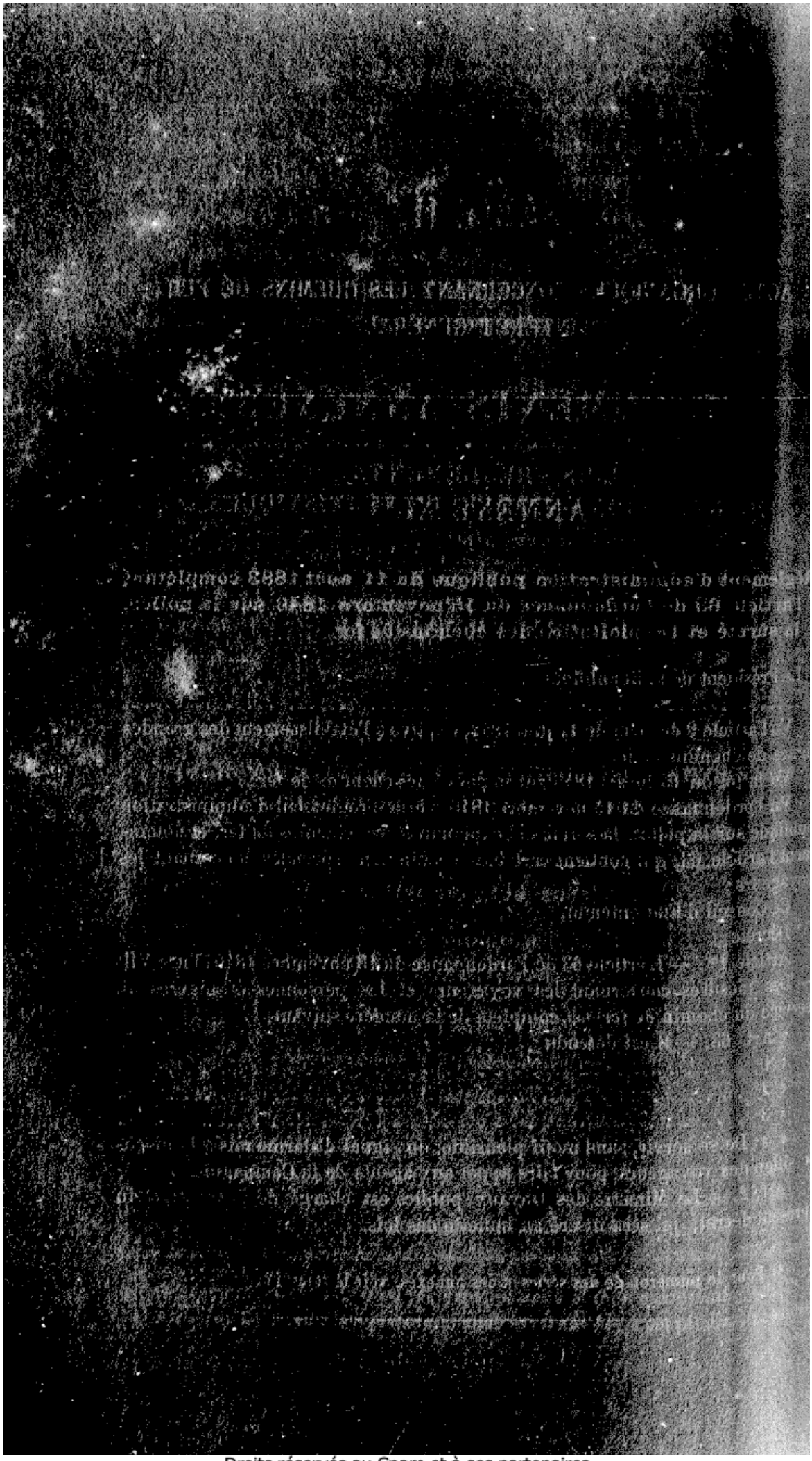
TEXTES DE LOIS
RÈGLEMENTS D'ADMINISTRATION PUBLIQUE — DÉCRETS —
CONVENTIONS — ARRÊTÉS MINISTÉRIELS

—

(SUITE DU TOME IV) (1)

(1) Le numérotage adopté dans le tome IV pour les textes annexes et les tableaux statistiques a été conservé dans le présent volume.

Droits réservés au Cnam et à ses partenaires



Droits réservés au Cnam et à ses partenaires

SÉRIE II [1]

ACTES ORGANIQUES CONCERNANT LES CHEMINS DE FER D'INTÉRÊT GÉNÉRAL

ANNEXE XI BIS

Règlement d'administration publique du 11 août 1883 complétant l'article 63 de l'ordonnance du 15 novembre 1846 sur la police, la sûreté et l'exploitation des chemins de fer.

Le Président de la République.....

.....

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

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

Vu l'ordonnance du 15 novembre 1846, portant règlement d'administration publique sur la police, la sûreté et l'exploitation des chemins de fer, et notamment l'article 63, qui contient certaines prohibitions spéciales concernant les voyageurs;

Le Conseil d'État entendu,

Décrète :

Article 1er. — L'article 63 de l'ordonnance du 15 novembre 1846 (Titre VII. — Des mesures concernant les voyageurs et les personnes étrangères au service du chemin de fer) est complété de la manière suivante :

« Art. 63. — Il est défendu :

« 1° .....

« 2° .....

« 3° .....

« 4° De se servir, sans motif plausible, du signal d'alarme mis à la disposition des voyageurs, pour faire appel aux agents de la Compagnie. »

Art. 2. — Le Ministre des travaux publics est chargé de l'exécution du présent décret, qui sera inséré au bulletin des lois.

(1) Pour le numérotage des séries et des annexes, voir le tome IV.

Droits réservés au Cnam et à ses partenaires

SÉRIE III [1]

LOIS, DÉCRETS ET CONVENTIONS CONCERNANT LES PRINCIPAUX RÉSEAUX D'INTÉRÊT GÉNÉRAL CONCÉDÉS SUR LE TERRITOIRE DE LA FRANCE CONTINENTALE

I. — COMPAGNIE DU NORD

ANNEXE XXVI BIS

Loi du 20 novembre 1883 et convention annexe du 5 juin 1883.

1° LOI DU 20 NOVEMBRE 1883.

Article 1er — Est approuvée la convention provisoire passée, le 5 juin 1883, entre le Ministre des travaux publics et la Compagnie du chemin de fer du Nord.

Art. 2. — Sont incorporés dans le réseau d'intérêt général les chemins de fer d'intérêt local ci-après énumérés :

Don à Hénin-Liétard ;
Valenciennes à Douzies;
Saint-Just à Cambrai ;
Marcoing à Masnières ;
Abancourt au Tréport;
Frévent à Gamaches ;
Saint-Omer-en-Chaussée à Abancourt ;
Rochy-Condé à Saint-Just ;
Compiègne à Roye ;

Droits réservés au Cnam et à ses partenaires

Breteuil (gare) à Breteuil (ville);
Estrées-Saint-Denis à Verberie;
Rivecourt à Ormoy-Villers, avec raccordement, près de Crépy, avec la ligne de Chantilly à Crépy;
Gisors à Beauvais;
Beauvais (la rue Saint-Pierre) à Clermont;
Clermont à Estrées-Saint-Denis;
Doullens à Arras;
Frévent à Bouquemaison et Bouquemaison à Doullens;
Bully-Grenay à Brias;
Canaples à Amiens;
Ermont à Méry-sur-Oise et raccordement sur Valmondois,
dont l'établissement a été déclaré d'utilité publique par décrets des 15 mai et 18 décembre 1869, 6 juin et 3 octobre 1872, 2 mai, 7 juillet, 11 septembre et 8 octobre 1873, 13 janvier 1874, 19 juin 1875, 24 février et 10 septembre 1876 et 12 décembre 1877.

Il sera, s'il y a lieu, statué par décret rendu en Conseil d'État sur l'indemnité ou sur les dédommagements qui pourront être dus aux départements de l'Oise, du Pas-de-Calais, de la Somme, du Nord, de Seine-et-Oise et de la Seine-Inférieure.

Art. 3. — Le montant des travaux complémentaires que le Ministre des travaux publics pourra autoriser sera fixé, chaque année, par un article de la loi de finances.

Tout nouveau traité engageant le concours financier de la Compagnie du Nord dans la construction et l'exploitation des lignes ferrées ne pourra être exécuté qu'après avoir été approuvé par une loi.

Art. 4. — L'enregistrement de la convention annexée à la présente loi, ainsi que des traités qui sont mentionnés dans cette convention, ne donnera lieu qu'à la perception du droit fixe de trois francs (3 fr.).

2° CONVENTION DU 5 JUIN 1883.

Article 1er. — Le Ministre des travaux publics, au nom de l'État, concède à la Compagnie du chemin de fer du Nord, qui accepte, les lignes suivantes :

1° *A titre définitif :*

Le Cateau à Laon;
Thiant à Lourches;
Ormoy à Mareuil-sur-Ourcq;
Laon à Liart, vers Mézières;
Denain à Saint-Amand;
Don à Templeuve;
Haubourdin à Saint-André.

Droits réservés au Cnam et à ses partenaires

2° *A titre éventuel, et sous la réserve de la déclaration d'utilité publique à intervenir :*

Armentières à Tourcoing et à Roubaix ;
Roubaix (Wattrelos) à la frontière belge ;
Avesnes à Sars-Poterie ;
Vimy à Guise.

La Compagnie s'engage, en outre, soit à accepter les concessions qui lui seraient faites de lignes à désigner par l'administration, la Compagnie entendue, jusqu'à concurrence de l'emploi total du fonds de concours de quatre-vingt-dix millions de francs mis par la Compagnie à la disposition de l'État par l'article 6 de la présente convention, soit à verser à l'État, après l'achèvement des lignes ci-dessus concédées, le solde de la somme de quatre-vingt-dix millions de francs.

Art. 2. — Le Ministre des travaux publics, au nom de l'État, fait abandon à la Compagnie du Nord des lignes de :

Compiègne à Soissons ;
Lens à Armentières ;
Busigny à Hirson ;
Dunkerque à la frontière belge, vers Furnes ;
Armentières à la frontière belge,

Lesdites lignes devant être remises à la Compagnie en leur état actuel, pour celles qui sont en exploitation, en état de réception définitive, pour celles qui touchent à leur achèvement.

Les lignes susmentionnées sont concédées à la Compagnie du Nord pour être incorporées à son ancien réseau.

Art. 3.— La Compagnie du Nord est substituée aux Compagnies précédemment concessionnaires en ce qui concerne les lignes de Lille-Valenciennes et extensions, Lille-Béthune, Picardie et Flandres, Abancourt au Tréport, Frévent-Gamaches, conformément aux conventions conclues entre la Compagnie du Nord et les Compagnies de Lille-Béthune (6 mai 1876), Picardie et Flandres (29 novembre 1879), Abancourt au Tréport (12 juillet 1881), Frévent-Gamaches (15 juillet 1881), et à l'acte d'abandon consenti envers l'État par la Compagnie de Lille-Valenciennes, en date du 1er octobre 1878.

En conséquence, sont incorporées à l'ancien réseau du Nord les lignes comprises dans ces diverses concessions.

Sont également incorporées audit réseau les lignes d'intérêt local précédemment concédées à la Compagnie du Nord et le chemin de ceinture de Lille.

Sont rattachées à l'ancien réseau du Nord les lignes concédées à la Compagnie du Nord-Est et exploitées par la Compagnie du Nord, en vertu du traité du 17 décembre 1875, y compris la ligne de Maubeuge à Fourmies et l'embranchement de Cousolre.

Art. 4. — Les indemnités qui pourraient être dues, notamment à raison du partage des bénéfices stipulé pour quelques-unes de ces lignes au profit des départements qui n'ont pas encore donné leur consentement à la déclaration d'intérêt général, resteront à la charge de l'État.

Droits réservés au Cnam et à ses partenaires

Art. 5. — Pour toutes les lignes, objet de la présente convention, la concession expirera, comme pour les lignes composant le réseau actuel, le 31 décembre 1950, les concessions qui dépassent ce terme étant réduites à cette durée et la concession d'Ermont à Valmondois étant reportée à ladite date.

Toutefois l'État restera chargé, après l'expiration de ce délai :

1° De payer aux Compagnies de Lille-Valenciennes, du Nord-Est, ou à leurs représentants, ainsi qu'à la Compagnie du Nord, comme étant aux droits de la Compagnie de Lille-Béthune, les rentes stipulées aux traités des 17 décembre 1875, 31 décembre 1875 et 6 mai 1876;

2° D'assurer le service des obligations de la Compagnie de Picardie et Flandres;

3° De servir l'annuité consentie au profit du département de la Somme par le traité du 15 septembre 1880.

L'État devra, en outre, exécuter le traité conclu, le 2 février 1876, avec la Compagnie des mines de Béthune, pour l'exploitation de la section de Violaines à Bully-Grenay.

Art. 6. — La dépense de construction des lignes désignées à l'article 1er sera à la charge de l'État. Toutefois, la Compagnie mettra à la disposition de l'État, à titre de fonds de concours, une somme de quatre-vingt-dix millions de francs; elle fournira de plus, à ses frais, le matériel roulant, ainsi que le matériel, le mobilier et l'outillage des gares.

La Compagnie exécutera pour le compte de l'État, dans l'ordre qui lui sera indiqué par l'administration supérieure, les travaux de toutes les lignes, y compris ceux d'agrandissement et de modification des gares de jonction avec les lignes qui lui appartiennent aujourd'hui. Elle fera, à cet effet, toutes les avances de fonds nécessaires.

Les dépenses à rembourser par l'État, comprenant les frais généraux, les frais de personnel et l'intérêt des capitaux pendant la construction, ne pourront, sauf des exceptions motivées par des circonstances de force majeure ou par le caractère aléatoire de certaines estimations, telles que : acquisition de terrains, percements de souterrains, épuisements exceptionnels, consolidation et assainissement de tranchées et remblais, etc., excéder les maxima qui seront fixés d'un commun accord entre l'État et la Compagnie, après approbation des projets d'exécution. En cas de désaccord, soit sur la fixation du maximum, soit sur les conséquences des exceptions ci-dessus indiquées, il sera procédé par voie d'arbitrage, chaque partie désignant un arbitre, et les deux arbitres choisissant, s'il est nécessaire, un tiers arbitre pour les départager; dans le cas où ils ne pourraient se mettre d'accord sur le choix de ce troisième arbitre, celui-ci sera nommé par le président du tribunal civil de la Seine, sur requête présentée par la partie la plus diligente.

Le Ministre des travaux publics se réserve, dans tous les cas, la faculté de faire exécuter les travaux par les ingénieurs de l'État, dans le cas où il ne pourrait accepter les évaluations de la Compagnie.

Art. 7. — A dater de la remise à la Compagnie des lignes énoncées à l'article 2, les travaux restant à faire pour le développement de ces lignes seront

Droits réservés au Cnam et à ses partenaires

exécutés par la Compagnie, et à ses frais, au compte de premier établissement.

Art. 8. — La Compagnie sera remboursée de ses avances, pour la portion de ces avances qui dépasserait le fonds de concours de quatre-vingt-dix millions, par le paiement annuel, qui lui sera fait par l'État, de l'intérêt et de l'amortissement des emprunts effectués par elle, pour subvenir aux dépenses faites en conformité des stipulations de l'article 6.

Le chiffre de cette annuité sera arrêté, pour chaque exercice, d'après le prix moyen des négociations de l'ensemble des obligations émises par la Compagnie dans cet exercice. Ce prix moyen sera établi 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 ou seront frappés et de tous autres frais accessoires dont la Compagnie justifiera.

Les sommes dépensées dans un exercice auront droit, pour cet exercice, à l'intérêt, au taux effectif de l'emprunt, du 1er juillet au 31 décembre, quelle que soit l'époque de l'exercice à laquelle auront été effectués les travaux.

Le montant de l'annuité pour chaque exercice sera réglé au 31 décembre, et la Compagnie aura droit, sans qu'il soit besoin d'en faire la demande, aux intérêts, au taux effectif de l'emprunt, du montant de l'annuité depuis le 1er janvier jusqu'au jour où elle lui aura été définitivement soldée, si ce paiement n'a été fait dans le courant de janvier.

En outre de cette annuité, l'État remboursera chaque année à la Compagnie les frais de service des obligations émises par elle pour créer les ressources nécessaires à la construction des lignes concédées par la présente convention; ces frais seront abonnés à 0 fr. 10 par obligation en circulation et par an.

Pendant la période d'emploi du fonds de concours de 90 millions, les frais visés par l'alinéa précédent seront portés au compte de l'État pour les obligations afférentes à chaque ligne et jusqu'à la mise en exploitation de chaque ligne.

Art. 9. — Les lignes désignées à l'article 1er seront livrées à l'exploitation dans un délai de quatre ans, ce délai courant à partir du jour où le Ministre des travaux publics aura approuvé l'ensemble des plans parcellaires.

La Compagnie devra produire les plans parcellaires dans le délai de deux ans à partir du 1er janvier qui suivra la promulgation de la loi approuvant la présente convention.

Ne sera pas compté dans la supputation des délais ci-dessus indiqués le temps pendant lequel les divers projets que la Compagnie doit fournir pour chaque ligne resteront entre les mains de l'administration.

Pour les lignes concédées à titre éventuel, les délais fixés ci-dessus ne courront qu'à partir de la concession définitive.

La Compagnie ne pourra être tenue de livrer à l'exploitation annuellement plus de cent kilomètres de lignes.

Art. 10. — Les lignes ajoutées aux concessions de la Compagnie par les articles 1, 2 et 3 de la présente convention, et celles qui constituent aujourd'hui son ancien et son nouveau réseau, formeront un ensemble régi par le cahier des charges actuellement en vigueur, et pour lequel il n'y aura dé-

Droits réservés au Cnam et à ses partenaires

sormais qu'un compte unique de recettes et de dépenses de l'exploitation. Dans ces dernières seront compris notamment les allocations de la Compagnie pour la caisse des retraites, les impôts, les frais de contrôle et les indemnités pour accidents, pertes, avaries et incendies.

Les résultats de l'exploitation de la Grande-Ceinture, pour la part afférente à la Compagnie du Nord, continueront d'être ajoutés au compte d'exploitation de la Compagnie.

Seront aussi compris dans le compte annuel d'exploitation les résultats de tout traité de correspondance, régulièrement autorisé, avec des entreprises de transport par terre, par eau ou par voie de fer, ainsi que les résultats des traités par lesquels la Compagnie a prêté son concours financier à diverses sociétés pour la construction en France de chemins de fer correspondants.

Art. 11. — Les articles 9 et 10 de la convention du 31 décembre 1875, relatifs à la garantie d'intérêt, sont remplacés, à partir du 1er janvier 1884, par les dispositions suivantes :

Sur le produit net résultant du compte unique d'exploitation dont il vient d'être parlé, la Compagnie prélèvera :

1° Les charges effectives (intérêt, amortissement et frais accessoires) des emprunts à servir par elle, sous déduction des annuités dues pour l'exercice en représentation des subventions et soldées à la Compagnie :

a. — Pour le rachat, la construction et la mise en service des lignes exploitées ou à ouvrir, constituant son ancien réseau actuel, accru des lignes définies aux articles 1, 2 et 3, et toutes dépenses, dûment justifiées, dans les conditions prévues par le décret du 12 août 1868 et les conventions en vigueur ;

b. — Pour le payement de la contribution prévue à l'article 6 ;

c. — Pour les travaux complémentaires à exécuter à toute époque sur l'ensemble du réseau défini à l'article 10, conformément à des projets approuvés par le Ministre des travaux publics ;

d. — Les redevances, rentes ou annuités dues par la Compagnie pour la cession de la concession ou de l'exploitation des lignes énumérées à l'article 3, ainsi que pour le rachat des droits à partage sur certaines lignes, à partir de l'époque où lesdites redevances, rentes ou annuités deviennent exigibles ;

2° L'intérêt à 4 % et l'amortissement des actions conformément au tableau d'amortissement adopté par l'assemblée générale du 30 avril 1863 ;

3° Une somme de vingt millions.

L'excédent sera appliqué à couvrir, jusqu'à due concurrence, la garantie accordée par l'État pour les charges effectives des sommes empruntées par la Compagnie, sous déduction des annuités reçues en représentation des subventions pour la construction et la mise en service des lignes, exploitées ou à ouvrir, composant son nouveau réseau actuel, sans que le capital garanti puisse excéder 223 500 000 fr.

Le compte d'établissement des réseaux actuels de la Compagnie est réglé à forfait au 31 décembre 1882, subventions acquittées déduites, tant pour l'ap-

Droits réservés au Cnam et à ses partenaires

plication de la garantie d'intérêt que pour le partage des bénéfices prévu à l'article 13, à :

Pour l'ancien réseau.....	793 538 658 fr.	58
Pour le nouveau réseau.....	240 848 314	74
Pour les autres lignes.....	88 886 181	59
TOTAL.....	1 123 273 154 fr.	91

non compris 27 211 516 fr. 29 pour approvisionnements, ni 16 882 321 fr. 41 pour les versements faits à la même date à titre de participation dans les chemins de fer mentionnés au dernier alinéa de l'article 10.

Art. 12. — Lorsque l'État aura, à titre de garant, payé tout ou partie d'une annuité garantie, il en sera remboursé comme suit, avec les intérêts simples à 4 %.

Lorsque le produit net de l'exploitation, déduction faite des prélèvements déterminés à l'article précédent, dépassera l'intérêt et l'amortissement garantis, l'excédent sera attribué à l'État, dans quelque année qu'il se produise, en atténuation de sa créance.

A l'expiration de la concession ou en cas de rachat, 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, de son matériel roulant, aux termes de l'article 36 du cahier des charges.

Art. 13. — L'article 11 de la convention du 31 décembre 1875, relatif au partage des bénéfices, est remplacé par la disposition suivante :

Sur le produit net résultant du compte unique d'exploitation dont il est parlé à l'article 10 de la présente convention, la Compagnie prélèvera :

1° Les charges effectives (intérêt, amortissement et frais accessoires) des emprunts à servir par elle, sous déduction des annuités dues pour l'exercice en représentation de subventions et soldées à la Compagnie :

a. — Pour le rachat et la construction et pour la constitution des approvisionnements effectifs, dans la limite d'un maximum de 30 millions, des lignes exploitées ou à ouvrir constituant son ancien et son nouveau réseau actuels, accrues des lignes définies aux articles 1, 2 et 3, et toutes les dépenses dûment justifiées dans les conditions prévues par le décret du 12 août 1868 et les conventions en vigueur ;

b. — Pour le paiement de la contribution prévue à l'article 6 ;

c. — Pour les travaux complémentaires à exécuter à toute époque sur l'ensemble du réseau défini à l'article 10, conformément à des projets approuvés par le Ministre des travaux publics ;

d. — Les redevances, rentes ou annuités dues par la Compagnie pour la cession de la concession ou de l'exploitation des lignes énumérées à l'article 3, ainsi que pour le rachat des droits à partager sur certaines lignes à partir de l'époque où lesdites redevances, rentes ou annuités deviennent exigibles ;

2° Les remboursements que la Compagnie pourrait avoir encore à faire à l'État dans cet exercice à raison des prescriptions de l'article 12 ;

3° L'intérêt à 4 % et l'amortissement des actions conformément au tableau d'amortissement adopté par l'assemblée générale du 30 avril 1863 ;

Droits réservés au Cnam et à ses partenaires

1° Une somme de trente-huit millions soixante-deux mille cinq cents francs.

Le surplus sera partagé à raison de deux tiers pour l'État et un tiers pour la Compagnie.

Art. 14. — Sur chacune des lignes désignées à l'article 1er de la présente convention, le nombre des trains de chaque sens que l'Administration supérieure pourra exiger de la Compagnie sera fixé à raison de 1 par 3 000 fr. de recette kilométrique locale, c'est-à-dire de recette calculée d'après les produits des voyageurs ou marchandises en provenance ou à destination d'une gare de cette ligne, sans toutefois que ce nombre puisse être inférieur à trois.

Aucune circulation de trains ne pourra être exigée sur une de ces lignes, entre dix heures du soir et six heures du matin, tant que la recette locale n'aura pas atteint 15 000 fr. par kilomètre, à moins que l'État ne prenne à sa charge toutes les dépenses supplémentaires qu'imposerait à la Compagnie la création d'un service de nuit. En cas de désaccord, ces dépenses seraient fixées par voie d'arbitrage comme il est dit à l'article 6.

Art. 15. — Dans le cas où l'État supprimerait la surtaxe ajoutée par la loi du 16 septembre 1871 aux impôts de grande vitesse sur les chemins de fer, la Compagnie s'engage à réduire les taxes applicables aux voyageurs à plein tarif de 10 % pour la seconde classe et de 20 % pour la troisième classe, ou suivant toute autre formule équivalente arrêtée d'accord entre les parties contractantes. En cas de rachat dans une période de moins de cinq ans après cette réduction, on ajoutera au montant de l'annuité de rachat la perte résultant de cette mesure, en prenant pour base les recettes nettes de voyageurs de l'année qui aura précédé la réforme.

Si l'État fait ultérieurement de nouvelles réductions sur l'impôt, la Compagnie s'engage en outre à faire une réduction équivalente sur les taxes des voyageurs ; elle ne sera toutefois tenue à ce nouveau sacrifice qu'après qu'elle aura retrouvé, sur le réseau actuellement exploité, les recettes nettes acquises avant la première réduction.

La Compagnie ne serait pas tenue de maintenir ces réductions si l'État, après avoir réduit les impôts de grande vitesse, venait à les rétablir sous une forme quelconque, en totalité ou en partie.

Art. 16. — Jusqu'au 1er janvier qui suivra l'achèvement de l'ensemble des lignes désignées à l'article 1er de la présente convention, les intérêts et l'amortissement des obligations émises pour l'exécution de ces lignes seront payés au moyen des produits des sections de ces lignes qui seront successivement mises en exploitation. En cas d'insuffisance, ils pourront être portés au compte de premier établissement et donneront lieu au prélèvement prévu aux articles 11 et 13 de la présente convention.

Art. 17. — 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 toute ligne dont la mise en exploitation remonterait à moins de quinze ans soit évaluée, non d'après son produit net, mais d'après le prix réel de premier établissement.

En outre de l'annuité prévue à l'article 37 du cahier des charges, la Compagnie aura droit au remboursement des dépenses complémentaires, autres

Droits réservés au Cnam et à ses partenaires

que celles du matériel roulant, exécutées par elle, avec l'approbation du Ministre des travaux publics, sur toutes les lignes de son réseau, conformément aux dispositions de l'article 11, sauf réduction d'un quinzième pour chaque année écoulée depuis la clôture de l'exercice dans lequel auront été exécutés les travaux.

Art. 18. — Pour toutes les lignes désignées aux articles 1, 2 et 3, la redevance que la Compagnie doit payer à l'État pour frais de visite, de surveillance, de réception des travaux et contrôle de l'exploitation ne sera due par elle que pour les lignes en exploitation, et à partir du 1er janvier qui suivra l'ouverture de chaque ligne.

Art. 19. — La présente convention et toutes conventions et traités qui y sont mentionnés seront enregistrés au droit fixe de trois francs (3 fr.).

3° LETTRE DU 5 JUIN 1883 DE LA COMPAGNIE DU NORD AU MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS

Nous avons l'honneur de vous remettre, sous ce pli, une épreuve du livret des tarifs de petite vitesse que nous avons fait établir conformément aux vœux formés par le Comité consultatif et que nous soumettrons à votre homologation aussitôt après le vote de la loi approbative de la convention, en date de ce jour.

Ces tarifs sont généralement égaux ou inférieurs à ceux en vigueur. Ils sont établis d'après le système belge, dans la limite restreinte que comporte la constitution du réseau de la Compagnie du Nord qui, dans sa plus grande longueur, n'offre qu'un parcours de 300 kilomètres environ. Enfin, ces tarifs s'appliqueront à toutes nos lignes sans exception, à quelque réseau qu'elles appartiennent et dans les deux sens.

Nos tarifs de petite vitesse comprennent :

1° Un tarif général en 6 séries établies sur des bases décroissantes et s'appliquant à 1333 natures de marchandises transportées par charges incomplètes.

Nous remplaçons les trois classes du cahier des charges de 1857, dont les bases par tonne et par kilomètre sont de 16 c., 14 c. et 10 c., par 5 séries dont les bases initiales, jusqu'à 100 kilomètres, sont 16 c., 14 c., 12 c., 10 c., 8 c., pour descendre de 1 centime par 100 kilomètres jusqu'à 300 kilomètres, sauf pour la 1re série qui conserve la taxe de 15 c. entre 200 et 300 kilomètres.

Quant à la 4e classe du cahier des charges, nous la remplaçons par la 6e série, dont les bases sont :

jusqu'à 25	kilomètres,	8 c.	par tonne	et par kilomètre.
de 26 à 100	»	4 c.	»	»
de 101 à 300	»	3 c. 5	»	»

2° Un livret contenant 6 tarifs spéciaux à barèmes à bases décroissantes qui forment, pour ainsi dire, le tarif général pour les marchandises par wagons complets. Ils s'appliquent à 630 natures de marchandises, et les nouveaux abaissements qu'ils comportent font disparaître la plupart de nos prix fermes.

Droits réservés au Cnam et à ses partenaires

3° Un livret de 19 tarifs exceptionnels : *Seize* s'appliquent aux marchandises qui font l'objet, sur notre réseau, d'un trafic important; ils ne renferment que 166 prix fermes de gare en gare, que l'application des barêmes n'aurait pu faire disparaître sans provoquer des relèvements; *un dix-septième tarif exceptionnel* s'applique au transport des marchandises entre deux gares d'une même ville; *un dix-huitième tarif* résume la réglementation des transports par masses indivisibles, par embranchements particuliers, etc... Enfin, un dix-neuvième est *le tarif des ports de mer* pour les marchandises en provenance ou en destination des pays d'outre-mer, qui, sur notre réseau, ont un intérêt spécial par suite du nombre des ports que nous desservons. Ce tarif s'applique à 321 natures de marchandises.

Ces 6 tarifs spéciaux et ces 19 tarifs exceptionnels sont substitués aux 15 tarifs spéciaux actuellement en vigueur.

Pour rendre facile au public le maniement de nos nouveaux livrets, et pour simplifier notablement les recherches, nous avons réuni par ordre alphabétique, dans une seule nomenclature, toutes les marchandises de la classification générale, en indiquant en regard de chaque nature de marchandises :

1° La série du tarif général à laquelle elle appartient ;

2° Le tarif spécial dont le barême est à appliquer pour le transport par wagon complet, soit à 5 tonnes, soit à 10 tonnes ;

3° S'il y a lieu, le tarif exceptionnel que l'expéditeur peut avoir intérêt à réclamer. De cette manière et par un simple coup d'œil, le public reconnaît immédiatement les diverses conditions de tarification offertes à son choix.

En ce qui concerne les tarifs pour le transport des voyageurs qui jouissent, sur notre réseau, de réductions de taxes multiples, soit sous forme de cartes d'abonnement, soit sous forme de billets aller et retour, nous sommes disposés à persévérer dans la voie dans laquelle nous sommes si largement entrés depuis nombre d'années et à augmenter, au fur et à mesure du développement de la circulation, le nombre de combinaisons par billets aller et retour pour les relations susceptibles d'une certaine élasticité.

En ce qui touche les tarifs qui ont pour objet l'*importation* en France des marchandises de provenance étrangère, nous sommes à la disposition de l'administration pour modifier toute combinaison de prix dont l'effet pourrait être d'altérer les conditions économiques résultant de notre régime douanier, sous la seule réserve que les marchandises qu'ils visent ne soient pas importées en France à plus bas prix par d'autres voies de transport.

En ce qui touche les *tarifs de transit*, nous estimons qu'en fait il n'y a rien à changer aux dispositions fixées par les décrets des 26 avril 1862 et 1er août 1864. Grâce à la liberté qu'ils nous ont donnée pour nous permettre de lutter contre les chemins de fer étrangers, plus libres de leurs mouvements, nous avons pu attirer sur nos rails un trafic de transit d'une certaine importance. Personne depuis vingt ans, ni le Gouvernement, ni le commerce, ne nous a signalé qu'il y eût convenance à les établir sur d'autres bases. Si, nonobstant, l'Administration supérieure nous signalait l'utilité de mesures nouvelles pour défendre et développer le mouvement auquel les ports et les chemins de fer

Droits réservés au Cnam et à ses partenaires

français peuvent légitimement prétendre, nous n'hésitons pas à lui promettre tout notre concours.

En ce qui touche les *tarifs d'exportation*, il en est autrement ; des réclamations se sont produites ; on a demandé que les Compagnies assurent aux marchandises françaises un traitement égal, à conditions égales, à celui qu'offrent les tarifs de transit aux marchandises étrangères ; sans discuter les détails de questions aussi complexes, nous admettons que l'administration supérieure pourra toujours nous demander que les tarifs de transit communs avec d'autres Compagnies soient en même temps des tarifs d'exportation, c'est à-dire que les taxes totales fixées pour le transit s'appliquent aux expéditions faites, sur l'étranger, par toutes les gares intermédiaires entre les deux gares d'entrée et de sortie, et même par toutes les gares situées sur les embranchements de part et d'autre de l'itinéraire direct ci-dessus désigné, dans une zone de 50 kilomètres, et dont la distance à la gare de sortie sera moindre que celle qui sépare les gares d'entrée et de sortie.

Dans un autre ordre d'idées, et pour répondre à un désir que vous avez bien voulu nous exprimer au nom de M. le Ministre des postes et des télégraphes, nous renoncerons à nous prévaloir de la limite fixée par l'article 56, paragraphe 9, de notre cahier des charges, pour le poids des wagons-poste, et admettrons, à l'avenir, que cette limite soit élevée de 8 à 10 tonnes.

En outre des sacrifices que la Compagnie serait ainsi disposée à faire sur ses recettes, nous vous déclarons, Monsieur le Ministre, qu'après le vote de la loi approuvant la convention de ce jour, la Compagnie consentirait à augmenter encore ses dépenses d'établissement pour réaliser des perfectionnements nouveaux, soit sur certains tracés au point de vue de l'infrastructure, soit pour la voie de ses lignes principales, soit pour l'extension et l'amélioration des gares les plus chargées.

Droits réservés au Cnam et à ses partenaires

SÉRIE III (SUITE)

II. — COMPAGNIE DE L'EST

ANNEXE XXXIII BIS

Loi du 20 novembre 1883 et convention annexe du 11 juin 1883.

1° LOI DU 20 NOVEMBRE 1883.

Article 1er. — Est approuvée la convention provisoire passée, le 11 juin 1883, entre le Ministre des travaux publics et la Compagnie des chemins de fer de l'Est.

Art. 2. — Le montant des travaux complémentaires que le Ministre des travaux publics pourra autoriser sera fixé, chaque année, par un article de la loi de finances.

Tout nouveau traité engageant le concours financier de la Compagnie de l'Est dans la construction et l'exploitation des lignes ferrées ne pourra être exécuté qu'après avoir été approuvé par une loi.

Art. 3. — L'enregistrement de ladite convention ne donnera lieu qu'à la perception du droit fixe de trois francs (3 fr.).

2° CONVENTION DU 11 JUIN 1883.

Article 1er, § 1er. — Le Ministre des travaux publics, au nom de l'État, concède à la Compagnie des chemins de fer de l'Est, qui accepte, les chemins de fer ci-après désignés :

1° *A titre définitif :*

1° Armentières à Bazoches;
2° Bas-Évette à Giromagny;

Droits réservés au Cnam et à ses partenaires

3° Bétheniville à Challerange;
4° Favières à Frenelle;
5° Fère-Champenoise à Vitry;
6° Gerbéviller à Bruyères;
7° Hirson à Amagne;
8° Jussey à Darnieulles;
9° Merrey à Neufchâteau;
10° Neufchâteau à Barisey-la-Côte;
11° Provins à Esternay;
12° Saint-Dizier à Revigny;
13° Saint-Florentin à Troyes (Saint-Julien) et Troyes à Vitry-le-François;
14° Saint-Maurice à Bussang;
15° Trilport à la Ferté-Milon.

2° *A titre éventuel:*

1° Brie-Comte-Robert à un point à déterminer sur la ligne de Paris à Belfort;
2° Brienne à Sorcy, par ou près Joinville et Gondrecourt;
3° Flamboin à Mouy-sur-Seine;
4° Jussey à Gray;
5° Liart à Mézières.

La concession de ces lignes deviendra définitive au fur et à mesure de leur déclaration d'utilité publique.

Moyennant l'exécution de la ligne de Flamboin à Mouy-sur-Seine, indiquée ci-dessus, la Compagnie de l'Est est exonérée de l'obligation de construire l'embranchement de Chalmaison aux Ormes, obligation résultant du décret impérial du 18 janvier 1855.

§ 2. — La Compagnie des chemins de fer de l'Est s'engage à accepter la concession qui lui serait faite par l'État d'environ 250 kilomètres de chemins de fer situés dans les départements qu'elle dessert.

Ces chemins seront construits et exploités aux conditions applicables aux chemins dont la nomenclature est indiquée d'autre part.

Art. 2. — Le Ministre des travaux publics, au nom de l'État, fait cession à la Compagnie des chemins de fer de l'Est, qui accepte, des chemins de fer ci-après désignés et qui sont aujourd'hui en exploitation :

1° Amagne à Vouziers et à Apremont;
2° Arches à Saint-Dié, avec embranchements sur Fraize et sur Gérardmer;
3° Baccarat à Badonviller;
4° Bondy à Aulnay-lès-Bondy;
5° Chalindrey à Mirecourt;
6° Langres à Andilly;
7° Lérouville à Sedan;
8° Lunéville à Gerbéviller;
9° Nançois-le-Petit à Gondrecourt et à Neufchâteau;
10° Pompey à Nomeny;

Droits réservés au Cnam et à ses partenaires

11° Sens à Troyes et à Châlons ;

12° Toul à Colombey et à Favières.

Art. 3. — Les chemins désignés dans les articles 1 et 2 ci-dessus seront soumis au cahier des charges et aux conditions additionnelles qui régissent l'ensemble des concessions faites à la Compagnie de l'Est. Leur concession prendra fin le même jour que ledit ensemble, c'est-à-dire le vingt-six novembre mil neuf cent cinquante-quatre.

Art. 4. — La dépense de construction des lignes désignées à l'article 1er sera à la charge de l'État.

Toutefois, la Compagnie contribuera aux dépenses de la superstructure à raison de vingt-cinq mille francs (25,000 fr.) par kilomètre.

Elle fournira de plus, à ses frais, le matériel roulant, ainsi que le matériel, le mobilier et l'outillage des gares.

La Compagnie exécutera ou achèvera, pour le compte de l'État, dans l'ordre qui lui sera indiqué par l'Administration supérieure, les travaux de toutes les lignes, soit à simple voie, soit à double voie, suivant les prescriptions du Ministre des travaux publics, y compris le doublement de la voie de l'ancienne ligne d'intérêt local de Bazancourt à Bétheniville, exploitée par la Compagnie de l'Est, en vertu du traité du 21 mars 1878, approuvé par décret du 22 janvier 1879, et dont l'incorporation au réseau d'intérêt général et le doublement de la voie ont été prescrits par la loi du 11 février 1883, et y compris, en outre, les travaux d'agrandissement et de modification des gares de jonction avec les lignes qui lui appartiennent aujourd'hui.

Elle fera, à cet effet, toutes les avances de fonds nécessaires. Dans le cas où le Gouvernement désirerait renoncer au bénéfice de cette disposition, il devrait en prévenir la Compagnie six mois au moins à l'avance.

Un accord ultérieur entre le Ministre des travaux publics et la Compagnie réglera les conditions dans lesquelles celle-ci prendra livraison, pour les achever, des lignes dont l'infrastructure est en ce moment commencée par l'État.

Les dépenses à rembourser par l'État, comprenant les frais généraux, les frais de personnel et l'intérêt des capitaux pendant la construction, ne pourront, sauf des exceptions motivées par des circonstances de force majeure ou par le caractère aléatoire de certaines estimations, telles que : acquisitions de terrains, percement de souterrains, épuisements exceptionnels, consolidation et assainissement de tranchées et remblais, etc..., excéder les maxima qui seront fixés, d'un commun accord, entre l'État et la Compagnie après approbation des projets d'exécution.

Le Ministre des travaux publics se réserve, d'ailleurs, de faire exécuter les travaux par les ingénieurs de l'État, dans le cas où il ne pourrait accepter les évaluations de la Compagnie.

En cas de désaccord, soit sur la fixation du maximum, soit sur les conséquences des exceptions ci-dessus désignées, il sera procédé par voie d'arbitrage, chaque partie désignant son arbitre et les deux arbitres désignant, s'il est nécessaire, un tiers arbitre pour les départager. Dans le cas où ils ne pourraient se mettre d'accord sur le choix de ce troisième arbitre, celui-ci sera

Droits réservés au Cnam et à ses partenaires

nommé par le président du tribunal civil de la Seine, à la requête de la partie la plus diligente.

Art. 5. — Lors de la remise à la Compagnie des lignes énumérées à l'article 2, il sera procédé à leur reconnaissance contradictoire et à une évaluation des travaux nécessaires pour les mettre en état et pour doubler les voies sur les points où ce doublement sera prescrit par le Ministre des travaux publics. En cas de désaccord sur la désignation ou l'évaluation de ces travaux, il sera prononcé par un arbitrage dans les conditions de l'article précédent. Ces travaux seront exécutés par la Compagnie pour le compte de l'État.

L'État reprendra le matériel roulant en service sur la ligne de Sens-Troyes-Châlons et recevra en argent ou en travaux la valeur du matériel roulant de la ligne de Lérouville à Sedan, fixée à 1 099 248 fr. 20 par décision ministérielle du 6 mars 1880, la Compagnie prenant à sa charge la fourniture du matériel roulant nécessaire à l'exploitation de toutes les lignes désignées à l'article 2.

L'État fera abandon à la Compagnie du mobilier des gares et de tout le petit matériel pouvant exister sur lesdites lignes.

Art. 6.— La Compagnie sera remboursée de ses avances par le paiement annuel qui lui sera fait par l'État de l'intérêt et de l'amortissement des emprunts effectués par elle pour subvenir aux dépenses faites en conformité des stipulations des articles 4 et 5.

Le chiffre de cette annuité sera arrêté, pour chaque exercice, d'après le prix moyen des négociations de l'ensemble des obligations émises par la Compagnie dans cet exercice. Ce prix moyen sera établi 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 ou seront frappés et de tous autres frais accessoires dont la Compagnie justifiera.

Les sommes dépensées dans un exercice auront droit, pour cet exercice, à l'intérêt au taux effectif de l'emprunt du 1er juillet au 31 décembre, quelle que soit l'époque de l'année à laquelle auront été effectués les travaux.

Le montant de l'annuité pour chaque exercice sera réglé au 31 décembre et payé dans le mois de janvier suivant. Dans le cas où ce paiement n'aurait pas été effectué dans ledit mois, la Compagnie aura droit, sans qu'il soit besoin d'en faire la demande, aux intérêts, au taux effectif de l'emprunt, du montant de l'annuité, depuis le 1er janvier jusqu'au jour où cette annuité lui aura été effectivement soldée.

En outre de cette annuité, l'État remboursera chaque année à la Compagnie les frais de service des obligations émises pour créer les ressources nécessaires à la construction ou à l'achèvement des lignes concédées par la présente convention ; ces frais sont abonnés à dix centimes par obligation en circulation et par an.

Art. 7. — Les lignes désignées à l'article 1er seront exécutées dans les délais ci-dessous :

a. — Dix-huit mois pour celles dont la Compagnie n'aura à faire que la superstructure dans les conditions du cahier des charges supplémentaire du 11 juillet 1868 ;

Droits réservés au Cnam et à ses partenaires

b. — Cinq ans pour celles dont la Compagnie exécutera l'infrastructure, ce délai courant à partir du jour où le Ministre des travaux publics aura approuvé l'ensemble des plans parcellaires ;

c. — Pour les lignes dont la Compagnie aura seulement à achever l'infrastructure, ce délai de cinq ans, à partir de la remise qui lui sera faite des travaux, sera réduit dans le rapport de la somme restant à dépenser au montant total des dépenses faites et à faire.

La Compagnie devra produire les projets relatifs aux plans parcellaires dans les délais suivants, qui courront à partir du 1er janvier qui suivra la promulgation de la loi approuvant la présente convention :

2	années pour	150	kilomètres.
3	—	400	—
4	—	900	—

Ne sera pas compté dans la supputation des délais ci-dessus indiqués le temps pendant lequel les divers projets que la Compagnie doit fournir pour chaque ligne resteront entre les mains de l'administration.

Pour les lignes non comprises dans le paragraphe 1er de l'article 1er, les délais fixés ci-dessus ne courront qu'à partir de la date de la concession définitive.

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, la contribution à la construction, imposée à la Compagnie par l'article 4, sera augmentée de cinq mille francs (5 000 fr.) par année de retard.

Ne seront pas comptés, comme étant du fait de la Compagnie, les retards qui seraient la conséquence des difficultés qu'elle éprouverait à réaliser les fonds nécessaires à l'exécution des travaux, à raison de la situation du marché financier dûment constatée par le Gouvernement.

Art. 8. — La dette contractée par la Compagnie envers l'État, par suite des avances qu'elle a reçues à titre de garantie d'intérêt pour les exercices antérieurs à l'année 1883, et qui s'élève, intérêts compris, au chiffre de 150 636 551 fr. 47, sera compensée avec les dépenses de premier établissement incombant à l'État, aux termes des articles 4 et 5 des présentes conventions, pour l'achèvement de la superstructure des lignes dénommées à l'article 1er et pour les travaux d'agrandissement et de modification des gares de jonction, tant de ces mêmes lignes que de celles dénommées à l'article 2 avec les lignes qui appartiennent aujourd'hui à la Compagnie.

L'État fait abandon de cette dette à la Compagnie, qui accepte cet abandon comme représentant à forfait la part contributive de l'État :

1° Dans les travaux d'établissement ou d'agrandissement des gares de jonction des lignes énumérées aux articles 1 et 2 ci-dessus avec les lignes qui appartiennent aujourd'hui à la Compagnie, c'est-à-dire dans les travaux, tant des gares de bifurcation que des gares de formation de trains ;

2° Dans les travaux de superstructure définis par le cahier des charges supplémentaire du 11 juillet 1868, qui restent à exécuter pour établir à simple voie les lignes énumérées à l'article 1er ;

Droits réservés au Cnam et à ses partenaires

3° Dans les travaux de superstructure de la seconde voie à établir sur une partie de ces lignes jusqu'à concurrence d'une longueur de cent quatre-vingt-deux (182) kilomètres.

La Compagnie s'engage à exécuter complètement ces travaux à ses frais, tant en paiement de sa dette que pour couvrir la part qu'elle doit prendre aux dépenses de superstructure en vertu de l'article 4.

Le complément des travaux de seconde voie, qui seront reconnus immédiatement nécessaires, resteront à la charge de l'État. La Compagnie fera les avances de fonds nécessaires, et l'État lui en tiendra compte dans les conditions fixées par l'article 6.

Si l'État réclame ultérieurement la mise à double voie de tout ou partie des lignes établies à simple voie, il paiera chaque année à la Compagnie une annuité suffisante pour couvrir l'intérêt et l'amortissement du capital dépensé, tant que le produit brut de ces lignes restera inférieur à trente-cinq mille francs (35 000 fr.) par kilomètre ; lorsque ce produit atteindra trente-cinq mille francs (35 000 fr.) par kilomètre ou lui sera supérieur, l'intérêt et l'amortissement du capital dépensé resteront à la charge du compte général d'exploitation défini à l'article 9.

L'intérêt et l'amortissement des sommes que la Compagnie empruntera pour l'exécution de ces travaux seront compris dans le règlement général annuel des comptes qui seront établis à l'avenir, en ce qui concerne la garantie d'intérêts, conformément aux règles posées par les articles 9, 10 et 11 ci-après, jusqu'à l'expiration du terme fixé par la convention du 31 décembre 1875.

Art. 9. — A partir du 1er janvier 1883, il sera dressé un compte unique des recettes et des dépenses de chaque exercice.

On comprendra, d'une part, dans le compte des recettes :

1° Toutes les recettes des lignes en exploitation complète, y compris la part revenant à la Compagnie de l'Est des produits des chemins de Petite et de Grande-Ceinture et de ceux des lignes exploitées par la Compagnie de l'Est pour le compte de tiers, avec l'approbation du Gouvernement ;

2° Les annuités reçues par la Compagnie, en représentation des subventions et des participations de l'État pour la construction des lignes concédées, tant par les conventions antérieures que par la présente convention, au fur et à mesure de l'entrée de chacune de ces lignes dans le compte de l'exploitation complète ;

3° L'annuité représentant le prix du rachat des lignes cédées à l'Allemagne ;

4° L'annuité reçue par la Compagnie pour couvrir l'emprunt spécial émis par elle en remplacement des insuffisances non payées par l'État pour les exercices de 1871 et 1872, conformément à la convention en date du 6 décembre 1872 ;

5° Les annuités reçues par la Compagnie pour la couvrir de l'intérêt et de l'amortissement des dépenses des secondes voies établies sur l'ordre du Ministre des travaux publics, conformément à l'article 11 de la convention du 31 décembre 1875

Droits réservés au Cnam et à ses partenaires

On comprendra, d'autre part, dans le compte des dépenses :

1° Toutes les dépenses d'exploitation, y compris, notamment, les allocations de la Compagnie pour les caisses de retraite, de secours et de prévoyance, les impôts, les frais de contrôle et les indemnités pour accidents, pertes, avaries et incendies ;

2° Les redevances, subventions annuelles et charges de toute nature incombant à la Compagnie de l'Est pour des lignes concédées à des tiers et exploitées, soit par elle, soit par les concessionnaires eux-mêmes, avec la participation de la Compagnie de l'Est, en vertu de traités déjà approuvés par le Gouvernement ou qui seront approuvés ultérieurement par le Ministre des travaux publics ;

3° L'intérêt, l'amortissement et les frais accessoires, au taux effectif des emprunts contractés, des sommes employées par la Compagnie et dûment justifiées, dans les conditions fixées par le décret du 2 mai 1863 et les conventions en vigueur :

a. — Pour le rachat, la construction, la mise en exploitation et les approvisionnements effectifs (ces derniers limités au chiffre maximum de trente-cinq millions) (35 000 000 fr.) des lignes en exploitation complète ;

b. — Pour la réparation des dommages et le rétablissement des ateliers et gares douanières, après la guerre de 1870-1871 ;

c. — Pour couvrir : 1° les insuffisances de recettes des exercices de 1871 et 1872 ; 2° le reliquat des insuffisances des exercices antérieurs non encore réglées, et, au besoin, celles de l'année 1883 ;

d. — Pour les travaux complémentaires à exécuter, à toute époque, sur l'ensemble du réseau, conformément à des projets approuvés par le Ministre des travaux publics.

Le solde de ces deux comptes constituera le revenu net de chaque exercice.

Art. 10. — Lorsque les recettes d'un exercice seront insuffisantes pour couvrir les charges calculées comme il vient d'être dit à l'article 9, augmentées du revenu réservé aux actionnaires et fixé, à l'avenir, au chiffre de vingt millions sept cent cinquante mille francs (20 750 000 fr.), l'État versera le montant de l'insuffisance à la Compagnie, à titre de garantie d'intérêts.

Lorsque, dans les années suivantes, le revenu net, calculé comme il est dit ci-dessus, dépassera le revenu réservé aux actionnaires, l'excédent sera affecté au remboursement des avances faites et de leurs intérêts simples à quatre pour cent (4 %).

Les excédents libres, quand il s'en produira, seront employés à compenser les insuffisances, constatées ou prévues, des lignes en exploitation partielle, comme il sera dit à l'article 11 ci-après.

Art. 11. — Jusqu'au 1er janvier qui suivra l'achèvement de l'ensemble des lignes désignées à l'article 1er de la présente convention, ces lignes et celles comprises dans la convention du 31 décembre 1875 donneront lieu à l'ouverture d'un compte provisoire dit d'exploitation partielle.

On portera, chaque année, dans ce compte :

D'une part, les intérêts et l'amortissement des obligations émises pour l'exé-

Droits réservés au Cnam et à ses partenaires

cution des sections de ces lignes qui seront successivement mises en exploitation et les dépenses nécessitées par cette exploitation ;

D'autre part, les recettes d'exploitation, les annuités correspondant à la part contributive de l'État dans leur construction, les excédents du revenu net des lignes en exploitation complète, déversés au compte des lignes en exploitation partielle, comme il est dit à l'article 10 ci-dessus.

En cas d'insuffisance des recettes, l'excédent de charges sera porté au compte de premier établissement.

Chaque année, la Compagnie devra reporter au compte d'exploitation complète celles des lignes terminées dont les charges pourront être, d'une manière continue, couvertes par l'excédent du revenu net déversé les années précédentes du compte des lignes en exploitation complète au compte des lignes en exploitation partielle.

Art. 12. — Les excédents de revenu net qui ne seront pas nécessaires pour couvrir les insuffisances des lignes en exploitation partielle appartiendront aux actionnaires.

Mais, lorsque le revenu net de l'ensemble des lignes en exploitation complète, calculé conformément aux prescriptions de l'article 9, dépassera la somme de vingt-neuf millions cinq cent mille francs (29 500 000 fr.), l'excédent sera partagé à raison de :

2/3 pour l'État ;

1/3 pour la Compagnie.

Art. 13. — Sur chacune des lignes désignées aux articles 1 et 2 de la présente convention, le nombre des trains de chaque sens que l'Administration supérieure pourra exiger de la Compagnie sera fixé à raison de un par trois mille francs (3 000 fr.) de recette kilométrique locale, c'est-à-dire calculé d'après les produits des voyageurs et marchandises en provenance ou à destination d'une gare de cette ligne et pour le parcours afférent à cette ligne, sans toutefois que ce nombre puisse être inférieur à trois.

Aucune circulation de trains ne pourra être exigée sur une de ces lignes entre dix heures du soir et six heures du matin, tant que la recette locale n'aura pas atteint quinze mille francs (15 000 fr.) par kilomètre, à moins que l'État ne prenne à sa charge toutes les dépenses supplémentaires qu'imposerait à la Compagnie la création d'un service de nuit.

En cas de désaccord, cette dépense serait fixée par voie d'arbitrage, comme il est dit à l'article 4.

Art. 14. — Dans le cas où l'État supprimerait la surtaxe ajoutée par la loi du 16 septembre 1871 aux impôts de grande vitesse sur les chemins de fer, la Compagnie s'engage à réduire les taxes applicables aux voyageurs à plein tarif de 10 % pour la deuxième classe et de 20 % pour la troisième classe, ou suivant toute autre formule équivalente arrêtée d'accord entre les parties contractantes.

En cas de rachat dans une période de cinq années, après cette réduction, on ajoutera au montant de l'annuité de rachat la perte résultant de cette mesure en prenant pour base les recettes nettes de voyageurs de l'année qui a précédé la réforme.

Droits réservés au Cnam et à ses partenaires

Si l'État fait ultérieurement de nouvelles réductions sur l'impôt, la Compagnie s'engage, en outre, à faire une réduction équivalente sur les taxes des voyageurs. Elle ne sera tenue toutefois à ce nouveau sacrifice qu'après qu'elle aura retrouvé, pour les voyageurs circulant sur le réseau actuellement exploité, les recettes nettes acquises avant la première réduction.

La Compagnie ne serait pas tenue de maintenir ces réductions si l'État, après avoir réduit les impôts de grande vitesse, venait à les rétablir sous une forme quelconque, en totalité ou en partie.

Art. 15. — 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 toute ligne dont la mise en exploitation remonterait à moins de quinze ans soit évaluée, non d'après son produit net, mais d'après le prix réel de premier établissement.

En outre de l'annuité prévue à l'article 37 du cahier des charges, la Compagnie aura droit au remboursement des dépenses complémentaires autres que celles du matériel roulant, exécutées par elle avec l'approbation du Ministre des travaux publics, sur toutes les lignes de son réseau, conformément aux dispositions de l'article 9, sauf déduction d'un quinzième pour chaque année écoulée depuis la clôture de l'exercice dans lequel auront été exécutés les travaux.

Le prix total de rachat ne pourra, dans aucun cas, ressortir à une somme correspondant à une annuité inférieure au montant du revenu réservé aux actionnaires, fixé par l'article 10 au chiffre de 20 750 000 fr., augmenté des charges d'intérêt et d'amortissement des emprunts calculées conformément aux prescriptions des articles 6 et 9 de la présente convention.

Art. 16. — Pour toutes les lignes désignées à l'article 1er, la redevance que la Compagnie doit payer à l'État, pour frais de visite, de surveillance, de réception des travaux et contrôle de l'exploitation, ne sera due par elle que pour les lignes en exploitation et à partir du 1er janvier qui suivra l'ouverture de chaque ligne.

Art. 17. — La présente convention et toutes celles soumises à l'approbation du Gouvernement, pour régler la participation de la Compagnie dans l'établissement de l'exploitation des lignes d'embranchement, conformément aux prescriptions de l'article 9, seront enregistrées au droit fixe de trois francs (3 fr.).

3° LETTRE DU 10 JUIN 1883 DE LA COMPAGNIE DE L'EST AU MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS.

Vous nous avez fait l'honneur de nous demander si la Compagnie des chemins de fer de l'Est jugeait possible d'apporter au système général de tarification suivi jusqu'à ce jour des modifications applicables au transport des voyageurs et des marchandises. Nous nous empressons de répondre à cette question.

Voyageurs.

L'article 14 du projet de convention, relative à l'exécution d'un nombre très important de lignes nouvelles dans la région de l'Est, dispose que, dans

Droits réservés au Cnam et à ses partenaires

le cas où l'État supprimerait la surtaxe ajoutée par la loi du 16 septembre 1871 aux impôts de grande vitesse sur les chemins de fer, la Compagnie devra réduire :

De 10 0/0 le prix de la 2e classe,

De 20 0/0 le prix de la 3e classe,

pour les voyageurs à plein tarif.

Nous ne reviendrons pas sur les considérations que nous vous avons présentées à ce sujet; nous n'insisterons pas sur la gravité de la mesure appliquée à un réseau qui, comme le nôtre, n'a qu'un nombre fort restreint de voyageurs de première classe, et sur lequel les réductions accordées à la 2e et surtout à la 3e classe favoriseront un déclassement dans une proportion que nous devons singulièrement redouter.

Vous avez bien voulu nous entretenir de l'extension à donner aux billets d'aller et retour. Permettez-nous, Monsieur le Ministre, de vous faire connaître notre situation à ce sujet.

Le nombre des centres de distribution de billets d'aller et retour s'élève à 234. Le rayon d'action de ces centres varie avec l'importance de chacun d'eux.

Pour environ la moitié il dépasse..... 100 kilomètres,
et à Paris, il s'élève à..... 197 —

Le nombre des stations entre lesquelles s'échangent des billets d'aller et retour est de..... 5.654 ;
ce nombre considérable s'augmente chaque année. Nous sommes très loin de croire que rien n'est plus à faire à ce sujet; mais avant de poursuivre l'extension des billets d'aller et retour, nous voudrions savoir quelles seront les conséquences financières des réductions prévues pour les voyageurs de 2e et de 3e classe. Nous ne vous cachons pas que nous redoutons, pour une période assez longue, un affaiblissement de nos recettes qui ne nous permettra pas de tenter des réductions nouvelles.

Marchandises.

Nous prendrons la liberté de vous faire remarquer, Monsieur le Ministre, que la Compagnie de l'Est s'est efforcée d'aller au-devant de vos désirs et que les diverses propositions qu'elle a eu l'honneur de vous adresser, dans ces derniers temps, notamment le 18 novembre 1882 et le 2 janvier 1883, constituent une transformation considérable du mode de taxation suivi jusqu'à ce jour.

Nous serons, à cet égard, forcés de reprendre une partie des considérations développées dans les lettres qui accompagnent nos propositions.

Tarif général pour le transport de la messagerie et des marchandises à grande vitesse, excédents de bagages exceptés.

Notre tarif général de grande vitesse comporte aujourd'hui deux bases :

0 fr. 446 par tonne et par kilomètre (sans l'impôt) pour les colis d'un poids inférieur à 40 kilog.,

0 fr. 36 par tonne et par kilomètre (sans l'impôt) pour les colis d'un poids supérieur à 40 kilog.

Droits réservés au Cnam et à ses partenaires

Ces bases s'appliquent quelle que soit la distance.

Nous supprimons toute distinction entre les poids au-dessus et au-dessous de 40 kilog.; la taxe de 0 fr 446 est remplacée par celle de 0 fr. 36, ce qui fait une réduction d'envron 25 o/o.

La taxe de 0 fr. 36 n'est maintenue que jusqu'à 200 kilomètres, elle décroît ensuite de 0 fr. 02 par zone de 100 kilomètres jusqu'à 500 kilomètres, et elle demeure fixée, à 500 kilomètres, à 0 fr. 27.

Nous vous avons fait connaître les motifs pour lesquels ces réductions ne s'appliqueraient pas aux bagages dont le nombre, la nature et le volume apporteraient un véritable obstacle à la marche des trains. Nous avons signalé l'existence de trains qui arrivent à Paris avec 900 kilog. de bagages. Il serait facile de vous donner la nomenclature d'objets véritablement extraordinaires qui nous sont remis comme bagages : des bœufs dépecés, des cochons de lait, des chevaux de bois et tout un matériel destiné aux fêtes foraines, etc., etc.

Tarifs généraux et spéciaux relatifs aux denrées transportées en grande vitesse.

Nos tarifs actuels établis tantôt au départ, tantôt à destination de Paris, sont remplacés par deux barèmes applicables sur tout le réseau et calculés d'après des bases de 0 fr. 25 à 0 fr. 23 et de 0 fr. 18 à 0 fr. 17.

Tarif spécial pour les retours d'argent.

Le tarif que nous avons soumis à votre homologation s'appliquera quelle que soit la distance parcourue et ne variera qu'avec l'importance de la somme à rembourser : 1 fr. à 100 fr., 101 fr. à 500 fr., 501 fr. à 1 000 francs.

Le succès de ce tarif comportant des réductions considérables serait assuré si le récépissé spécial à 0 fr. 35 était annulé ou remplacé par un timbre à 0 fr. 10.

Tarifs généraux pour le transport des marchandises à petite vitesse.

Nous avons remplacé les trois classes du cahier des charges taxées à 0 fr. 16, 0 fr. 14 et 0 fr. 10 et la série spéciale variant de 0 fr. 08 à 0 fr. 05 et 0 fr. 04, par les six séries ci-après :

1re	série 0 fr. 16	jusqu'à 100 kilomètres, le type kilométrique décroissant ensuite de 0 fr. 01 par 200 kilomètres jusqu'à 500 kilomètres.
2e	» 0 fr. 14	
3e	» 0 fr. 12	
4e	» 0 fr. 10	
5e	» 0 fr. 08	
6e	» 0 fr. 08 de 0 à 25 kilomètres,	
	0 fr. 04 de 26 à 100 kilomètres,	
	0 fr. 035 de 101 à 300 kilomètres,	
	0 fr. 03 au delà.	

Livrets des tarifs spéciaux pour les transports en petite vitesse.

Ici, Monsieur le Ministre, nous n'hésitons pas à vous signaler une transformation absolue. Nous avons, en ce moment, 72 tarifs spéciaux en vigueur ; notre nouveau livret n'en contient plus que 28, et sur ces 28 la moitié est applicable sur l'ensemble du réseau sans un seul prix exceptionnel.

Droits réservés au Cnam et à ses partenaires

Toutes nos propositions ont donné lieu aux communications habituelles, et une instruction des plus complètes a été faite par les soins de MM. les fonctionnaires du contrôle. Nous avons eu à fournir des explications complémentaires, et notre lettre très détaillée, en date du 1er février dernier, constate que nous sommes arrivés à donner satisfaction à la presque totalité des vœux qui nous ont été communiqués.

La Compagnie ne se fait aucune illusion sur les conséquences immédiates de cette grande réforme de ses tarifs; elles se traduiront presque toutes par des diminutions de recettes dont les chiffres ci-après vous donneront l'importance :

Bœufs, vaches et bêtes de trait.	— Réduction	9.07 %
Veaux et porcs.....	—	8 71
Céréales.....	—	6 02
Engrais	—	11 09
Houilles et cokes.....	—	5 48
Briques, tuiles, sables.....	—	5 65
Bois de charpente, planches, etc.	—	5 92
Charbons de bois.....	—	4 87

Sans aucun doute, nous devons espérer que ces réductions amèneront des augmentations de trafic et que, pour les voyageurs aussi bien que pour les marchandises, il y aura de justes compensations. Mais dans quel temps ces compensations se réaliseront-elles? Personne ne peut le dire, tandis que la perte immédiate est certaine.

Tarifs communs généraux et spéciaux pour le transport des marchandises en grande et en petite vitesse entre toutes les gares et stations des réseaux de l'Est et de Paris-Lyon-Méditerranée.

Toutes les mesures dont nous venons de donner l'analyse ont été complétées par une disposition considérable ayant pour but d'étendre aux deux réseaux de l'Est et de Paris-Lyon-Méditerranée l'application d'un certain nombre de tarifs communs généraux et spéciaux. Cette disposition a fait l'objet de notre proposition en date du 2 janvier dernier comprenant les quatre tarifs ci-après :

Tarif général commun de grande vitesse,

Tarif commun spécial de grande vitesse pour les denrées,

Tarif commun spécial pour les retours d'argent,

Tarif général commun pour le transport des marchandises de petite vitesse.

Nous n'avons pas besoin d'insister sur les avantages qu'assurera au public la réalisation des combinaisons qui précèdent.

Tarifs internationaux. — Vous avez bien voulu nous dire, Monsieur le Ministre, qu'il y avait une distinction très importante à faire entre les tarifs relatifs au trafic intérieur des Compagnies et les tarifs applicables au trafic international. Si, pour les premiers, les Compagnies ont, dans les limites fixées par leurs cahiers des charges et par les lois et règlements, le droit de présenter toutes les propositions qu'elles jugent conformes à leurs intérêts, elles doivent, lorsqu'il s'agit des tarifs internationaux, ne pas perdre de vue que ces tarifs peuvent soulever des questions de l'ordre le plus élevé. Lorsque les

Droits réservés au Cnam et à ses partenaires

lois ont fixé le régime douanier, il ne saurait appartenir à des Sociétés privées de porter, par des combinaisons de tarifs, atteinte aux mesures que le pays a cru devoir prendre, soit pour protéger l'industrie nationale, soit pour favoriser notre commerce d'exportation.

Posée dans les termes qui précèdent, la question ne saurait comporter aucune hésitation. Nous nous empressons de vous déclarer qu'en ce qui nous concerne, nous n'avons jamais pensé que le droit de tarification concédé aux Compagnies de chemins de fer pût avoir pour conséquence la possibilité d'eluder ou de tourner la volonté du législateur. Nous avons, au sujet de la même question présentée dans des termes un peu différents, adressé le 12 décembre 1879 à l'un de vos honorables prédécesseurs la réponse la plus nette. Nous adhérons complètement aujourd'hui aux déclarations qui vous ont été adressées par la Compagnie des chemins de fer Paris-Lyon-Méditerranée et dont vous avez bien voulu nous donner le texte précis. Ces déclarations sont les suivantes :

A. — En ce qui touche les tarifs qui ont pour objet l'importation en France des marchandises de provenance étrangère, nous sommes à la disposition de l'administration pour modifier toute combinaison de prix dont l'effet pourrait être d'altérer les conditions économiques résultant de notre régime douanier, sous la seule réserve que les marchandises qu'ils visent ne soient pas importées en France à plus bas prix par d'autres voies de transport.

B. — En ce qui touche les tarifs de transit, nous estimons qu'en fait il n'y a rien à changer aux dispositions fixées par les décrets des 26 avril 1862 et 1er août 1864. Grâce à la liberté qu'ils nous ont donnée pour nous permettre de lutter contre les chemins de fer étrangers plus libres de leurs mouvements, nous avons pu attirer sur nos rails un trafic de transit d'une certaine importance. Personne, depuis vingt ans, ni le Gouvernement, ni le commerce, ne nous a signalé qu'il y eût convenance à les établir sur d'autres bases. Si, nonobstant, l'Administration supérieure nous signalait l'utilité de mesures nouvelles pour défendre et développer le mouvement auquel les ports et les chemins de fer français peuvent légitimement prétendre, nous n'hésitons pas à lui promettre tout notre concours.

C. — En ce qui touche les tarifs d'exportation, il en est autrement ; des réclamations se sont produites ; on a demandé que les Compagnies assurent aux marchandises françaises un traitement égal, à conditions égales, à celui qu'offrent les tarifs de transit aux marchandises étrangères. Sans discuter les détails de questions aussi complexes, nous admettons que l'Administration supérieure pourra toujours nous demander que les tarifs de transit communs avec d'autres Compagnies soient en même temps des tarifs d'exportation, c'est-à-dire que les taxes totales fixées pour le transit s'appliquent aux expéditions faites sur l'étranger, par toutes les gares intermédiaires entre les deux gares d'entrée et de sortie, et même par toutes les gares situées sur les embranchements de part et d'autre de l'itinéraire direct ci-dessus désigné dans une zone de 50 kilomètres et dont la distance à la gare de sortie sera moindre que celle qui sépare les gares d'entrée et de sortie.

Dans tous les cas prévus aux deux derniers paragraphes, l'affaire serait

Droits réservés au Cnam et à ses partenaires

examinée par une Commission devant laquelle les Compagnies seraient entendues et représentées avec voix délibérative. Si la Commission se prononçait contre leur avis, une seconde délibération aurait lieu dans le délai minimum de deux mois.

P. S. — Dans un autre ordre d'idées et pour répondre à un désir que vous avez bien voulu nous exprimer au nom de M. le Ministre des postes et des télégraphes, nous renoncerons à nous prévaloir de la limite fixée par notre cahier des charges pour le poids des wagons-poste et admettrons à l'avenir que cette limite soit élevée de 8 à 10 tonnes.

Droits réservés au Cnam et à ses partenaires

SÉRIE III (SUITE)

III. — COMPAGNIE DE L'OUEST

ANNEXE XXXIX BIS

Loi du 20 novembre 1883 et convention annexe du 17 juillet 1883

1° LOI DU 20 NOVEMBRE 1883

Article 1er. — Est approuvée la convention provisoire passée, le 17 juillet 1883, entre le Ministre des travaux publics et la Compagnie des chemins de fer de l'Ouest.

Art. 2. — Le montant des travaux complémentaires que le Ministre des travaux publics pourra autoriser sera fixé, chaque année, par un article de la loi de finances.

Tout nouveau traité engageant le concours financier de la Compagnie de l'Ouest, dans la construction et l'exploitation des lignes ferrées, ne pourra être exécuté qu'après avoir été approuvé par une loi.

Art. 3. — L'enregistrement de ladite convention ne donnera lieu qu'à la perception du droit fixe de trois francs (3 fr.).

2° CONVENTION DU 17 JUILLET 1883.

Article 1er, § 1. — 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 ci-après désignés :

1° *A titre définitif :*

Avranches à Domfront ;
Beslé à Guéméné et à la Chapelle-sur-Erdre ;

Droits réservés au Cnam et à ses partenaires

Carentan à Carteret ;
Carhaix à Morlaix ;
Châteaubriant à Ploërmel ;
Châteaubriant à Saint-Nazaire ;
Dreux à Auneau ;
Eu à Dieppe ;
Évreux à la Loupe ;
Évreux à Neufbourg ;
Évreux-Ville à Évreux-Navarre ;
Fougères à Vire ;
Guingamp à Paimpol ;
La Brohinière à Dinan et à Dinard ;
Neufbourg à Caudebec-lès-Elbeuf ;
Neufbourg à Glos-Montfort ;
Pont-Audemer à Quetteville ;
Pouancé à Laval ;
Sablé à Sillé-le-Guillaume ;
Saint-Brieuc au Légué ;
Saint-Georges à Évreux ;
Saint-Méen à Loudéac et à Carhaix ;
Segré à Nantes (section de Candé à Nantes) ;
Vire à Saint-Lô et à Caen.

2° *A titre éventuel :*

De ou près Argenteuil à ou près Mantes ;
Dieppe au Havre ;
Pont-Audemer à Port-Jérôme, avec traversée souterraine de la Seine et prolongement jusqu'au Havre par la vallée de la Seine et raccordement vers Caudebec ;
Raccordements de Rouen.

La concession de ces lignes deviendra définitive au fur et à mesure de leur déclaration d'utilité publique.

§ 2. — La Compagnie des chemins de fer de l'Ouest s'engage à accepter la concession qui lui serait faite par l'État d'environ deux cents (200) kilomètres de chemins de fer situés dans les départements qu'elle dessert et à désigner par l'administration, la Compagnie entendue.

Ces chemins seront construits et exploités aux conditions applicables aux chemins dont la nomenclature est indiquée d'autre part.

Art. 2. — Le Ministre des travaux publics, au nom de l'État, fait cession à la Compagnie des chemins de fer de l'Ouest, qui accepte, des chemins de fer ci-après désignés et qui sont aujourd'hui en exploitation ou sur le point d'y être :

Alençon à Domfront ;
Caen à Dozulé ;
Châteaubriant à Rennes ;
Couterne à la Ferté-Macé ;

Droits réservés au Cnam et à ses partenaires

De la limite du département de l'Eure (vers Elbeuf) à Rouen ;
Dives à Trouville ;
Échauffour à Bernay ;
Embranchement du port d'Isigny ;
Laigle à Mortagne ;
L'Étang-la-Ville à Saint-Cloud ;
Lisieux à Orbec ;
Mamers à Bellême et à Mortagne ;
Mayenne à Fougères ;
Mézidon à Dives ;
Miniac à la Gouesnière ;
Morlaix à Roscoff ;
Mortagne à Sainte-Gauburge ;
Orbec à la Trinité-de-Réville ;
Ploërmel à la Brohinière ;
Prez-en-Pail à Mayenne ;
Raccordement, à Pontorson, de la ligne de Vitré à Fougères avec la ligne de Lison à Lamballe ;
Raccordement des deux gares de Saint-Germain ;
Raccordement, près Elbeuf, des lignes d'Elbeuf à Rouen et de Serquigny à Rouen ;
Sainte-Gauburge à Mesnil-Mauger ;
Saint-Georges à Dreux et à Chartres ;
Segré à Candé ;
Vitré à Fougères et à Moidrey ;
Vitré à Martigné-Ferchaud.

L'État terminera lui-même les lignes ou parties de lignes indiquées ci-après, qui sont comprises dans l'énumération qui précède et qui ne sont pas encore livrées à l'exploitation :

Beuzeval à Villers ;
L'Étang-la-Ville à Saint-Cloud ;
Miniac à la Gouesnière ;
Ploërmel à la Brohinière ;
Raccordement, à Pontorson, de la ligne de Vitré à Fougères avec la ligne de Lison à Lamballe ;
Raccordement, près Elbeuf, des lignes d'Elbeuf à Rouen et de Serquigny à Rouen ;
Rectification de la Selle-en-Luitré à Fougères ;
Segré à Candé.

La Compagnie s'engage, en outre, à exploiter dans les conditions de la présente convention les lignes d'intérêt local que l'État viendrait à incorporer au réseau d'intérêt général dans la région desservie par ladite Compagnie.

Art. 3. — Les chemins désignés dans les articles 1 et 2 ci-dessus seront soumis au cahier des charges et aux conditions additionnelles qui régissent l'ensemble des concessions faites à la Compagnie de l'Ouest. Leur concession

Droits réservés au Cnam et à ses partenaires

prendra fin le même jour que ledit ensemble, c'est-à-dire le trente et un décembre mil neuf cent cinquante-six.

Art. 4. — La dépense de construction des lignes désignées à l'article 1er sera à la charge de l'État.

Toutefois, la Compagnie contribuera aux dépenses de la superstructure à raison de vingt-cinq mille francs (25 000 fr.) par kilomètre.

Elle fournira, de plus, à ses frais, le matériel roulant ainsi que le matériel, le mobilier et l'outillage des gares.

La Compagnie exécutera ou achèvera, pour le compte de l'État, dans l'ordre qui lui sera indiqué par l'Administration supérieure, les travaux de toutes les lignes, soit à simple voie, soit à double voie, suivant les prescriptions du Ministre des travaux publics, y compris les travaux d'agrandissement et de modification des gares de jonction avec les lignes qui lui appartiennent aujourd'hui.

Elle fera, à cet effet, toutes les avances de fonds nécessaires. Dans le cas où le Gouvernement désirerait renoncer au bénéfice de cette disposition, il devrait en prévenir la Compagnie au moins six mois à l'avance.

Un accord ultérieur entre le Ministre des travaux publics et la Compagnie règlera les conditions dans lesquelles celle-ci prendra livraison, pour les achever, des lignes dont l'infrastructure est en ce moment commencée par l'État.

Les dépenses à rembourser par l'État, comprenant les frais généraux, les frais de personnel et l'intérêt des capitaux pendant la construction, ne pourront, sauf des exceptions motivées par des circonstances de force majeure ou par le caractère aléatoire de certaines estimations, telles que : acquisitions de terrains, percements de souterrains et assainissement de tranchées et remblais, etc..., excéder les maxima qui seront fixés d'un commun accord entre l'État et la Compagnie, après approbation des projets d'exécution.

Le Ministre des travaux publics se réserve d'ailleurs de faire exécuter les travaux par les ingénieurs de l'État, dans le cas où il ne pourrait accepter les évaluations de la Compagnie.

En cas de désaccord, soit sur la fixation du maximum, soit sur les conséquences des exceptions ci-dessus désignées, il sera procédé, par voie d'arbitrage, chaque partie désignant son arbitre et les deux arbitres désignant, s'il est nécessaire, un tiers arbitre pour les départager. Dans le cas où ils ne pourraient se mettre d'accord sur le choix de ce troisième arbitre, celui-ci sera nommé par le président du tribunal civil de la Seine, à la requête de la partie la plus diligente.

Art. 5. — Lors de la remise à la Compagnie des lignes énumérées à l'article 2, il sera procédé à leur reconnaissance contradictoire et à une évaluation des travaux nécessaires pour les mettre en état et pour doubler les voies sur les points où ce doublement sera prescrit par le Ministre des travaux publics.

En cas de désaccord sur la désignation ou l'évaluation de ces travaux, il sera prononcé par un arbitrage dans les conditions de l'article précédent. Ces travaux seront exécutés par la Compagnie pour le compte de l'État.

Droits réservés au Cnam et à ses partenaires

L'État reprendra le matériel roulant en service sur les lignes de Chartres à Dreux et d'Elbeuf à Rouen, la Compagnie prenant à sa charge la fourniture du matériel roulant nécessaire à l'exploitation de toutes les lignes de l'article 2.

L'État fera abandon à la Compagnie du mobilier des gares et de tout le petit matériel pouvant exister sur lesdites lignes.

Art. 6. — La Compagnie sera remboursée de ses avances par le paiement annuel, qui lui sera fait par l'État, de l'intérêt et de l'amortissement des emprunts effectués par elle pour subvenir aux dépenses faites en conformité des stipulations des articles 4 et 5.

Le chiffre de cette annuité sera arrêté, pour chaque exercice, d'après le prix moyen des négociations de l'ensemble des obligations émises par la Compagnie dans cet exercice. Ce prix moyen sera établi, 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 ou seront frappés, et de tous autres frais accessoires dont la Compagnie justifiera.

Les sommes dépensées dans un exercice seront augmentées de six mois d'intérêt au taux effectif de l'emprunt, quelle que soit l'époque de l'année à laquelle auront été effectués les travaux.

Le montant de l'annuité pour chaque exercice sera réglé au trente et un décembre et payé dans le mois de janvier suivant. Dans le cas où ce paiement n'aurait pas été effectué dans ledit mois, la Compagnie aura droit, sans qu'il soit besoin d'en faire la demande, aux intérêts au taux effectif de l'emprunt du montant de l'annuité, depuis le premier janvier jusqu'au jour où cette annuité lui aura été effectivement soldée.

En outre de cette annuité, l'État remboursera chaque année à la Compagnie les frais de service des obligations émises pour créer les ressources nécessaires à la construction ou à l'achèvement des lignes concédées par la présente convention; ces frais sont abonnés à dix centimes (0 fr. 10) par obligation en circulation et par an.

Art. 7. — Les lignes désignées à l'article 1er seront exécutées dans les délais ci-dessous :

a. — Dix-huit (18) mois pour celles dont la Compagnie n'aura à faire que la superstructure ;

b. — Cinq (5) ans pour celles dont la Compagnie exécutera l'infrastructure, ce délai courant à partir du jour où le Ministre des travaux publics aura approuvé l'ensemble des plans parcellaires ;

c. — Pour les lignes dont la Compagnie aura seulement à achever l'infrastructure, ce délai de cinq ans, à partir de la remise qui lui sera faite des travaux, sera réduit dans le rapport de la somme restant à dépenser au montant total des dépenses faites et à faire.

La Compagnie devra produire les projets relatifs aux plans parcellaires dans les délais suivants, qui courront à partir du 1er janvier qui suivra la promulgation de la loi approuvant la présente convention :

Deux années pour cent cinquante kilomètres ;

Trois années pour quatre cents kilomètres ;

Droits réservés au Cnam et à ses partenaires

Quatre années pour le solde.

Ne sera pas compté dans la supputation des délais ci-dessus indiqués le temps pendant lequel les divers projets que la Compagnie doit fournir pour chaque ligne resteront entre les mains de l'administration.

La Compagnie sera d'ailleurs mise en possession des études et projets préparés par les ingénieurs de l'État.

Pour les lignes non comprises dans le paragraphe 1er de l'article 1er, les délais fixés ci-dessus ne courront qu'à partir de la date de la concession définitive.

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, la contribution à la construction imposée à la Compagnie par l'article 4 sera augmentée de cinq mille francs (5 000 fr.) par année de retard.

Ne seront pas comptés comme étant du fait de la Compagnie les retards qui seraient la conséquence des difficultés qu'elle éprouverait à réaliser les fonds nécessaires à l'exécution des travaux, à raison de la situation du marché financier dûment constatée par le Gouvernement.

Art. 8. — La dette contractée par la Compagnie envers l'État, par suite des avances qu'elle a reçues à titre de garantie d'intérêt pour les exercices antérieurs à l'année 1883, et qui s'élève, au trente et un décembre mil huit cent quatre-vingt-deux, en capital, à cent quatre-vingt-neuf millions huit cent neuf mille deux cent quatre-vingt-huit francs quatorze centimes (189 809 288 fr. 14), et en intérêts, à cinquante millions huit cent quatre-vingt-six mille cent quatre-vingt-sept francs quarante-trois centimes (50 886 187 fr. 43), sera compensée avec les dépenses à la charge de l'État que la Compagnie prendra à son compte jusqu'à concurrence de cent-soixante millions (160 000 000 fr.) pour les objets suivants :

1° Dépenses restant à faire en dehors de celles déjà faites ou payées par l'État pour l'établissement ou l'agrandissement des gares de jonction des lignes énumérées aux articles 1 et 2 ci-dessus avec les lignes qui appartiennent aujourd'hui à la Compagnie, ainsi que pour les gares de formation des trains ;

2° Travaux de consolidation et de parachèvement à exécuter à la charge de l'État sur les lignes énumérées à l'article 2 ;

3° Doublement des voies sur les sections des lignes concédées par la présente convention, où ce doublement pourra être prescrit par le Ministre des travaux publics ;

4° Rachat, parachèvement, remise en etat, raccordements et jonctions avec les gares de la Compagnie, des lignes d'intérêt local que l'État viendrait à incorporer au réseau d'intérêt général ;

5° Enfin, une part dans les dépenses de superstructure et au besoin d'infrastructure à la charge de l'État en dehors de la contribution de 25,000 francs par kilomètre fournie par la Compagnie.

Moyennant ces dépenses à faire par la Compagnie dans la limite ci-dessus indiquée et qui comprendront les frais généraux, les frais de personnel et l'intérêt des capitaux pendant la construction, c'est-à-dire jusqu'à la clôture du

Droits réservés au Cnam et à ses partenaires

compte de premier établissement prévu à l'article 11, l'État fait abandon de sa dette à la Compagnie.

Le complément des travaux de seconde voie qui seront reconnus immédiatement nécessaires resteront à la charge de l'État. La Compagnie fera les avances de fonds nécessaires et l'État lui en tiendra compte dans les conditions fixées par l'article 6.

Si l'État réclame ultérieurement la mise à double voie de tout ou partie des lignes établies à simple voie, il payera chaque année à la Compagnie une annuité suffisante pour couvrir l'intérêt et l'amortissement du capital dépensé, tant que le produit brut de ces lignes restera inférieur à trente-cinq mille francs (35 000 fr.) par kilomètre; lorsque ce produit atteindra trente-cinq mille francs (35 000 fr.) par kilomètre ou lui sera supérieur, l'intérêt et l'amortissement resteront à la charge du compte général de l'exploitation défini à l'article 9.

L'intérêt et l'amortissement des sommes que la Compagnie empruntera pour l'exécution de ces travaux seront compris dans le règlement général annuel des comptes qui seront établis à l'avenir, en ce qui concerne la garantie d'intérêt, conformément aux règles posées par les articles 9, 10 et 11 ci-après, jusqu'au trente et un décembre mil neuf cent trente-cinq.

Art. 9. — A partir du 1er janvier 1883, il sera dressé un compte unique des recettes et des dépenses de chaque exercice.

On comprendra, d'une part, dans le compte des recettes :

1° Toutes les recettes des lignes en exploitation complète, y compris la part revenant à la Compagnie de l'Ouest des produits des chemins de Petite et de Grande-Ceinture et de ceux des lignes exploitées par la Compagnie de l'Ouest pour le compte de tiers, avec l'approbation du Gouvernement;

2° Les annuités reçues par la Compagnie en représentation des subventions et des participations de l'État pour la construction des lignes concédées, tant pour les conventions antérieures que pour la présente convention, au fur et à mesure de l'entrée de chacune de ces lignes dans le compte de l'exploitation complète;

3° Les annuités reçues par la Compagnie pour la couvrir de l'intérêt et de l'amortissement des dépenses des secondes voies qui pourraient être établies sur l'ordre du Ministre des travaux publics;

On comprendra, d'autre part, dans le compte des dépenses :

1° Toutes les dépenses d'exploitation, y compris notamment les allocations de la Compagnie pour les caisses de retraite, de secours et de prévoyance, les impôts, les frais de contrôle et les indemnités pour accidents, pertes, avaries et incendies, et le fond fixe d'amortissement des actions;

2° Les subventions à des services de correspondances par terre ou par eau autorisés par l'Administration supérieure, ainsi que les redevances, subventions annuelles et charges de toute nature incombant à la Compagnie de l'Ouest pour des lignes concédées à des tiers et exploitées, soit par elle, soit par les concessionnaires eux-mêmes, avec la participation de la Compagnie de l'Ouest, en vertu des traités déjà approuvés par le Gouvernement ou qui seront approuvées ultérieurement par le Ministre des travaux publics;

Droits réservés au Cnam et à ses partenaires

3° L'intérêt, l'amortissement et les frais accessoires, au taux effectif des emprunts contractés, des sommes employées par la Compagnie et dûment justifiées dans les conditions fixées par le décret du 6 mai 1863 et les conventions en vigueur :

a. — Pour le rachat, la construction, la mise en service et les approvisionnements effectifs (ces derniers limités au chiffre maximum de trente-cinq millions) (35 000 000 fr.) des lignes en exploitation complète ;

b. — Pour la réparation des dommages après la guerre de 1870-1871 ;

c. — Pour liquider, dans les conditions des paragraphes 1° et 2° ci-dessus, les insuffisances des exercices antérieurs non encore réglés, en y comprenant les charges résultant de l'exploitation de la ligne de Falaise à Berjou depuis le 1er janvier 1878 ;

d. — Pour les travaux et dépenses complémentaires à faire, à toute époque, sur l'ensemble du réseau, conformément à des projets approuvés par le Ministre des travaux publics.

Le solde de ces deux comptes constituera le revenu net de chaque année.

Art. 10. — Lorsque les recettes d'un exercice seront insuffisantes pour couvrir les charges calculées comme il vient d'être dit à l'article 9, augmentées du revenu réservé aux actionnaires et fixé à l'avenir au chiffre de onze millions cinq cent cinquante mille francs (11 550 000 fr.), l'État versera le montant de l'insuffisance à la Compagnie à titre de garantie d'intérêt.

Lorsque, dans les années suivantes, le revenu net, calculé comme il est dit ci-dessus, dépassera le revenu réservé aux actionnaires, l'excédent sera affecté au remboursement des avances faites et de leurs intérêts simples à quatre pour cent (4 %).

Les excédents libres, quand il s'en produira, seront employés à compenser les insuffisances, constatées ou prévues, des lignes en exploitation partielle, comme il sera dit à l'article 11 ci-après :

Art. 11. — Jusqu'au 1er janvier qui suivra l'achèvement de l'ensemble des lignes désignées à l'article 1er de la présente convention, ces lignes et celles comprises dans la convention du 31 décembre 1875 donneront lieu à l'ouverture d'un compte provisoire dit d'*exploitation partielle*.

On portera chaque année dans ce compte :

D'une part, les intérêts et l'amortissement des obligations émises pour l'exécution des sections de ces lignes qui seront successivement mises en exploitation et les dépenses nécessitées par cette exploitation ;

D'autre part, les recettes d'exploitation, les annuités correspondant à la part contributive de l'État dans leur construction, les excédents du revenu net des lignes en exploitation complète déversés au compte des lignes en exploitation partielle, comme il est dit à l'article 10 ci-dessus.

En cas d'insuffisance des recettes, l'excédent des charges sera porté au compte de premier établissement.

Chaque année, la Compagnie devra reporter au compte d'exploitation complète celle des lignes terminées dont les charges pourront être, d'une manière continue, couvertes par l'excédent du revenu net déversé les années précé-

Droits réservés au Cnam et à ses partenaires

dentes du compte des lignes en exploitation complète au compte des lignes en exploitation partielle.

Art. 12. — Les excédents du revenu net qui ne seront pas nécessaires pour couvrir les insuffisances des lignes en exploitation partielle appartiendront aux actionnaires.

Mais lorsque le revenu net de l'ensemble des lignes en exploitation complète, calculé conformément aux prescriptions de l'article 9, dépassera la somme de quinze millions de francs (15 000 000 fr.), l'excédent sera partagé à raison de :

Deux tiers (2/3) pour l'État ;

Un tiers (1/3) pour la Compagnie.

Art. 13. — Sur chacune des lignes désignées aux articles 1er et 2 de la présente convention, le nombre des trains de chaque sens que l'administration supérieure pourra exiger de la Compagnie sera fixé à raison de un par trois mille francs (3 000 fr.) de recette kilométrique locale, c'est-à-dire calculée d'après les produits des voyageurs et marchandises en provenance ou à destination d'une gare de cette ligne et pour le parcours afférent à cette ligne, sans toutefois que ce nombre puisse être inférieur à trois.

Aucune circulation de train ne pourra être exigée sur une de ces lignes entre dix heures du soir et six heures du matin tant que la recette locale n'aura pas atteint quinze mille francs (15 000 fr.) par kilomètre, à moins que l'État ne prenne à sa charge toutes les dépenses supplémentaires qu'imposerait à la Compagnie la création d'un service de nuit. En cas de désaccord, cette dépense serait fixée par voie d'arbitrage, comme il est dit à l'article 4.

Art. 14. — Dans le cas où l'État supprimerait la surtaxe ajoutée par la loi du 16 septembre 1871 aux impôts de grande vitesse sur les chemins de fer, la Compagnie s'engage à réduire les taxes applicables aux voyageurs à plein tarif de dix pour cent (10 0/0) pour la deuxième classe et de vingt pour cent (20 0/0) pour la troisième classe, ou suivant toute autre formule équivalente arrêtée d'accord entre les parties contractantes.

En cas de rachat dans une période de cinq années après cette réduction, on ajoutera au montant de l'annuité de rachat la perte résultant de cette mesure, en prenant pour base les recettes nettes de voyageurs de l'année qui a précédé la réforme.

Si l'État fait ultérieurement de nouvelles réductions sur l'impôt, la Compagnie s'engage, en outre, à faire une réduction équivalente sur les taxes des voyageurs. Elle ne sera tenue, toutefois, à ce nouveau sacrifice qu'après qu'elle aura retrouvé, pour les voyageurs circulant sur le réseau actuellement exploité, les recettes nettes acquises avant la première réduction.

La Compagnie ne sera pas tenue de maintenir ces réductions si l'État, après avoir réduit les impôts de grande vitesse, venait à les rétablir sous une forme quelconque, en totalité ou en partie.

Art. 15. — 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 toute ligne dont la mise en exploitation remonterait à moins de quinze ans soit évaluée, non d'après son produit net, mais

Droits réservés au Cnam et à ses partenaires

d'après ce que la Compagnie aura réellement dépensé pour son établissement.

En outre de l'annuité prévue à l'article 37 du cahier des charges, la Compagnie aura droit au remboursement des dépenses complémentaires, autres que celles du matériel roulant, exécutées par elle et à ses frais avec l'approbation du Ministre des travaux publics, sur toutes les lignes de son réseau, conformément aux dispositions de l'article 9, sauf déduction d'un quinzième (1/15) pour chaque année écoulée depuis la clôture de l'exercice dans lequel auront été exécutés les travaux.

Le prix total de rachat ne pourra, dans aucun cas, ressortir à une somme correspondant à une annuité inférieure au montant du revenu réservé aux actionnaires fixé, par l'article 10, au chiffre de onze millions cinq cent cinquante mille francs (11 550 000 fr.) augmenté des charges d'intérêt et d'amortissement des emprunts, calculées conformément aux prescriptions des articles 6 et 9 de la présente convention.

Art. 16. — La Compagnie de l'Ouest concède à l'administration des chemins de fer de l'État et à celles qui lui seraient substituées la faculté d'établir jusqu'à Paris les tarifs des voyageurs et des marchandises en provenance ou en destination de son réseau d'après les barèmes de l'État, appliqués à la longueur totale, sans toutefois que le prix de chaque transport puisse être moindre que celui perçu par la Compagnie, pour le même transport, de la gare de jonction à Paris ou *vice versa*.

Le prix total de ces transports de ou pour Paris sera partagé entre les deux administrations exploitantes au prorata du nombre de kilomètres parcourus sur leurs réseaux respectifs.

Le partage du trafic entre les lignes du réseau d'État et celles de la Compagnie de l'Ouest sera réglé sur les bases suivantes :

Le trafic des voyageurs et des marchandises sera attribué à l'itinéraire le plus court, en tenant compte toutefois des déclivités supérieures à quinze millimètres (0^m, 015) par mètre et de la transmission d'un réseau à l'autre.

Il en sera de même pour les voyageurs et marchandises qui, ayant leur point de départ ou de destination sur le réseau de l'Ouest ou sur le réseau d'État, pourraient dans leur trajet emprunter des voies étrangères.

La Compagnie de l'Ouest s'interdit d'appliquer sur un itinéraire quelconque des tarifs ayant pour effet de détourner le trafic de l'itinéraire auquel il aura été attribué en vertu de la règle ci-dessus.

Elle s'interdit, en outre, de subventionner directement ou indirectement des services de correspondance par terre ou par eau ayant pour effet de détourner le trafic des lignes auxquelles il devrait être attribué.

Le Ministre des travaux publics, au nom de l'État, prend, de son côté, l'engagement de suivre les mêmes règles et de les imposer aux entreprises qui pourraient être ultérieurement substituées à l'administration des chemins de fer de l'État.

En cas de désaccord sur l'exécution des clauses du présent article, il sera statué au moyen d'un arbitrage constitué comme il est dit à l'article 4.

Droits réservés au Cnam et à ses partenaires

Art. 17. — Indépendamment des stipulations qui précèdent, l'administration du réseau de l'État aura le droit de faire circuler ses trains entre Chartres et Paris (gares Montparnasse et Vaugirard) aux conditions suivantes :

L'administration des chemins de fer de l'État payera à la Compagnie de l'Ouest, pour toute rétribution, un péage réduit à quatre dixièmes (4/10) de la recette brute réalisée sur le parcours de cette ligne.

Elle sera affranchie de toute redevance pour loyer et frais d'exploitation dans les gares de Chartres et de Paris (Montparnasse et Vaugirard).

Les dépenses du service de la traction ne sont pas comprises dans celles des gares communes ; chaque administration pourvoira elle-même à son service dans des locaux spéciaux.

Art. 18. — La Compagnie s'engage, à partir du premier janvier mil huit cent quatre-vingt-quatre :

1° A renoncer à la perception des prix spéciaux des dimanches et fêtes sur ses lignes de la banlieue de Paris ;

2° A faciliter les déplacements des ouvriers par l'établissement, sur les mêmes lignes, de billets d'aller et retour valables dans les premiers trains du matin et dans les trains de la soirée, avec réduction de cinquante pour cent (50 0/0) sur les prix applicables aux voyageurs à plein tarif de troisième classe.

Art. 19. — Pour toutes les lignes désignées à l'article 1er, la redevance que la Compagnie doit payer à l'État pour frais de visite, de surveillance, de réception des travaux et contrôle de l'exploitation ne sera due par elle que pour les lignes en exploitation et à partir du 1er janvier qui suivra l'ouverture de chaque ligne.

Art. 20. — La présente convention et toutes celles soumises à l'approbation du Gouvernement pour régler la participation de la Compagnie dans l'établissement ou l'exploitation des lignes d'embranchement, conformément aux prescriptions de l'article 9, seront enregistrées au droit fixe de 3 francs.

3° LETTRES DU 17 JUILLET 1883 DE LA COMPAGNIE DE L'OUEST AU MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS.

Première lettre.

Conformément au désir que vous avez bien voulu nous exprimer, nous avons l'honneur de vous faire connaître les bases sur lesquelles notre Compagnie s'engage à procéder à la réforme de ses tarifs, dès que la convention qu'elle a passée avec vous à la date de ce jour aura été ratifiée par les pouvoirs publics.

1° En ce qui concerne la grande vitesse, la Compagnie s'est engagée par l'article 14 de la convention, à réduire ses perceptions pour les voyageurs à plein tarif de 10 % pour la 2e classe, de 20 % pour la 3e classe, ou suivant toute autre formule équivalente, si, de son côté, l'État venait à supprimer l'impôt additionnel résultant de la loi du 16 septembre 1871. Il a été également stipulé que, si l'État faisait de nouveaux dégrèvements de l'impôt de grande

Droits réservés au Cnam et à ses partenaires

vitesse, la Compagnie ferait, de son côté, des réductions équivalentes sur les taxes des voyageurs.

Notre intention est de donner, en outre, une très large extension aux billets d'aller et retour, au fur et à mesure de l'examen des demandes qui nous seront faites. C'est ainsi que, depuis plusieurs années, nous avons étendu la faveur des billets réduits à un grand nombre de relations locales et à celles de toutes nos stations avec Paris. Sur les 534 gares ou haltes de nos grandes lignes, il existe, dès à présent, en dehors des relations sur Paris, 475 centres de distribution de billets d'aller et retour, avec des réductions variant de 20 à 40 %. Nous avons aussi, depuis plus d'un an déjà, allongé d'un jour les délais de validité des billets d'aller et retour à grands parcours sur Paris.

En ce qui concerne notre banlieue de Paris où le mouvement annuel des voyageurs dépasse actuellement le chiffre de 31 000 000, il y a longtemps que le public est en possession des prix réduits qui, malgré la surélévation pour les dimanches et fêtes, font ressortir un abaissement de plus de 50 % de la perception qui résulterait du tarif légal.

Par l'article 18 de notre convention, nous prenons l'engagement de faire disparaître cette surélévation des dimanches et fêtes qui provoque depuis longtemps de vives protestations. C'est un nouveau sacrifice que nous nous imposons, d'autant plus lourd que notre mouvement de voyageurs, qui s'est élevé, dans certains jours, à 240 000, va s'accroître encore et nécessiter de grosses dépenses supplémentaires à cause du matériel roulant et du personnel qu'il faut mettre en ligne le dimanche, sans en avoir l'utilisation efficace en semaine.

Enfin, nous réalisons, dès à présent, les désiderata formulés dans le projet du chemin de fer métropolitain pour faciliter la vie à bon marché, en créant, en faveur des ouvriers, des billets d'aller et retour de 3e classe, avec 50 % de réduction, valables dans les premiers trains du matin et dans les trains de la soirée.

2° Pour nos tarifs généraux de petite vitesse, nous adopterons la classification en six séries approuvée par décision ministérielle du 17 avril 1879, en appliquant à chacune de ces séries des barèmes kilométriques à bases décroissantes établis dans la forme des tarifs belges.

Dans un but d'uniformité et eu égard à notre contact prolongé avec le réseau de la Compagnie d'Orléans, nous adopterons, comme cette Compagnie, pour ces barèmes, les bases déjà admises par les Compagnies de l'Est et de Lyon dans les propositions qui vous ont été soumises. Pour les cinq premières séries, les bases initiales jusqu'à 100 kilomètres seront donc respectivement de 16, 14, 12, 10 et 8 centimes, la base kilométrique décroissant ensuite de 1 centime par 200 kilomètres jusqu'à 500 kilomètres, et de 1 centime par 100 kilomètres au delà de 500 kilomètres jusqu'aux minima de 7, 6, 5, 4 et 3 centimes.

Pour la 6e série, les bases seront les suivantes :

de 0 à 25 kilomètres.....	0 fr.	08	par kilomètre
par kilomètre au delà de 25 jusqu'à 100 kilomètres.	0	04	
— 100 — 300 —	0	035	
— 300 kilomètres.....	0	03	

Droits réservés au Cnam et à ses partenaires

3° De même que compte le faire la Compagnie d'Orléans, nos tarifs spéciaux seront revisés et simplifiés au moyen de barêmes établis dans la forme des tarifs belges et applicables indistinctement à tous les parcours, quelle que soit leur direction; à ces barêmes seront joints un certain nombre de prix fermes destinés surtout à maintenir l'avantage des tarifs existants pour les transports dont le barême aurait pour effet de relever le prix d'une manière sensible. Nous avons déjà revisé dans ce sens nos tarifs spéciaux pour le transport des chaux destinées à l'agriculture, des ardoises, des papiers et des écorces à tan. Nous continuons nos études au même point de vue pour nos autres tarifs spéciaux, notamment pour les fumiers et engrais communs, lesquels d'ailleurs jouissent, dès à présent, sur notre réseau, de prix très réduits.

4° En ce qui touche les tarifs qui ont pour objet l'importation en France des marchandises de provenance étrangère, nous sommes à la disposition de l'administration pour modifier toute combinaison de prix dont l'effet pourrait être d'altérer les conditions économiques résultant de notre régime douanier, sous la seule réserve que les marchandises qu'ils visent ne soient pas importées en France à plus bas prix par d'autres voies de transport.

5° En ce qui touche les tarifs de transit, nous estimons qu'en fait il n'y a rien à changer aux dispositions fixées par les décrets des 26 avril 1862 et 1er août 1864. Grâce aux facilités qu'ils leur ont données pour leur permettre de lutter contre les chemins de fer étrangers, plus libres de leurs mouvements, les Compagnies françaises ont pu attirer sur leurs rails un trafic de transit d'une certaine importance. Personne, ni le Gouvernement depuis vingt ans, ni le commerce, ne nous a signalé qu'il y avait convenance à les établir sur d'autres bases.

Si, nonobstant, l'Administration supérieure nous signalait l'utilité de mesures nouvelles pour défendre et développer le mouvement auquel les ports et les chemins de fer français peuvent légitimement prétendre, nous n'hésitons pas à lui promettre tout notre concours.

6° En ce qui touche les tarifs d'exportation, certaines réclamations se sont produites : on a demandé que les Compagnies assurent aux marchandises françaises un traitement égal, à des conditions égales, à celui qu'offrent les tarifs de transit aux marchandises étrangères. Sans discuter les détails de questions aussi complexes, nous admettons que l'Administration supérieure pourra toujours nous demander que les tarifs de transit communs avec d'autres Compagnies soient en même temps des tarifs d'exportation, c'est-à-dire que les taxes totales fixées pour le transit s'appliquent aux expéditions faites sur l'étranger par toutes les gares intermédiaires entre les deux gares d'entrée et de sortie et même par toutes les gares situées sur les embranchements de part et d'autre de l'itinéraire direct ci-dessus désigné dans une zone de 50 kilomètres et dont la distance à la gare de sortie sera moindre que celle qui sépare les gares d'entrée et de sortie.

Dans tous les cas prévus aux paragraphes 4° et 6°, l'affaire serait examinée par une Commission devant laquelle les Compagnies seraient entendues et représentées avec voix délibérative. Si la Commission se prononçait

Droits réservés au Cnam et à ses partenaires

contre leur avis, une seconde délibération aurait lieu dans le délai minimum de deux mois.

P.-S. — Dans un autre ordre d'idées et pour répondre à un désir que vous avez bien voulu nous exprimer au nom de M. le Ministre des postes et des télégraphes, nous renoncerons à nous prévaloir de la limite fixée par l'article 56, paragraphe 9, de notre cahier des charges pour le poids des wagons-poste et admettrons à l'avenir que cette limite soit élevée de 8 à 10 tonnes.

Nous adhérons également aux projets de convention et d'arrêté qui nous ont été communiqués à la date du 15 juin dernier par M. le Ministre des postes et des télégraphes, sous la réserve qu'une entente ultérieure interviendra entre l'Administration des télégraphes et la Compagnie.

Enfin pour répondre au désir que vous nous avez manifesté, nous sommes disposés à maintenir les prix fermes applicables aux sections actuellement exploitées par l'État et incorporées dans notre réseau.

Deuxième lettre.

Pour répondre au désir que vous avez bien voulu nous exprimer, nous nous empressons de compléter notre lettre de ce jour relative à l'application des tarifs, par la déclaration suivante :

1° En ce qui concerne les relations de Rouen avec Bordeaux, nous nous prêterons, en tout ce qui dépendra de nous, à l'établissement de prix aussi avantageux, sinon plus, que ceux qui résulteraient des barèmes actuels en vigueur sur le réseau de l'État. C'est dans ce but d'ailleurs que notre conseil d'administration a décidé, il y a trois mois, l'exécution de la seconde voie sur la section du Mans à La Hutte, ce qui, en comblant la seule lacune qui restait, mettra à notre disposition, pour l'exécution rapide des transports, une double voie continue entre Rouen et Angers ;

2° Pour donner au commerce de Rouen la facilité de recevoir ou d'expédier ses marchandises indifféremment dans les gares et sur les quais de la rive droite et de la rive gauche, nous sommes prêts à conclure un arrangement amiable, ou, s'il y a lieu, par voie d'arbitrage, avec la Compagnie du Nord, sur les bases d'une communauté de service dont les frais seraient répartis au prorata des unités de trafic entre les deux Compagnies ;

3° Nous continuerons, comme nous le faisons depuis quelque temps déjà, à tenir compte de la situation géographique de Rouen dans l'établissement des prix sur les ports de l'embouchure de la Seine.

Droits réservés au Cnam et à ses partenaires

SÉRIE III (SUITE)

IV. — COMPAGNIE D'ORLÉANS

ANNEXE XLV BIS

Loi du 20 novembre 1883 et convention annexe du 28 juin 1883

1° LOI DU 20 NOVEMBRE 1883

Article 1er.—Est approuvée la convention provisoire passée, le 28 juin 1883, entre le Ministre des travaux publics et la Compagnie du chemin de fer de Paris à Orléans.

Art. 2. — La ligne d'intérêt local de Château-du-Loir à Saint-Calais est incorporée au réseau d'intérêt général.

Art. 3. — Le montant des travaux complémentaires que le Ministre des travaux publics pourra autoriser sera fixé, chaque année, par un article de la loi de finances.

Tout nouveau traité engageant le concours financier de la Compagnie d'Orléans dans la construction et l'exploitation des lignes ferrées ne pourra être exécuté qu'après avoir été approuvé par une loi.

Art. 4. — L'enregistrement de ladite convention ne donnera lieu qu'à la perception du droit fixe de trois francs (3 fr.).

2° CONVENTION DU 28 JUIN 1883

Article 1er.— Le Ministre des travaux publics, au nom de l'État, reprend à la Compagnie d'Orléans les lignes ci-après :

Nantes à la Roche-sur-Yon ;

Droits réservés au Cnam et à ses partenaires

Niort à la Possonnière ;
Saint-Benoist à La Rochelle et à Rochefort ;
Château-du-Loir à Saint-Calais.

La Compagnie livrera ces lignes dans le délai de trois mois, après l'approbation de la présente convention par une loi. Elles seront remises par la Compagnie dans l'état où elles se trouvent, avec les immeubles, mobilier et outillage qui en dépendent, mais sans matériel roulant, ni approvisionnements.

L'État pourra requérir la cession des matières et objets de consommation approvisionnés pour le service des lignes reprises, sous condition d'en payer la valeur fixée d'un commun accord ou à dire d'experts.

Art. 2. — L'État concède à la Compagnie, en échange des lignes désignées à l'article 1er, les lignes suivantes, qui feront désormais partie des concessions :

Angoulême à Limoges avec embranchement sur Nontron ;
Bordeaux à la Sauve ;
Clermont à Tulle, avec embranchement sur Vendes ;
Limoges à Meymac ;
Limoges au Dorat ;
Orléans à Montargis ;
Périgueux à Ribérac ;
Saillat à Bussière-Galant ;
Saint-Nazaire au Croisic et à Guérande ;
Tours à Montluçon, avec embranchement sur Lavaud-Franche.

Ces lignes seront remises à la Compagnie sans matériel roulant ni approvisionnements.

La Compagnie se charge de les munir du matériel et des approvisionnements nécessaires à leur exploitation. L'État, de son côté, aura à pourvoir aux travaux de parachèvement qui seront reconnus nécessaires et aux travaux à faire pour la réception de ces lignes dans les gares d'attache. Ces travaux seront exécutés par les soins de la Compagnie.

Art. 3. — Le Ministre des travaux publics, au nom de l'État, concède à la Compagnie d'Orléans, qui les accepte, les chemins de fer ci-après :

1° *Concessions fermes.*

Angers à la Flèche ;
Tournon à la Châtre ;
Auneau à la limite de Seine-et-Oise, vers Étampes ;
Aurillac à Saint-Denis-lès-Martel ;
Blois à Romorantin ;
Bourges à Gien et Argent à Beaune-la-Rolande ;
Cahors à Capdenac, avec embranchement sur Figeac ;
Châtellerault à Tournon-Saint-Martin ;
Civray au Blanc ;
Confolens à Excideuil ;
Issoudun à Saint-Florent ;
La Flèche à Saumur ;

Droits réservés au Cnam et à ses partenaires

Le Blanc à Argent;
Limoges à Brive;
Marmande à Angoulême;
Mauriac à la ligne d'Aurillac à Saint-Denis-lès-Martel;
Montauban à Brive;
Montluçon à Eygurande;
Nontron à Sarlat, avec embranchement d'Hautefort au Burg-Allassac;
Poitiers au Blanc;
Port-de-Piles à Preuilly;
Preuilly à Tournon-Saint-Martin;
Quimper à Douarnenez;
Quimper à Pont-l'Abbé;
Saint-Sébastien à Guéret;
Saint-Denis-lès-Martel au Buisson avec embranchement sur Gourdon;
Villeneuve-sur-Lot à Tonneins.

2° *Concessions éventuelles.*

De la limite de Seine-et-Oise, vers Auneau, à Étampes;
Laqueuille au Mont-Dore:
La Sauve à Eymet;
Mauriac à Vendes.

La concession de ces lignes deviendra définitive par le fait de la déclaration de leur utilité publique.

La Compagnie d'Orléans s'engage, en outre, à accepter la concession qui lui serait faite par l'État d'environ 400 kilomètres de chemins de fer à désigner par l'Administration, la Compagnie entendue.

Toutes ces lignes seront exécutées en partie aux frais de l'État et en partie aux frais de la Compagnie, ainsi qu'il est expliqué à l'article 8 ci-après.

Art. 5. — Le Ministre des travaux publics, au nom de l'État, fait abandon à la Compagnie d'Orléans des lignes de :

Aubusson à Felletin;
Auray à Quiberon;
Concarneau à Rosporden;
Questembert à Ploërmel;
Vieilleville à Bourganeuf.

Ces lignes seront livrées à la Compagnie sans matériel ni approvisionnements. La Compagnie se charge de les munir du matériel et des approvisionnements nécessaires à leur exploitation.

L'État, de son côté, aura à pourvoir aux travaux de parachèvement qui y seront reconnus nécessaires et aux dépenses à faire pour la réception de ces lignes dans les gares d'attache. Ces travaux seront exécutés par les soins de la Compagnie.

Art. 5. — Pour fixer le prix des lignes échangées en vertu des articles 1 et 2:

On relèvera pendant les cinq années d'exploitation qui suivront l'achèvement de la ligne de Tours à Montluçon et à Lavaud-Franche :

D'une part, les produits nets réalisés sur les lignes cédées par l'État;

Droits réservés au Cnam et à ses partenaires

D'autre part, les produits nets réalisés pendant les mêmes années sur les lignes cédées à la Compagnie;

Et l'on prendra la moyenne des produits réalisés sur chacune des lignes, pendant ces cinq années.

Si les lignes cédées par l'État donnent un produit net supérieur à celui des lignes qu'il aura reçues en échange, la Compagnie sera tenue de verser au Trésor, jusqu'à l'expiration de sa concession, une annuité égale à la différence des produits nets constatés. Cette annuité sera portée en dépenses dans le compte unique d'exploitation prévu à l'article 13.

Si la différence des produits nets est en faveur des lignes cédées par la Compagnie, l'annuité sera due par l'État à la Compagnie et portée en recette d'exploitation dans le compte prévu par le même article.

En aucun cas, le produit net à porter en compte, pour chaque ligne, ne pourra être inférieur au produit de la dernière des cinq années prises pour terme de comparaison, ni au produit constaté en 1882 pour les lignes déjà ouvertes à cette époque.

Le compte des recettes et des dépenses d'exploitation de chaque ligne sera établi par l'administration exploitante et justifié dans les formes prescrites par le décret du 6 mai 1863.

Jusqu'au 1er janvier de l'année, à partir de laquelle commencera l'annuité, la Compagnie versera au Trésor, à la fin de chaque année, le produit net qu'elle aura réalisé sur les lignes reçues de l'État.

La Compagnie recevra jusqu'à la même époque le produit net des lignes cédées par elle à l'État.

Le produit net afférent à chaque ligne, dans cette période transitoire, ne pourra, en aucun cas, être compté pour une somme moindre que celle réalisée pendant l'année 1882.

Le trafic échangé entre Tours et Montluçon et leurs au delà fera l'objet d'un compte commun, dont le produit net sera attribué par moitié à chacun des itinéraires concurrents.

Art. 6. — Pour toutes les lignes objet de la présente convention, la concession expirera, comme pour les lignes composant le réseau actuel de la Compagnie d'Orléans, le 31 décembre 1956.

Art. 7. — La dette contractée par la Compagnie envers l'État, par suite des avances qu'elle a reçues à titre de garantie d'intérêt, est liquidée et arrêtée à la somme de deux cent cinq millions trois cent quatre-vingt-dix-huit mille huit cent quatre-vingt-un francs vingt-six centimes (205 398 881 fr. 26), y compris les intérêts jusqu'au 1er janvier mil huit cent quatre-vingt-trois (1883).

Cette dette cessera de porter intérêt à partir du 1er janvier 1884. Elle sera remboursée en travaux, ainsi qu'il est dit à l'article 8 ci-après.

Art. 8. — La dépense de construction des lignes désignées à l'article 3 sera à la charge de l'État. Toutefois, la Compagnie y participera dans la mesure suivante :

1° Elle contribuera, jusqu'à concurrence de quarante millions (40 000 000 fr.), aux dépenses restant à faire pour la construction de la ligne de Limoges à Montauban. Dans le cas où ces dépenses n'atteindraient pas quarante millions, le

Droits réservés au Cnam et à ses partenaires

surplus sera versé par elle dans les caisses du Trésor dans un délai de six mois après l'ouverture complète de la ligne;

2° Elle contribuera aux dépenses de superstructure des autres lignes à raison de vingt-cinq mille francs (25 000 fr.) par kilomètre ;

3° Elle fournira de plus, à ses frais, le matériel roulant, le mobilier, l'outillage et les approvisionnements de toutes les lignes qui font l'objet dudit article 3.

La Compagnie exécutera, pour le compte de l'État et dans l'ordre qui lui sera indiqué par l'Administration supérieure, les travaux de toutes ces lignes, y compris ceux d'agrandissement et de modification des gares de jonction avec les lignes concédées à la Compagnie.

Cependant, sauf arrangement contraire, l'État terminera directement l'infrastructure des lignes ou sections de lignes dont il aura commencé les travaux, et il achèvera les sections dont il aura commencé la superstructure.

La Compagnie fera l'avance de tous les fonds nécessaires, tant pour les travaux qu'elle aura à exécuter au compte de l'État, que pour l'achèvement des lignes que l'État terminera directement, en vertu du paragraphe précédent. Dans le cas où le Gouvernement désirerait renoncer au bénéfice de cette disposition, il devrait en prévenir la Compagnie six mois au moins à l'avance.

Les dépenses à rembourser par l'État, comprenant les frais généraux, les frais de personnel et l'intérêt des capitaux pendant la construction, ne pourront, sauf des exceptions motivées par des circonstances de force majeure ou par le caractère aléatoire de certaines estimations, telles que : acquisitions de terrains, construction de souterrains, épuisements exceptionnels, consolidation et assainissement de tranchées ou de remblais, excéder les maxima qui seront fixés d'un commun accord entre l'État et la Compagnie, après approbation des projets d'exécution. Le Ministre se réserve, d'ailleurs, la faculté de faire exécuter les travaux par les ingénieurs de l'État dans le cas où il ne pourrait pas accepter les évaluations de la Compagnie.

En cas de désaccord, soit sur la fixation du maximum, soit sur les conséquences des exceptions ci-dessus désignées, il sera procédé par voie d'arbitrage, chaque partie désignant son arbitre et les deux arbitres choisissant, s'il est nécessaire, un tiers arbitre pour les départager. Dans le cas où ils ne pourraient pas se mettre d'accord sur le choix de ce troisième arbitre, celui-ci sera désigné par le président du tribunal civil de la Seine, à la requête de la partie la plus diligente.

Art. 9.— La Compagnie exécutera à ses frais, dans un délai de quatre ans, les travaux de transformation du chemin de fer de Paris à Sceaux et à Limours, pour le ramener à la voie ordinaire.

Art. 10.— Les dépenses à faire par la Compagnie pour le compte de l'État seront couvertes en premier lieu par voie de compensation avec les sommes dues par la Compagnie, en raison des avances qu'elle a reçues de l'État à titre de garantie d'intérêt, et pour le surplus par des avances que fera la Compagnie et dont elle sera remboursée comme il est dit à l'article 11 ci-après.

Art. 11. — La Compagnie sera remboursée par l'État de ses avances au moyen d'annuités représentant les charges des sommes dépensées par elle pour

Droits réservés au Cnam et à ses partenaires

le compte de l'État; ces charges (intérêts, amortissement, timbre et frais divers) seront déterminées conformément aux dispositions de l'article 2 de la convention du 5 juillet 1872.

Le chiffre de l'annuité sera arrêté, pour chaque exercice, d'après le prix moyen des négociations de l'ensemble des obligations émises par la Compagnie dans cet exercice. Ce prix sera établi 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 ou seront frappés et de tous les frais accessoires dont la Compagnie justifiera.

Les sommes dépensées dans le cours d'un exercice seront augmentées de six mois d'intérêt au taux effectif de l'emprunt, quelle que soit l'époque de l'année à laquelle auront été effectuées les dépenses.

Le montant de l'annuité, pour chaque exercice, sera réglé au 31 décembre, et la Compagnie aura droit, sans qu'il soit besoin pour elle d'en faire la demande, aux intérêts, au taux effectif de l'emprunt, du montant de l'annuité depuis le 1er janvier jusqu'au jour où elle lui aura été effectivement soldée.

En outre de cette annuité, l'État remboursera, chaque année, à la Compagnie les frais du service des obligations émises par elle pour créer les ressources nécessaires à la construction des lignes concédées par la présente convention. Ces frais seront abonnés à raison de 0 fr. 10 par obligation en circulation et par an.

Art. 12. — Les lignes désignées à l'article 3 seront exécutées dans les délais ci-dessous:

a. — Dix-huit mois pour celles dont la Compagnie n'aura à faire que la superstructure après livraison régulière de l'infrastructure dans les conditions du cahier des charges supplémentaires du 26 juillet 1868;

b. — Cinq ans pour celles dont la Compagnie exécutera l'infrastructure, ce délai courant à partir du jour de l'approbation de l'ensemble des plans parcellaires par le Ministre des travaux publics.

La Compagnie devra produire tous les projets relatifs aux plans parcellaires dans un délai de quatre ans à partir du 1er janvier qui suivra la promulgation de la loi approuvant la présente convention.

Ne sera pas compté dans la supputation du délai ci-dessus indiqué le temps pendant lequel les divers projets que la Compagnie doit fournir pour chaque ligne resteront entre les mains de l'administration.

Pour les lignes concédées à titre éventuel, le délai fixé ci-dessus ne courra qu'à partir de la date de la concession définitive.

La Compagnie ne pourra être tenue de livrer à l'exploitation annuellement plus de deux cent cinquante kilomètres (250 km.).

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, la contribution imposée à la Compagnie par l'article 8 sera augmentée pour ces lignes de 5 000 fr. par kilomètre et par année de retard. Ne seront pas comptés comme étant du fait de la Compagnie les retards qui seraient la conséquence des difficultés qu'elle éprouverait à réaliser les fonds nécessaires à l'exécution des

Droits réservés au Cnam et à ses partenaires

travaux à raison de la situation du marché financier, dûment constatée par le Gouvernement.

Art. 13. — Les lignes concédées à la Compagnie, en vertu des articles 2, 3 et 4 de la présente convention, celles qui constituent aujourd'hui l'ancien et le nouveau réseau de la Compagnie, déduction faite des lignes énumérés à l'article 1er de la présente convention, ainsi que le réseau de la Sarthe, formeront un ensemble régi par le cahier des charges actuellement en vigueur et soumis, en outre, aux dispositions additionnelles contenues dans le cahier des charges annexé aux conventions de 1875. Il n'y aura désormais, pour l'ensemble de ces lignes, qu'un compte unique de recettes et dépenses d'exploitation.

Dans ces dernières, on comprendrait, notamment, les sommes consacrées par la Compagnie à la constitution des retraites de ses employés, les versements aux caisses de prévoyance, les impôts, patentes et frais de contrôle, les indemnités relatives aux accidents, pertes, avaries et les dommages causés par les incendies, les subventions aux correspondances par voie de terre ou par voie d'eau, ainsi que les charges résultant des engagements de toute nature que la Compagnie pourra contracter avec l'assentiment du Ministre des travaux publics vis-à-vis des concessionnaires de chemins de fer reliés avec ces lignes ou en correspondance avec elles.

Art. 14. — Les dispositions des conventions antérieures concernant la garantie d'intérêt à la charge de l'État et le partage des bénéfices sont remplacées, à compter du 1er janvier 1884, par les dispositions suivantes :

La Compagnie ne pourra avoir recours à la garantie de l'État que dans le cas où le produit net, résultant du compte unique d'exploitation dont il est parlé à l'article 13, serait insuffisant pour faire face aux affectations suivantes, savoir :

1° Les charges effectives (intérêts, amortissement et frais accessoires, déduction faite des annuités reçues de l'État, à titre de subventions) des sommes dépensées par la Compagnie :

a. — Pour le rachat, la construction et la mise en service des lignes constituant son ancien et son nouveau réseau actuels et des chemins de la Sarthe, sous déduction du capital-actions ;

b. — Pour l'exécution des engagements imposés à la Compagnie en vertu des articles 2, 4, 8 et 12 de la présente convention ;

c. — Pour les travaux complémentaires et de parachèvement exécutés à toute époque à dater du 1er janvier 1883, sur l'ensemble du réseau défini à l'article 13, avec l'approbation du Ministre des travaux publics ;

d. — Pour les approvisionnements de l'ensemble des lignes exploitées, sans que l'importance de ces approvisionnements puisse excéder la somme de quarante millions (40 000 000 fr.) ;

2° L'intérêt et l'amortissement des sommes affectées par la Compagnie au remboursement de sa dette aux termes de l'article 10 ;

3° L'intérêt et l'amortissement des actions, tels qu'ils sont réglés par l'article 32 des statuts ;

4° Une somme de vingt-quatre millions six cent mille francs (24 600 000 fr.).

Les dépenses de premier établissement de l'ancien réseau de la Compagnie

Droits réservés au Cnam et à ses partenaires

et des chemins de la Sarthe, au 31 décembre 1882, déduction faite des subventions reçues en capital, sont arrêtées à forfait à la somme de 536 520 311 fr. 45,

Savoir :

Ancien réseau, 519 257 447 fr. 13.

Chemins de la Sarthe, 17 262 864 fr. 32.

Lorsque, par suite d'insuffisance du produit net, l'État aura fait des avances à la Compagnie, les excédents qui se produiront ultérieurement seront affectés exclusivement au remboursement de ces avances, avec intérêt simple à 4 %.

Ce remboursement étant effectué, si le produit net dépasse de neuf millions six cent mille francs (9 600 000 fr.) la somme nécessaire pour faire face aux affectations ci-dessus indiquées, le surplus sera partagé dans la proportion de deux tiers pour l'État et d'un tiers pour la Compagnie.

Art. 15. — Sur chacune des lignes désignées aux articles 2, 3 et 4 de la présente convention, le nombre de trains de chaque sens que l'Administration supérieure pourra exiger de la Compagnie sera fixé à raison de 1 par 3 000 fr. de recette kilométrique locale, c'est-à-dire de recettes calculées d'après les produits des voyageurs et marchandises en provenance ou à destination d'une gare de cette ligne, sans toutefois que ce nombre puisse être inférieur à trois.

Aucune circulation de trains ne pourra être exigée sur ces lignes, entre dix heures du soir et six heures du matin, tant que la recette kilométrique locale n'aura pas atteint 15 000 fr. par kilomètre, à moins que l'administration ne prenne à sa charge les frais de l'organisation du service de nuit auxquels la circulation prescrite aura donné lieu.

Art. 16. — La Compagnie d'Orléans concède à l'administration des chemins de fer de l'État et à celles qui lui seraient substituées la faculté d'établir jusqu'à Paris les tarifs des voyageurs et des marchandises en provenance ou en destination de son réseau, sans toutefois que le prix de chaque transport puisse être moindre que celui perçu par la Compagnie, pour le même transport, de la gare de jonction de Paris ou *vice versa*.

Le prix total de ces transports de ou pour Paris sera partagé entre les deux administrations exploitantes au prorata du nombre de kilomètres parcourus sur leurs réseaux respectifs.

Le partage du trafic entre les lignes du réseau d'État et celles de la Compagnie d'Orléans sera réglé sur les bases suivantes :

Le trafic des voyageurs et des marchandises sera attribué à l'itinéraire le plus court, en tenant compte, toutefois, des déclivités supérieures à 15 millimètres par mètre et de la transmission d'un réseau à l'autre.

Il en sera de même pour les voyageurs et marchandises qui, ayant leur point de départ ou de destination sur le réseau d'Orléans ou sur le réseau d'État, pourraient, dans leur trajet, emprunter des voies étrangères.

La Compagnie d'Orléans s'interdit d'appliquer, sur un itinéraire quelconque, des tarifs ayant pour effet de détourner le trafic de l'itinéraire auquel il aura été attribué en vertu de la règle ci-dessus.

Droits réservés au Cnam et à ses partenaires

Elle s'interdit, en outre, de subventionner directement ou indirectement des services de correspondance par terre ou par eau ayant pour effet de détourner le trafic des lignes auxquelles il devrait être attribué.

Le Ministre des travaux publics, au nom de l'État, prend, de son côté, l'engagement de suivre les mêmes règles et de les imposer aux entreprises qui pourraient être ultérieurement substituées à l'administration des chemins de fer de l'État.

En cas de désaccord sur l'exécution des clauses du présent article, il sera statué au moyen d'un arbitrage constitué comme il est dit à l'article 8.

Art. 17. — Dans le cas où l'État supprimerait la surtaxe ajoutée par la loi du 16 septembre 1871 aux impôts de grande vitesse sur les chemins de fer, la Compagnie s'engage à réduire les taxes applicables aux voyageurs à plein tarif, de 10 % pour la 2e classe et de 20 % pour la 3e classe, ou suivant toute autre formule équivalente arrêtée d'accord entre les parties contractantes.

En cas de rachat dans une période de cinq ans après cette réduction, on ajoutera au montant de l'annuité de rachat la perte résultant de cette mesure en prenant pour base les recettes nettes des voyageurs de l'année qui aura précédé la réforme.

Si l'État fait ultérieurement de nouvelles réductions sur l'impôt, la Compagnie s'engage, en outre, à faire une réduction équivalente sur les taxes des voyageurs. Elle ne sera tenue toutefois à ce nouveau sacrifice qu'après qu'elle aura retrouvé, pour les voyageurs circulant sur le réseau actuellement exploité, les recettes nettes acquises avant la première réduction.

La Compagnie ne serait pas tenue de maintenir cette réduction si l'État, après avoir réduit les impôts de grande vitesse, venait à les rétablir sous une forme quelconque, en totalité ou en partie,

Art. 18. — Jusqu'au 1er janvier qui suivra l'achèvement de l'ensemble des lignes désignées à l'article 3 de la présente convention, les frais d'exploitation, les intérêts et l'amortissement des dépenses mises à la charge de la Compagnie, en vertu de l'article 8, seront payés au moyen des produits des sections de ces lignes qui seront successivement mises en exploitation. En cas d'insuffisance, la Compagnie aura la faculté de les porter au compte de premier établissement et ils donneront lieu au prélèvement prévu à l'article 14 de la présente convention.

Art. 19. — 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 toute ligne dont la mise en exploitation remonterait à moins de quinze ans soit évaluée, non d'après son produit net, mais d'après le prix réel de premier établissement.

En outre de l'annuité et des remboursements prévus à l'article 37 du cahier des charges, la Compagnie aura droit au remboursement des dépenses complémentaires (autres que celles du matériel roulant remboursables en vertu de l'article 37 précité) exécutées par elle à partir du 1er janvier 1884, avec l'approbation du Ministre des travaux publics, sur toutes les lignes de son réseau, sauf déduction d'un quinzième pour chaque année écoulée depuis la clôture de l'exercice dans lequel auront été effectuées les dépenses.

Droits réservés au Cnam et à ses partenaires

L'annuité à payer à la Compagnie, en vertu de l'article 37 du cahier des charges, ne pourra être inférieure à l'ensemble des sommes mentionnées aux paragraphes 1°, 2°, 3° et 4° de l'article 14 ci-dessus, déduction faite des charges d'intérêt et d'amortissement des sommes remboursées, en exécution de l'alinéa précédent du présent article.

Art. 20. — Pour toutes les lignes désignées aux articles 2, 3 et 4, la redevance que la Compagnie doit payer à l'État pour frais de visite, de surveillance, de réception des travaux et contrôle de l'exploitation, ne sera due par elle que pour les lignes en exploitation, et à partir du 1er janvier qui suivra l'ouverture de chaque ligne.

Art. 21. — La présente convention sera enregistrée au droit fixe de trois francs (3 fr.).

3° LETTRE DU 28 JUIN 1883 DE LA COMPAGNIE D'ORLÉANS AU MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS.

Conformément au désir que vous avez bien voulu nous exprimer, nous avons l'honneur de vous faire connaître les bases sur lesquelles notre Compagnie s'engage à procéder à la réforme de ses tarifs, dès que la convention qu'elle a passée avec vous à la date de ce jour aura été ratifiée par les pouvoirs publics.

1° En ce qui concerne la grande vitesse, la Compagnie s'est engagée par l'article 17 de la convention à réduire ses perceptions, pour les voyageurs à plein tarif, de 10 °/₀ pour la 2e classe et de 20 °/₀ pour la 3e classe, ou suivant toute autre formule équivalente, si, de son côté, l'État venait à supprimer l'impôt additionnel résultant de la loi du 16 septembre 1871. Il a été également stipulé que, si l'État faisait de nouveaux dégrèvements de l'impôt de grande vitesse, la Compagnie ferait de son côté des réductions équivalentes sur les taxes des voyageurs.

Notre intention est de donner en outre une très large extension aux billets d'aller et retour. Nous sommes déjà entrés dans cette voie depuis quelques années, en étendant la faveur des billets réduits à un grand nombre de relations locales et à celles de toutes nos stations avec Paris. Nous comptons donner des facilités nouvelles aux voyages qui, par leur nature, sont susceptibles de se répéter, en allongeant les délais de validité des billets de retour de ou pour Paris et en favorisant, par des billets de cette nature, les relations de toutes les stations de notre réseau avec leurs principaux centres d'attraction; cette extension sera opérée dans une mesure assez large pour donner l'avantage de billets de cette sorte à toutes les localités qui en font la demande.

2° Pour nos tarifs généraux de petite vitesse, nous adopterons la classification en six séries approuvée par décision ministérielle du 17 avril 1879, en appliquant à chacune de ces séries des barèmes kilométriques à bases décroissantes établis dans la forme des tarifs belges.

Dans un but d'uniformité, nous adopterons pour ces barèmes les bases déjà admises par les Compagnies de l'Est et de Lyon dans les propositions qui vous ont été soumises. Pour les cinq premières séries, les bases initiales seront donc respectivement de 16, 14, 12, 10 et 8 centimes, la base kilométrique dé-

Droits réservés au Cnam et à ses partenaires

croissant ensuite de 1 centime par 200 kilomètres jusqu'à 500 kilomètres et de 1 centime par 100 kilomètres au delà de 500 kilomètres jusqu'aux minima de 7, 6, 5, 4 et 3 centimes.

Pour la 6e série, les bases seront les suivantes :

de 0 à 25 kilomètres.....	0 fr.	08 par	kilomètre
par kilomètre au delà de 25 jusqu'à 100 kilomètres	0	04	—
— — 100 — 300 —	0	035	—
— — 300 kilomètres —	0	03	—

3° Nos tarifs spéciaux seront revisés et simplifiés au moyen de barèmes établis dans la forme des tarifs belges et applicables indistinctement à tous les parcours, quelle que soit leur direction ; à ces barèmes seront joints un certain nombre de prix fermes destinés surtout à maintenir l'avantage des tarifs existants pour les transports dont le barème aurait pour effet de relever le prix d'une manière sensible. A la date du 31 mai dernier, nous avons eu l'honneur de soumettre à votre homologation un nouveau tarif pour le transport des produits métallurgiques, établi dans cet ordre d'idées. Nous présenterons des propositions analogues pour les autres marchandises qui font l'objet de nos tarifs spéciaux. Ce remaniement comportera des abaissements de taxe importants pour les matières nécessaires à l'agriculture. Les fumiers, engrais communs et amendements feront l'objet d'un barème spécial à taxes extrêmement abaissées.

4° En ce qui touche les tarifs qui ont pour objet l'importation en France des marchandises de provenance étrangère, nous sommes à la disposition de l'Administration pour modifier toute combinaison de prix dont l'effet pourrait être d'altérer les conditions économiques résultant de notre régime douanier, sous la seule réserve que les marchandises qu'ils visent ne soient pas importées en France à plus bas prix par d'autres voies de transport.

5° En ce qui touche les tarifs de transit, nous estimons qu'en fait il n'y a rien à changer aux dispositions fixées par les décrets des 26 avril 1862 et 1er août 1864. Grâce aux facilités qu'ils leur ont données pour leur permettre de lutter contre les chemins de fer étrangers, plus libres de leurs mouvements, les Compagnies françaises ont pu attirer sur leurs rails un trafic de transit d'une certaine importance. Personne, ni le Gouvernement, depuis vingt ans, ni le commerce, ne nous a signalé qu'il y avait convenance à les établir sur d'autres bases. Si, nonobstant, l'Administration supérieure nous signalait l'utilité de mesures nouvelles, pour défendre et développer le mouvement auquel les ports et les chemins de fer français peuvent légitimement prétendre, nous n'hésitons pas à lui promettre tout notre concours.

6° En ce qui touche les tarifs d'exportation, certaines réclamations se sont produites : on a demandé que les Compagnies assurent aux marchandises françaises un traitement égal, à des conditions égales, à celui qu'offrent les tarifs de transit aux marchandises étrangères. Sans discuter les détails de questions aussi complexes, nous admettons que l'Administration supérieure pourra toujours nous demander que les tarifs de transit communs avec d'autres

Droits réservés au Cnam et à ses partenaires

Compagnies soient en même temps des tarifs d'exportation, c'est-à-dire que les taxes totales fixées pour le transit s'appliquent aux expéditions faites sur l'étranger, par toutes les gares intermédiaires entre les deux gares d'entrée et de sortie et même par toutes les gares situées sur les embranchements de part et d'autre de l'itinéraire direct ci-dessus désigné dans une zone de 50 kilomètres et dont la distance à la gare de sortie sera moindre que celle qui sépare les gares d'entrée et de sortie.

Dans tous les cas prévus aux paragraphes 4° et 6°, l'affaire serait examinée par une Commission devant laquelle les Compagnies seraient entendues et représentées avec voix délibérative. Si la Commission se prononçait contre leur avis, une seconde délibération aurait lieu dans le délai minimum de deux mois.

P. S. — Dans un autre ordre d'idées, et pour répondre à un désir que vous avez bien voulu nous exprimer au nom de M. le Ministre des postes et des télégraphes, nous renoncerons à nous prévaloir de la limite fixée par l'article 56, paragraphe 9, de notre cahier des charges, pour le poids des wagons-poste, et admettrons à l'avenir que cette limite soit élevée de 8 à 10 tonnes.

Nous adhérons également aux projets de convention et d'arrêté qui nous ont été communiqués à la date du 13 mars dernier par M. le Ministre des postes et des télégraphes, sous la réserve qu'une entente ultérieure interviendra entre l'Administration des télégraphes et la Compagnie.

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 LIII BIS

Loi du 20 novembre 1883 et conventions annexes des 26 mai et 9 juillet 1883.

1° LOI DU 20 NOVEMBRE 1883.

Article 1er. — Est approuvée la convention provisoire passée le 26 mai, et la convention additionnelle passée le 9 juillet 1883, entre le Ministre des travaux publics et la Compagnie des chemins de fer de Paris à Lyon et à la Méditerranée.

Art. 2. — Sont incorporés dans le réseau d'intérêt général les chemins de fer d'intérêt local :

De Mâcon à Paray-le-Monial;

De Chalon-sur-Saône à Lons-le-Saulnier;

De Bourg à Saint-Germain-du-Plain;

D'Ambérieux à Montalieu, dont l'établissement a été déclaré d'utilité publique par décrets des 16 juin 1866, 30 mars 1867, 1er décembre 1869 et 3 octobre 1872.

Il sera, s'il y a lieu, statué par décret rendu en Conseil d'État sur l'indemnité ou sur les dédommagements qui pourraient être dus aux départements de l'Ain, de l'Isère, du Jura, de Saône-et-Loire et du Rhône.

Art. 3. — Le montant des travaux complémentaires que le Ministre des

Droits réservés au Cnam et à ses partenaires

travaux publics pourra autoriser sera fixé, chaque année, par un article de la loi de finances.

Tout nouveau traité engageant le concours financier de la Compagnie de Paris à Lyon et à la Méditerranée, dans la construction et l'exploitation des lignes ferrées, ne pourra être exécuté qu'après avoir été approuvé par une loi.

Art. 4. — L'enregistrement des conventions annexées à la présente loi ne donnera lieu qu'à la perception du droit fixe de trois francs (3 fr.).

Art. 5. — Tout député ou sénateur qui, au cours de son mandat, acceptera les fonctions d'administrateur d'une Compagnie de chemins de fer sera, par ce seul fait, considéré comme démissionnaire et soumis à la réélection.

2° CONVENTION DU 26 MAI 1883 ET AVENANT DU 9 JUILLET 1883.

A. — *Convention.*

Article 1er. — Le Ministre 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 accepte, les lignes suivantes :

1° *A titre définitif :*

Auxerre à Gien ;
Auxonne à Chagny ;
Avallon à Nuits-sous-Ravières ;
Besançon à la frontière suisse, avec embranchement sur Lods ;
Champagnole à Morez ;
Champagnole à Lons-le-Saulnier ;
La Cluse à Saint-Claude ;
Clamecy à Triguère ;
Dôle à Poligny ;
Épinac aux Laumes ;
Firminy à Annonay ;
Le Pertuiset à Saint-Just ;
Forcalquier à Volx ;
Apt à la ligne précédente ;
Gilley à Pontarlier ;
Largentière à Saint-Sernin ;
L'Isle-sur-Sorgue à Orange ;
Lozanne à Paray-le-Monial ;
Roanne à Chalon et à Montchanin ;
Saint-André à Digne ;
Tamnay à Château-Chinon ;
Voujaucourt à Saint-Hippolyte.

2° *A titre éventuel, et sous réserve de la déclaration d'utilité publique à intervenir :*

Corbeil-Melun-Montereau ;
Givors à Lozanne ;

Droits réservés au Cnam et à ses partenaires

Laroche à Cluses ;
L'Estaque à Miramas ;
Lure à Loulans-les-Forges ;
Lyon-Saint-Clair à Collonges ;
Raccordements de Chasse et Vénissieux ;
Saint-Jean-du-Gard à Anduze ;
Traversée du Rhône à Avignon ;
Valdonne à Aix.

La Compagnie s'engage, en outre, à accepter les concessions qui lui seront faites jusqu'à concurrence de 600 kilomètres environ de lignes à désigner d'un commun accord entre les parties contractantes.

Art. 2. — Le Ministre des travaux publics, au nom de l'État, fait abandon à la Compagnie Paris-Lyon-Méditerranée des lignes de :

Montargis à Sens ;
Bonson à Saint-Bonnet.

Pour la première de ces lignes, l'État conservera le matériel roulant ; pour la seconde, la valeur de ce matériel, estimé à dire d'experts, lui sera remboursée par la Compagnie.

Art. 3. — Sont approuvés les traités passés, le 28 juillet 1881, entre la Compagnie Paris-Lyon-Méditerranée et la Compagnie des Dombes et des chemins de fer du Sud-Est, portant l'un affermage, l'autre cession, à la première, des lignes concédées à la seconde, ainsi que des lignes rachetées par la Compagnie des Dombes à celle des chemins de fer du Rhône aux termes du traité du 24 juin 1879 ; copie de ces traités demeure annexée aux présentes.

En conséquence, sont incorporées à l'ancien réseau Paris-Lyon-Méditerranée les lignes ci-après :

1° Bourg à Sathonay ;
2° Bourg à la Cluse ;
3° La Cluse à Bellegarde ;
4° Lyon à Montbrison ;
5° Sathonay à Lyon-Saint-Clair ;
6° Mâcon à Paray-le-Monial ;
7° Chalon-sur-Saône à Lons-le-Saulnier ;
8° Bourg à Saint-Germain-du-Plain ;
9° Ambérieux à Montalieu.

Les lignes énoncées sous les numéros 6, 7, 8 et 9, concédées à la Compagnie des Dombes et des chemins de fer du Sud-Est comme lignes d'intérêt local, sont déclarées d'intérêt général.

Seront également incorporées à l'ancien réseau Paris-Lyon-Méditerranée, lorsque les conditions de la cession prévue au traité précité du 24 juin 1879 seront réalisées, les lignes de Sathonay à la Croix-Rousse et de Sathonay à Trévoux ; cette dernière sera alors déclarée d'intérêt général.

Art. 4. — Le chemin de fer de la Joliette à l'Estaque, concédé à la Compagnie par la convention du 1er mai 1863, sera exécuté conformément au tracé par le littoral approuvé par décisions ministérielles des 7 décembre 1868

Droits réservés au Cnam et à ses partenaires

et 28 juin 1870 et aux plans parcellaires approuvés par décision ministérielle du 14 février 1873, à moins que le Gouvernement ne se décide pour un tracé étudié par l'intérieur des terres, conformément aux indications des plans annexés à la présente convention.

Ce dernier tracé, s'il était demandé par le Gouvernement, serait complété par l'établissement, à Marseille, dans le quartier d'Arenc, d'une gare nouvelle de 15 hectares environ de superficie, ouverte aux marchandises de petite vitesse sans distinction de nature, de poids, de provenance ou de destination, et d'une gare de formation des trains avec dépôt de machines située derrière les bassins de radoub. Deux passages sur rails seraient établis, l'un entre ces deux gares, l'autre en tête de la gare de formation. En avant de l'entrée sud de la gare d'Arenc, il serait établi, entre la rue Peyssounel et le boulevard de Paris, une place de trente mètres (30 m.) de large, le tout ainsi qu'il est figuré au plan annexé à la présente convention.

Dans le même cas d'option pour le tracé par l'intérieur des terres, pour tenir compte de l'excédent des dépenses afférent à l'ensemble des travaux prévus au présent article par rapport aux projets déjà approuvés, l'État abandonnera gratuitement à la Compagnie les terrains lui appartenant, et nécessaires à l'exécution desdits travaux, et supportera la moitié de la valeur des terrains acquis ou à acquérir dans le même but, y compris la partie du sol des abattoirs municipaux à incorporer à la nouvelle gare d'Arenc, et que la ville s'est engagée à céder à l'État, moyennant un million cinq cent mille francs (1 500 000 fr.), en se réservant la propriété des matériaux de démolition, machines et engins, à charge par elle de les enlever. L'État devra obtenir de la ville l'abandon gratuit du sol des rues et places nécessaires à l'exécution des travaux et de leurs dépendances.

Il remboursera à la Compagnie les droits de mutation qu'elle justifiera avoir soldés pour les acquisitions de terrains déjà faites en vue de l'exécution des travaux.

Le Ministre des travaux publics devra faire connaître sa décision à la Compagnie dans le délai de six mois après la promulgation de la loi approuvant la présente convention.

La ligne de la Joliette à l'Estaque devra être exécutée par la Compagnie dans le délai de quatre années à partir de l'option du Gouvernement, si cette option s'exerce en faveur du tracé par le littoral et, dans le cas contraire, dans le délai de quatre ans après l'approbation des plans parcellaires qui devront être présentés par la Compagnie six mois au plus après notification de cette option.

Art. 5. — Pour toutes les lignes objet de la présente convention, la concession expirera, comme pour les lignes composant le réseau actuel, le 31 décembre 1958.

Art. 6. — La dépense de construction des lignes désignées à l'article 1er sera à la charge de l'État. Toutefois, la Compagnie contribuera aux dépenses de la superstructure à raison de 25,000 francs par kilomètre ; elle fournira de plus à ses frais le matériel roulant, ainsi que le matériel, le mobilier et l'outillage des gares.

Droits réservés au Cnam et à ses partenaires

La Compagnie exécutera ou achèvera, dans l'ordre qui lui sera indiqué par l'Administration supérieure, les travaux de toutes ces lignes, y compris ceux d'agrandissement et de modification des gares de jonction avec les lignes qui lui appartiennent aujourd'hui, pour le compte de l'État. Elle fera à cet effet, si l'État le demande, toutes les avances de fonds nécessaires. Il n'est fait exception que pour les lignes de :

Triguère à Clamecy ;

Gien à Toucy-Moulin ;

Besançon à la frontière suisse,

dont la superstructure sera terminée par l'État. Un accord ultérieur entre le Ministre des travaux publics et la Compagnie règlera les conditions dans lesquelles celle-ci prendra livraison, pour les achever, des lignes dont l'infrastructure est, en ce moment, commencée par l'État.

Les dépenses à rembourser par l'État, comprenant les frais généraux, les frais de personnel et l'intérêt des capitaux pendant la construction ne pourront, sauf des exceptions motivées par des circonstances de force majeure ou par le caractère aléatoire de certaines estimations telles que : acquisitions de terrains, percement de souterrains, épuisements exceptionnels, consolidation et assainissement de tranchées et remblais, etc., excéder les maxima qui seront fixés d'un commun accord entre l'État et la Compagnie après approbation des projets d'exécution. En cas de désaccord, soit sur la fixation du maximum, soit sur les conséquences des exceptions ci-dessus désignées, il sera procédé par voie d'arbitrage, chaque partie désignant son arbitre et les deux arbitres choisissant, s'il est nécessaire, un tiers arbitre pour les départager ; dans le cas où ils ne pourraient se mettre d'accord sur le choix de ce troisième arbitre, celui-ci sera nommé par le président du tribunal civil de la Seine, sur requête présentée par la partie la plus diligente.

Le Ministre des travaux publics se réserve, dans tous les cas, la faculté de faire exécuter les travaux par les ingénieurs de l'État dans le cas où il ne pourrait accepter les évaluations de la Compagnie.

Art. 7. — Lors de la remise à la Compagnie des lignes énoncées à l'article 2, il sera procédé à la reconnaissance contradictoire et à une évaluation des travaux nécessaires pour les remettre en état. En cas de désaccord sur la désignation ou l'évaluation de ces travaux, il sera prononcé par un arbitrage dans les conditions de l'article précédent. Ces travaux seront exécutés par la Compagnie pour le compte de l'État.

Art. 8. — La Compagnie sera remboursée de ses avances par le paiement annuel, qui lui sera fait par l'État, de l'intérêt et de l'amortissement des emprunts effectués par elle pour subvenir aux dépenses faites en conformité des articles 6 et 7.

Le chiffre de cette annuité sera arrêté pour chaque exercice d'après le prix moyen des négociations de l'ensemble des obligations émises par la Compagnie dans cet exercice. Ce prix moyen sera établi 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 ou seront frappés, et de tous autres frais accessoires dont la Compagnie justifiera.

Droits réservés au Cnam et à ses partenaires

Les sommes dépensées dans un exercice auront droit, pour cet exercice, à l'intérêt au taux effectif de l'emprunt, du 1er juillet au 31 décembre, quelle que soit l'époque de l'année à laquelle auront été effectués les travaux.

Le montant de l'annuité pour chaque exercice sera réglé au 31 décembre, et la Compagnie aura droit, sans qu'il soit besoin d'en faire la demande, aux intérêts, au taux effectif de l'emprunt, du montant de l'annuité depuis le 1er janvier jusqu'au jour où elle lui aura été effectivement soldée, si ce paiement n'a été fait dans le courant de janvier.

En outre de cette annuité, l'État remboursera chaque année à la Compagnie les frais de service des obligations émises par elle pour créer les ressources nécessaires à la construction des lignes concédées par la présente convention; ces frais sont abonnés à 0 fr. 10 par obligation en circulation et par an.

Art. 9. — Les lignes désignées à l'article 1er seront exécutées dans les délais ci-dessous :

a. Dix-huit mois pour celles dont la Compagnie n'aura à faire que la superstructure après livraison régulière de l'infrastructure dans les conditions du cahier des charges supplémentaire du 18 juillet 1868;

b. Cinq ans pour celles dont la Compagnie exécutera l'infrastructure, ce délai courant à partir du jour où le Ministre des travaux publics aura approuvé l'ensemble des plans parcellaires;

c. Pour les lignes dont la Compagnie aura seulement à achever l'infrastructure, ce délai de cinq ans, à partir de la remise qui lui sera faite des travaux, sera réduit dans le rapport de la somme restant à dépenser au montant total des dépenses faites ou à faire. La Compagnie devra produire les projets relatifs aux plans parcellaires dans les délais suivants, qui courront à partir du 1er janvier qui suivra la promulgation de la loi approuvant la présente convention :

Deux années pour 200 kilomètres;

Trois années pour 600 kilomètres;

Quatre années pour 1 200 kilomètres.

Ne sera pas compté dans la supputation des délais ci-dessus indiqués le temps pendant lequel les divers projets que la Compagnie doit fournir pour chaque ligne resteront entre les mains de l'administration.

Pour les lignes concédées à titre éventuel, les délais fixés ci-dessus ne courront qu'à partir de la date de la concession définitive.

La Compagnie ne pourra être tenue de livrer à l'exploitation annuellement plus de 200 kilomètres des lignes dont l'infrastructure aura été terminée ou exécutée par elle.

Dans le cas où, par le fait de la Compagnie, les délais d'exécution fixés par le présent article seraient dépassés pour une ou plusieurs lignes, la contribution à la construction, imposée à la Compagnie par l'article 6, sera augmentée de 5 000 fr. par kilomètre et par année de retard. Ne seront pas considérés comme étant du fait de la Compagnie les retards qui seraient la conséquence des difficultés 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.

Droits réservés au Cnam et à ses partenaires

Art. 10. — Les lignes ajoutées aux concessions de la Compagnie par les articles 1, 2 et 3 de la présente convention, et celles qui constituent aujourd'hui son ancien et son nouveau réseau, formeront un ensemble régi par le cahier des charges actuellement en vigueur, et pour lequel il n'y aura désormais qu'un compte unique de recettes et de dépenses de l'exploitation. Dans ces dernières seront compris notamment les allocations de la Compagnie pour la caisse des retraites, les impôts, les frais de contrôle et les indemnités pour accidents, pertes, avaries et incendies.

Art. 11. — Les articles 6, 7 et 8 de la convention du 3 juillet 1875, relatifs à la garantie d'intérêt, sont remplacés, à partir du 1er janvier 1884, par les dispositions suivantes :

Sur le produit net résultant du compte unique d'exploitation dont il vient d'être parlé, la Compagnie prélèvera :

1° Les charges effectives (intérêt, amortissement et frais accessoires) des sommes empruntées par elle, sous déduction des annuités dues pour l'exercice en représentation des subventions, et soldées à la Compagnie :

a.—Pour le rachat, la construction et la mise en service des lignes exploitées ou à ouvrir, constituant son ancien réseau actuel, accru des lignes définies à l'article 3, et toutes dépenses dûment justifiées, dans les conditions prévues par le décret du 6 juin 1863 et les conventions en vigueur ;

b. — Pour le paiement de la contribution prévue par l'article 6 ;

c. — Pour les travaux complémentaires à exécuter à toute époque sur l'ensemble du réseau défini à l'article 10, conformément à des projets approuvés par le Ministre des travaux publics ;

2° Une somme de 44 millions de francs.

L'excédent sera appliqué à couvrir jusqu'à due concurrence la garantie accordée par l'État pour les charges effectives des sommes empruntées par la Compagnie, sous déduction des annuités reçues en représentation des subventions, pour la construction et la mise en service des lignes, exploitées ou à ouvrir, composant son nouveau réseau actuel, sans que le capital garanti puisse excéder 626 millions de francs (ou 649 millions de francs si la ligne de Gap à Briançon est prolongée jusqu'à la frontière de l'Italie).

Le compte d'établissement des réseaux actuels de la Compagnie est réglé à forfait au 31 décembre 1882, subventions non déduites, tant pour l'application de la garantie d'intérêt que pour le partage prévu à l'article 13 :

à	2 607 960 540 fr. 71	pour l'ancien réseau ;
à	728 634 259 78	pour le nouveau réseau.
Total.....	3 336 594 800 fr. 49	

non compris 40 170 271 fr. 38 pour les approvisionnements.

Art. 12. — Lorsque l'État aura, à titre de garant, payé tout ou partie d'une annuité garantie, il en sera remboursé comme suit, avec les intérêts simples à 4 %.

Lorsque le produit net de l'exploitation, déduction faite des prélèvements déterminés à l'article précédent, dépassera l'intérêt et l'amortissement garantis, l'excédent sera attribué à l'État, dans quelque année qu'il se produise, en atténuation de sa créance.

Droits réservés au Cnam et à ses partenaires

A l'expiration de la concession, ou en cas de rachat, 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, de son matériel roulant, aux termes de l'article 36 du cahier des charges.

Art. 13. — L'article 9 de la convention du 3 juillet 1875, relatif au partage des bénéfices, est remplacé par la disposition suivante :

Sur le produit net résultant du compte unique d'exploitation dont il est parlé à l'article 10 de la présente convention, la Compagnie prélèvera :

1° Les charges effectives (intérêts, amortissement et frais accessoires) des sommes empruntées par elle, sous déduction des annuités dues pour l'exercice en représentation des subventions et soldées à la Compagnie :

a. — Pour le rachat et la construction et pour la constitution des approvisionnements effectifs, dans la limite d'un maximum de 40 millions de francs, des lignes, exploitées ou à ouvrir, constituant son ancien et son nouveau réseau actuels, accrues des lignes définies à l'article 3 et toutes dépenses dûment justifiées, dans les conditions prévues par le décret du 6 juin 1863 et les conventions en vigueur;

b. — Pour le paiement de la contribution prévue à l'article 6;

c. — Pour les travaux complémentaires à exécuter à toute époque sur l'ensemble du réseau défini à l'article 10, conformément à des projets approuvés par le Ministre des travaux publics;

2° Les remboursements que la Compagnie pourrait avoir encore à faire à l'État dans cet exercice, à raison des prescriptions de l'article 12;

3° Une somme de 60 millions de francs.

Le surplus sera partagé à raison de deux tiers pour l'État et un tiers pour la Compagnie.

Art. 14.— Sur chacune des lignes désignées à l'article 1er de la présente convention, le nombre de trains de chaque sens que l'Administration supérieure pourra exiger de la Compagnie sera fixé à raison de un par 3 000 fr. de recette kilométrique locale, c'est-à-dire de recette calculée d'après les produits des voyageurs et marchandises en provenance ou à destination d'une gare de cette ligne, sans toutefois que ce nombre puisse être inférieur à trois.

Aucune circulation de train ne pourra être exigée sur une de ces lignes entre dix heures du soir et six heures du matin, tant que la recette locale n'aura pas atteint 15 000 fr. par kilomètre, à moins que l'État ne prenne à sa charge toutes les dépenses supplémentaires qu'imposerait à la Compagnie la création d'un service de nuit. En cas de désaccord, ces dépenses seraient fixées par voie d'arbitrage, comme il est dit à l'article 6.

Art. 15. — Dans le cas où l'État supprimerait la surtaxe ajoutée par la loi du 16 septembre 1871 aux impôts de grande vitesse sur les chemins de fer, la Compagnie s'engage à réduire les taxes applicables aux voyageurs à plein tarif de 10 % pour la 2e classe et de 20 % pour la 3e, ou suivant toute autre formule équivalente arrêtée d'accord entre les parties contractantes. En cas de rachat dans une période de moins de cinq ans après cette réduction, on ajoutera au montant de l'annuité de rachat la perte résultant de cette me-

Droits réservés au Cnam et à ses partenaires

sure, en prenant pour base les recettes nettes de voyageurs de l'année qui aura précédé la réforme.

Si l'État fait ultérieurement de nouvelles réductions sur l'impôt, la Compagnie s'engage, en outre, à faire une réduction équivalente sur les taxes des voyageurs ; elle ne sera tenue toutefois à ce nouveau sacrifice qu'après qu'elle aura retrouvé, pour les voyageurs circulant sur le réseau actuellement exploité, les recettes nettes acquises avant la première réduction.

La Compagnie ne serait pas tenue de maintenir ces réductions si l'État, après avoir réduit les impôts de grande vitesse, venait à les rétablir sous une forme quelconque, en totalité ou en partie.

Art. 16. — Jusqu'au 1er janvier qui suivra l'achèvement de l'ensemble des lignes désignées à l'article 1er de la présente convention, les intérêts et l'amortissement des obligations émises pour l'exécution de ces lignes et de celles comprises dans la convention du 3 juillet 1875 seront payés au moyen des produits des sections de ces lignes qui seront successivement mises en exploitation.

En cas d'insuffisance, ils pourront être portés au compte de premier établissement et donneront lieu au prélèvement prévu aux articles 11 et 13 de la présente convention.

Art. 17. — Si le Gouvernement exerce le droit qui lui est réservé par l'article 57 du cahier des charges, de racheter la concession entière, la Compagnie pourra demander que toute ligne dont la mise en exploitation remonterait à moins de quinze ans soit évaluée, non d'après son produit net, mais d'après le prix réel de premier établissement.

En outre de l'annuité prévue à l'article 37 du cahier des charges, la Compagnie aura droit au remboursement des dépenses complémentaires, autres que celles du matériel roulant, exécutées par elle, avec l'approbation du Ministre des travaux publics, sur toutes les lignes de son réseau, conformément aux dispositions de l'article 11, sauf déduction d'un quinzième pour chaque année écoulée depuis la clôture de l'exercice dans lequel auront été exécutés les travaux.

Art. 18. — Pour toutes les lignes désignées à l'article 1er, la redevance que la Compagnie doit payer à l'État pour frais de visite, de surveillance, de réception des travaux et contrôle de l'exploitation ne sera due par elle que pour les lignes en exploitation, et à partir du 1er janvier qui suivra l'ouverture de chaque ligne.

Art. 19. — La présente convention et celles dont il est question à l'article 3 seront enregistrées au droit fixe de trois francs (3 fr.).

B. — *Avenant.*

Il a été convenu que les modifications suivantes seraient apportées à la convention du 26 mai 1883 :

Préambule. — Remplacer les mots : « dans le délai d'un an, au plus tard », par les mots : « dans le délai de trois mois au plus tard, à dater de l'approbation des présentes par une loi. »

Article 1er. — Remplacer au dernier paragraphe les mots : « à désigner d'un

Droits réservés au Cnam et à ses partenaires

commun accord entre les parties contractantes », par les mots : « à désigner par l'administration, la Compagnie entendue. »

Art. 6. — Ajouter après les mots : « elle fera à cet effet les avances de fonds nécessaires », la phrase : « Dans le cas où le Gouvernement désirerait renoncer au bénéfice de cette disposition, il devrait en prévenir la Compagnie six mois à l'avance. »

Art. 10. — Ajouter les deux paragraphes suivants :

« Les résultats de l'exploitation des chemins de fer de Petite et de Grande-
« Ceinture de Paris pour la part afférente à la Compagnie Paris-Lyon-Médi-
« terranée continueront d'être ajoutés au compte d'exploitation de la Com-
« pagnie.

« Seront aussi compris dans le compte annuel d'exploitation les charges
« résultant des engagements de toute nature que la Compagnie pourra con-
« tracter, avec l'assentiment du Ministre des travaux publics, vis-à-vis des
« concessionnaires des chemins de fer reliés avec ses lignes ou en corres-
« pondance avec elles, et les résultats de tout traité de correspondance par
« terre, par eau ou par voie de fer, autorisé par le Ministre. »

Art. 11. — Remplacer au 1° le mot : « empruntées », par le mot : « dépensées. »

Ajouter au § B les mots : « y compris le matériel. »

Art. 13. — Remplacer au 1° le mot : « empruntées », par le mot : « dépensées. »

Ajouter au § B les mots : « y compris le matériel. »

Art. 16. — A rédiger comme suit : « Jusqu'au 1er janvier qui suivra l'achè-
« vement de l'ensemble des lignes comprises à l'article 1er de la présente con-
« vention, les frais d'exploitation, les intérêts et l'amortissement des dépenses
« à la charge de la Compagnie pour l'exécution de ces lignes et de celles com-
« prises dans la convention du 3 juillet 1875 seront payés au moyen des
« produits des sections de ces lignes qui seront successivement mises en ex-
« ploitation.

« En cas d'insuffisance, la Compagnie aura la faculté de les porter au compte
« de premier établissement. »

Art. 17. — Remplacer au paragraphe 1er les mots : « d'après le prix réel de
« premier établissement », par les mots : « d'après ce que la Compagnie aura
« réellement dépensé pour son établissement. »

Au paragraphe 2, après les mots : « exécutés par elle », ajouter les mots :
« et à ses frais. »

Art. 19. — Ajouter après les mots : « dont il est question à l'article 3 »,
« les mots « ainsi que celles soumises à l'approbation du Gouvernement pour
« régler la participation de la Compagnie dans l'établissement ou l'exploi-
« tation des lignes d'embranchement. »

Droits réservés au Cnam et à ses partenaires

3° LETTRE DU 26 MAI 1883 DE LA COMPAGNIE DE PARIS-LYON-MÉDITERRANÉE AU MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS.

Nous avons l'honneur de porter à votre connaissance les principales modifications que nous nous proposons d'apporter à nos tarifs intérieurs de grande et de petite vitesse et aux tarifs d'importation, d'exportation et de transit :

1° En ce qui concerne nos tarifs intérieurs de petite vitesse, la série des réformes que nous nous sommes résolus à soumettre à votre homologation peut se résumer comme suit :

a. — Nous remplacerons les trois classes du cahier des charges de 1857, dont les bases par tonne et par kilomètre sont de... 16, 14 et 10 c.
par cinq classes dont les bases décroîtront, suivant les parcours, de..... 16,14,12,10 et 8 c.
..... 13,11,9,7 et 5 c.

b. — Nous remplacerons, dans la plus large mesure qui nous sera possible, les prix fermes de gare à gare de nos tarifs spéciaux par l'emploi, sur tout le réseau, des barêmes différentiels A, B, C, D et E, dont les bases décroîtront de 8 centimes à 4 c. 5; 4 c.; 3 c. 5; 3 c. et 2 c. 5

c. — Nous remplacerons la série spéciale instituée par la convention de 1868 par le barême D.

d. — Nous réduirons de 7 à 10 % environ le prix de transport des *céréales*, en leur appliquant, sur tout le réseau, le barême C.

e. — Nous réduirons de 6 à 8 % environ le prix de transport des *sucres raffinés*, en leur appliquant, sur tout le réseau, le barême A.

f. — Nous réduirons de 10 % environ le prix de transport des *houilles*, en leur appliquant, sur tout le réseau, le barême D.

g. — Nous réduirons d'environ 7 % le prix de transport des *produits métallurgiques*, en leur appliquant, sur tout le réseau, le barême C.

h. — Nous réduirons les prix de transport des *engrais* en les divisant en deux catégories et abaissant la deuxième du barême D au barême E.

2° En ce qui concerne nos tarifs intérieurs de grande vitesse, sans attendre le moment où le Gouvernement croira possible de supprimer la surtaxe imposée en 1871, nous nous sommes résolus à vous soumettre des propositions qui se peuvent résumer comme suit :

a. — Nous abaisserons de 15 % environ le *tarif général* appliqué aux marchandises transportées en grande vitesse (bagages exceptés); les bases kilométriques actuelles, impôt non compris, sont de 44 c. 6 et 36 c.
Les bases du futur tarif différentiel varieront, suivant la distance, de ..... 36 c. à 27 c.

b. — Nous réduirons de 10 % environ le prix actuel de transport des *denrées alimentaires* par expédition de 50 kilogrammes (œufs, beurre, fruits, légumes, gibier, viande, etc.), en remplaçant la base unique actuelle, impôt non compris, de 25 c. par tonne kilométrique, par une échelle différentielle dont les bases varient, suivant la distance, de 25 c. à 20 c.

c. — Nous réduirons de même nos prix actuels de transports des *légumes frais*, par expédition de 100 à 1 000 kilogrammes, en étendant à tout le

Droits réservés au Cnam et à ses partenaires

réseau les prix en vigueur aujourd'hui sur un très petit nombre de points importants, et remplaçant le type de 18 c. par tonne kilométriques impôt non compris, par une échelle différentielle dont les bases varient, suivant la distance, de 18 c. à 16 c.

d. — Nous réduirons de 50 °/₀ environ les prix des *retours d'argent* par expéditions faites contre remboursement.

e. — Nous réduirons de 20 °/₀ environ les taxes actuelles de transport des *chevaux* en wagons-écuries.

f. — De 50 °/₀ environ les prix actuels de transport des *chevaux* et *poulains* transportés en wagons à bestiaux.

g. — De 15 °/₀ environ les prix actuels de transport des *bœufs, veaux et porcs* par wagon complet.

h. — De 25 °/₀ environ les prix actuels de transport des *moutons et chèvres* par wagon complet.

C'est là une série de réformes dont l'agriculture est, nous l'espérons, appelée à profiter largement.

3° En ce qui touche les voyageurs, nous sommes tout disposés à développer encore l'importance de nos billets d'aller et retour, si l'espérance justifie, comme nous l'espérons, les innovations fort importantes que nous avons récemment essayées dans cette direction. Nous songeons à étendre le rayon de certains de nos centres d'émission actuels, à créer comme centres d'émission nouveaux les chefs-lieux d'arrondissement et les gares distribuant par exemple plus de 60 000 billets par année ;

4° En ce qui concerne les tarifs qui ont pour objet l'*importation* en France des marchandises de provenance étrangère, nous sommes à la disposition de l'administration pour modifier toute combinaison de prix dont l'effet pourrait être d'altérer les conditions économiques résultant de notre régime douanier, sous la seule réserve que les marchandises qu'ils visent ne soient pas importées en France à plus bas prix par d'autres voies de transport ;

5° En ce qui touche les *tarifs de transit*, nous estimons qu'en fait il n'y a rien à changer aux dispositions fixées par les décrets des 26 avril 1862 et 1er août 1864. Grâce à la liberté qu'ils nous ont donnée pour nous permettre de lutter contre les chemins de fer étrangers, plus libres de leurs mouvements, nous avons pu attirer sur nos rails un trafic de transit d'une certaine importance. Personne, depuis vingt ans, ni le Gouvernement, ni le commerce, ne nous a signalé qu'il y eût convenance à les établir sur d'autres bases. Si, nonobstant, l'Administration supérieure nous signalait l'utilité de mesures nouvelles pour défendre et développer le mouvement auquel les ports et les chemins de fer français peuvent légitimement prétendre, nous n'hésitons pas à lui promettre tout notre concours ;

6° En ce qui touche les *tarifs d'exportation*, il en est autrement ; des réclamations se sont produites : on a demandé que les Compagnies assurent aux marchandises françaises un traitement égal, à conditions égales, à celui qu'offrent les tarifs de transit aux marchandises étrangères. Sans discuter les détails de questions aussi complexes, nous admettons que l'Administration

Droits réservés au Cnam et à ses partenaires

supérieure pourra toujours nous demander que les tarifs de transit communs avec d'autres Compagnies soient en même temps des tarifs d'exportation, c'est-à-dire que les taxes totales fixées pour le transit s'appliquent aux expéditions faites, sur l'étranger, par toutes les gares intermédiaires entre les deux gares d'entrée et de sortie, et même par toutes les gares situées sur les embranchements de part et d'autre de l'itinéraire direct ci-dessus désigné, dans une zone de 50 kilomètres, et dont la distance à la gare de sortie sera moindre que celle qui sépare les gares d'entrée et de sortie.

Dans tous les cas prévus aux paragraphes 4 et 6, l'affaire serait examinée par une Commission devant laquelle les Compagnies seraient entendues et représentées avec voix délibérative. Si la Commission se prononçait contre leur avis, une seconde délibération aurait lieu dans le délai minimum de deux mois.

P. S. — Dans un autre ordre d'idées et pour répondre à un désir que vous avez bien voulu nous exprimer au nom de M. le Ministre des postes et des télégraphes, nous renoncerons à nous prévaloir de la limite fixée par l'article 56, paragraphe 9, de notre cahier des charges, pour le poids des wagons-poste, et admettrons à l'avenir que cette limite soit élevée de 8 à 10 tonnes.

Droits réservés au Cnam et à ses partenaires

SÉRIE III (SUITE)

VII. — COMPAGNIE DU MIDI

ANNEXE LXVIII BIS

Loi du 20 novembre 1883 et convention annexe du 9 juin 1883.

1° LOI DU 20 NOVELMBRE 1883.

Article 1er. — Est approuvée la convention provisoire passée, le 9 juin 1883, entre le Ministre des travaux publics et la Compagnie des chemins de fer du Midi et du canal latéral à la Garonne.

Art. 2. — Le montant des travaux complémentaires que le Ministre des travaux publics pourra autoriser sera fixé, chaque année, par un article de la loi de finances.

Tout nouveau traité engageant le concours financier de la Compagnie du Midi dans la construction et l'exploitation des lignes ferrées ne pourra être exécuté qu'après avoir été approuvé par une loi.

Art. 3. — L'enregistrement de ladite convention ne donnera lieu qu'à la perception du droit fixe de trois francs (3 fr.).

2° CONVENTION DU 9 JUIN 1883.

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 accepte, les chemins de fer ci-après :

§ 1er. — *A titre définitif :*

Mende à la ligne d'Alais à Brioude ;

Tournemire au Vigan ;

Droits réservés au Cnam et à ses partenaires

Carmaux à **Rodez** ;
Elne à **Arles-sur-Tech** ;
Prades à **Olette** ;
Mont-de-Marsan à **Saint-Sever** ;
Albi à **Saint-Affrique** ;
Lavelanet à **Brame** ;
Dax à **Saint-Sever** ;
Bayonne à **Saint-Jean-Pied-de-Port**, avec embranchement sur **Saint-Étienne** de Baigorry ;
Saint-Martin-Autevielle à **Mauléon** ;
Castelsarrazin à **Beaumont-de-Lomagne** ;
Nérac à **Mont-de-Marsan** ;
Pamiers à **Limoux** ;
Quillan à **Rivesaltes** ;
Bazas à **Eauze** ;
Lannemezan à **Arreau**.

§ 2. — *A titre éventuel, et sous la réserve de la déclaration d'utilité publique à intervenir :*

Saint-Girons à **Foix** ;
Eauze à **Auch** ;
Ligne de ceinture de **Toulouse** ;
Beaumont-de-Lomagne à **Gimont** ;
Carmaux à **Vindrac** ;
Ligne de jonction, à **Bordeaux**, des chemins de fer du Midi et du Médoc.

La Compagnie s'engage à accepter, en outre, aux conditions de la présente convention, les concessions qui pourront lui être faites, jusqu'à concurrence de 160 kilomètres environ, de lignes à désigner par l'administration, la Compagnie entendue.

Art. 2. — Le Ministre des travaux publics, au nom de l'État, fait abandon à la Compagnie des chemins de fer du Midi, qui les accepte, pour les revenus en être perçus au profit de la Compagnie et l'exploitation en être faite par elle et à ses frais, à partir du 1er janvier 1884, des lignes de :

Perpignan à **Prades** ;
Buzy à **Laruns**.

Le bail qui fait l'objet de la convention passée le 8 avril 1883, entre le Ministre des travaux publics et la Compagnie des chemins de fer du Midi, pour l'exploitation du chemin de Buzy à Laruns, bail approuvé par décret du 9 du même mois, prendra fin le 31 décembre 1883.

L'exploitation de ces deux chemins par ladite Compagnie aura lieu aux mêmes clauses et conditions que celle des autres chemins qui lui sont déjà concédés.

Art. 3. — La concession des lignes faisant l'objet des deux articles qui précèdent expirera le trente-un décembre mil neuf cent soixante.

Art. 4. — Le chemin de Perpignan à Prades sera remis à la Compagnie

Droits réservés au Cnam et à ses partenaires

des chemins de fer du Midi, libre de toutes charges, avec les objets mobiliers et approvisionnements de tous genres existant sur la ligne.

La valeur du matériel roulant, estimée à dire d'experts, sera remboursée à l'État par la Compagnie.

Art. 5. — Le chemin de Buzy à Laruns sera remis à la Compagnie des chemins de fer du Midi libre de toutes charges.

Les sommes faisant l'objet des 1°, 2° et 3° de l'article 5 de la convention du 8 avril 1883, mentionnée à l'article 2 ci-dessus, seront comprises, à partir du 1er janvier 1884, dans l'ensemble du capital de premier établissement du réseau concédé à la Compagnie.

Art. 6. — Lors de la remise à la Compagnie des chemins de fer du Midi des lignes énoncées à l'article 2 ci-dessus, il sera procédé à la reconnaissance contradictoire de ces lignes et à une évaluation des travaux nécessaires pour les mettre en état. En cas de désaccord sur la désignation ou l'évaluation de ces travaux, il sera prononcé par voie d'arbitrage, chaque partie désignant un arbitre et les deux arbitres choisissant un troisième arbitre ; dans le cas où ils ne pourraient se mettre d'accord sur le choix de ce troisième arbitre, celui-ci sera nommé par le président du tribunal civil de la Seine, sur requête présentée par la partie la plus diligente. Les travaux seront exécutés par la Compagnie pour le compte de l'État.

Art. 7. — L'État exécutera lui-même les travaux d'infrastructure des lignes faisant l'objet de l'article 1er ci-dessus, c'est-à-dire les acquisitions de terrains, les terrassements et les ouvrages d'art des chemins et de leurs stations, ainsi que les maisons de garde et les barrières des passages à niveau. Les projets de tracé et les projets de détail des ouvrages d'art seront communiqués à la Compagnie avant d'être définitivement arrêtés par le Ministre. Il en sera de même des projets relatifs à l'emplacement et à l'étendue des stations.

La Compagnie, de son côté, sera chargée du soin d'exécuter les autres travaux et de pourvoir aux dépenses de fourniture du matériel et de l'outillage de tout genre et des approvisionnements de toute nature nécessaires au service des gares et des trains, à l'entretien de la voie et au service du matériel et de la traction, ainsi que du soin d'exécuter les travaux d'agrandissement et de modification des gares de jonction des lignes faisant l'objet de la présente convention avec celles qui lui sont concédées en vertu des conventions antérieures.

L'ensemble des dépenses d'établissement nécessaires pour l'exploitation des lignes dont il s'agit sera à la charge de l'État, sauf le matériel roulant qui restera à la charge de la Compagnie, ainsi que le petit matériel des gares, leur mobilier, leur outillage et les approvisionnements ; la Compagnie contribuera de plus aux dépenses de la superstructure pour une somme de vingt-cinq mille francs (25 000 fr.) par kilomètre.

Les dépenses à rembourser par l'État à la Compagnie comprennent les frais généraux, les frais de personnel et l'intérêt des capitaux pendant la construction. Ces remboursements, toutefois, pour l'ensemble des lignes faisant l'objet de la présente convention, et déduction faite de la contribution de la Compagnie spécifiée à l'alinéa précédent, ne pourront, en ce qui concerne les travaux de superstructure, s'élever à plus de quatre-vingt-dix mille francs

Droits réservés au Cnam et à ses partenaires

90 000 fr.) par kilomètre. Lorsque ce maximum sera dépassé, l'excédent restera à la charge de la Compagnie et sera ajouté à sa contribution plus haut mentionnée.

L'exécution par la Compagnie des travaux de superstructure nécessaires pour la mise en exploitation d'une ligne sera précédée de la livraison à la Compagnie des travaux d'infrastructure exécutés par l'État. Cette livraison donnera lieu à l'accomplissement des formalités prévues au premier paragraphe de la clause B du cahier des charges supplémentaire annexé à la convention des 28 décembre 1858 et 11 juin 1859 et à la convention du 10 août 1868; postérieurement à ladite livraison, il sera procédé à l'accomplissement des formalités prévues aux autres paragraphes de la clause B et aux clauses C et D du même cahier des charges.

La dépense d'infrastructure des doubles voies, sur les points où leur établissement sera nécessaire, restera entièrement à la charge de l'État. La dépense de superstructure sera à la charge de la Compagnie.

Art. 8. — La Compagnie des chemins de fer du Midi devra ouvrir à l'exploitation les sections, comprises entre deux stations principales, des lignes dont les travaux d'infrastructure lui auront été remis par l'État, de la manière indiquée à l'avant-dernier alinéa de l'article précédent, dans un délai de dix-huit mois à dater de cette remise.

Elle ne sera pas obligée toutefois d'ouvrir à l'exploitation, dans le cours d'une même année, une longueur totale de plus de 120 kilomètres des lignes faisant l'objet de l'article 1er de la présente convention, et elle se conformera, pour la préférence à donner à cet effet à telle ou telle section dont remise lui aura été faite par l'État, aux indications du Ministre des travaux publics.

Art. 9. — La Compagnie sera remboursée des avances faites par elle à l'État, pour l'exécution des travaux confiés à ses soins, en vertu des dispositions de l'article 7 ci-dessus, en dehors de la contribution mise à la charge de la Compagnie par le même article, par le paiement annuel qui lui sera fait par l'État, de l'intérêt et de l'amortissement des emprunts effectués par elle pour subvenir aux dépenses desdits travaux.

Le chiffre de cette annuité sera arrêté, pour chaque exercice, d'après le prix moyen des négociations de l'ensemble des obligations émises par la Compagnie dans cet exercice. Ce prix moyen sera établi, 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 ou seront frappés et de tous autres frais quelconques dont la Compagnie justifiera, et sera augmenté des frais de service desdites obligations.

Les sommes dépensées dans un exercice auront droit, pour cet exercice, à l'intérêt, au taux effectif de l'emprunt, du 1er juillet au 31 décembre, quelle que soit l'époque de l'année à laquelle auront été effectués les travaux.

Le montant de l'annuité, pour chaque exercice, sera réglé au 31 décembre, et la Compagnie aura droit, sans qu'il soit besoin pour elle d'en faire la demande, aux intérêts, au taux effectif de l'emprunt, du montant de l'annuité, depuis le 1er janvier jusqu'au jour où elle lui aura été effectivement soldée, si ce paiement n'a été fait dans le courant de janvier.

Droits réservés au Cnam et à ses partenaires

Art. 10. — Les lignes ajoutées aux concessions de la Compagnie par la présente convention et celles qui constituent aujourd'hui son ancien et son nouveau réseau formeront un ensemble régi, tant pour sa construction que pour son exploitation, par les mêmes clauses et conditions, et pour lequel il n'y aura désormais, en ce qui concerne les lignes qui auront cessé d'être exploitées au compte de premier établissement, qu'un compte unique de recettes et de dépenses de l'exploitation. Dans ces dernières seront comprises notamment les allocations de la Compagnie pour les caisses des retraites et de prévoyance et autres institutions de bienfaisance, les impôts, les frais de contrôle et les indemnités pour accidents, pertes, avaries et incendies.

Art. 11.—La Compagnie paiera à l'État, pendant les dix années à compter de 1884 inclus, les sommes suivantes, destinées à subvenir aux dépenses que l'État aura à effectuer, dans cet intervalle, en vertu de la présente convention, savoir :

En 1884, le dernier jour de chaque trimestre, une somme de huit millions six cent mille francs (8 600 000 fr.) par trimestre ;

Pendant les années suivantes, une somme égale à celle dont le Ministre lui aura notifié le montant, au plus tard le 31 décembre de l'année précédente, dans la limite d'un maximum de vingt-deux millions de francs en 1885, 1886 et 1887, vingt-sept millions en 1888, 1889 et 1890, et trente-deux millions pendant les années au delà, la somme ainsi demandée par l'État étant payable en deux termes semestriels à l'échéance du 30 juin et du 31 décembre.

Chacune des sommes payées à l'État, en exécution de l'alinéa précédent, sera remboursée par lui à la Compagnie, au moyen d'annuités payables par termes semestriels, le 1er janvier et le 1er juillet de chaque année, le premier terme étant exigible à l'expiration du délai de six mois à partir du jour du paiement à l'État de la somme à rembourser, et le dernier à l'échéance du 1er janvier 1957. Ces annuités seront calculées comme il est dit au deuxième alinéa de l'article 9 ci-dessus.

Seule, la partie de la somme payée par la Compagnie à l'État, pendant l'année 1884, représentant, en capital et intérêts, le solde de la dette contractée par la Compagnie envers l'État, du chef de la garantie d'intérêts stipulée dans les conventions antérieures, restera acquise à l'État, moyennant quoi la Compagnie sera dûment libérée de cette dette. Les dispositions de l'alinéa précédent ne s'appliqueront qu'au complément de cette somme.

Les intérêts de chaque terme des annuités à payer par l'État à la Compagnie, en remboursement des sommes dont elle lui a fait l'avance, sont dus de plein droit à la Compagnie à partir de l'échéance dudit terme jusqu'au jour du paiement effectif du montant de ce terme.

Art. 12.— Jusqu'au 1er janvier qui suivra l'achèvement de l'ensemble des lignes désignées au paragraphe 1er de l'article 1er ci-dessus, les charges d'intérêts et d'amortissement des obligations émises pour l'exécution de ces lignes et de celles concédées à la Compagnie par la convention du 14 décembre 1875 seront payées au moyen des produits des sections de ces lignes qui seront successivement mises en exploitation. En cas d'insuffisance, la Compagnie portera le complément de ces charges au compte de premier établissement.

Droits réservés au Cnam et à ses partenaires

Art. 13. — Les dispositions des conventions antérieures concernant la garantie d'intérêts à la charge de l'État et le partage des bénéfices sont remplacées, à compter du 1er janvier 1884, par les dispositions suivantes :

La Compagnie ne pourra avoir recours à la garantie de l'État que dans le cas d'insuffisance du produit net résultant du compte unique d'exploitation dont il est parlé à l'article 10 ci-dessus, pour faire face aux dépenses suivantes :

1° Les charges effectives, intérêts, amortissement et frais accessoires des emprunts faits par la Compagnie jusqu'au 31 décembre de l'année précédente, jusqu'à concurrence de la somme totale (déduction faite des subventions) dépensée, jusqu'à cette date, par la Compagnie, soit pour frais de rachat de lignes, travaux et dépenses de premier établissement, dépenses d'approvisionnements effectifs dans la limite d'une somme maxima de 25 millions de francs, travaux et dépenses complémentaires exécutés à toute époque avec approbation du Ministre des travaux publics, soit pour frais généraux, insuffisances de produit net et charges d'intérêt et d'amortissement pendant les périodes d'exploitation au compte de premier établissement, soit enfin pour payements non remboursables faits ou à faire à l'État, en vertu des conventions antérieures et de l'article 11 de la présente convention, et en général pour des dépenses dûment justifiées dans les conditions fixées par le décret du 6 mai 1863 ;

2° Une somme de douze millions cinq cent mille francs.

Les excédents qui se produiront seront employés par la Compagnie à rembourser à l'État, avec intérêts simples à quatre pour cent (4 %) l'an, les avances qu'il lui aura faites à titre de garant.

Ces remboursements effectués, la part d'excédent, au delà de deux millions cinq cent mille francs, sera partagée entre l'État et la Compagnie dans le rapport de deux tiers pour l'État et un tiers pour la Compagnie.

Art. 14. — Sur chacune des lignes désignées aux articles 1 et 2 de la présente convention, le nombre maximum de trains, de chaque sens, que l'administration pourra exiger de la Compagnie, sera fixé à raison de un par 3 000 francs de recette kilométrique locale, c'est-à-dire de recette calculée d'après le produit des voyageurs et marchandises en provenance ou à destination d'une gare de cette ligne, sans toutefois que ce nombre puisse être inférieur à trois.

Aucune circulation de trains ne pourra être exigée sur une de ces lignes entre dix heures du soir et six heures du matin tant que la recette locale n'aura pas atteint 15 000 fr. par kilomètre, à moins que l'État ne prenne à sa charge toutes les dépenses supplémentaires qu'imposerait à la Compagnie la création d'un service de nuit. En cas de désaccord, ces dépenses seraient évaluées par voie d'arbitrage, comme il est dit à l'article 6 ci-dessus.

Art. 15 — Dans le cas où l'État supprimerait la surtaxe ajoutée par la loi du 17 septembre 1871 aux impôts de grande vitesse sur les chemins de fer, la Compagnie s'engage à réduire les taxes applicables aux voyageurs transportés à plein tarif de 10 % pour la 2e classe et de 20 % pour la 3e classe, ou suivant toute autre formule équivalente arrêtée d'accord entre les parties contractantes.

Droits réservés au Cnam et à ses partenaires

En cas de rachat dans une période de moins de cinq ans après cette réduction, on ajoutera au montant de l'annuité de rachat la perte résultant de cette mesure, en prenant pour base le produit net des recettes de voyageurs de l'année qui aura précédé la réforme.

Si l'État fait ultérieurement de nouvelles réductions sur l'impôt, la Compagnie s'engage en outre à faire une réduction équivalente sur les taxes des voyageurs. Elle ne sera tenue toutefois à ce nouveau sacrifice qu'après qu'elle aura retrouvé, pour les voyageurs circulant sur le réseau actuellement exploité, le produit net des recettes acquises avant la première réduction.

La Compagnie ne serait pas tenue de maintenir ces réductions si l'État, après avoir réduit les impôts de grande vitesse, venait à les rétablir sous une forme quelconque en totalité ou en partie.

Art. 16. — Seront comprises au nombre des dépenses à inscrire au compte unique d'exploitation, dont il est parlé à l'article 10 ci-dessus, les charges résultant des engagements de toute nature que la Compagnie pourra contracter, avec l'assentiment du Ministre des travaux publics, vis-à-vis des concessionnaires de chemins de fer reliés avec ces lignes ou en correspondance avec elles.

Seront également comprises dans ledit compte les dépenses et les recettes des correspondances, par voie de terre ou voie maritime, autorisées par le Ministre.

Art. 17. — 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 toute ligne dont la mise en exploitation remonterait à moins de quinze ans soit évaluée, non d'après son produit net, mais d'après le prix réel de premier établissement.

En outre de l'annuité et des remboursements prévus à l'article 37 du cahier des charges, la Compagnie aura droit au remboursement des dépenses complémentaires (autres que celles du matériel roulant, remboursables en vertu de l'article 37 précité) exécutées par elle à partir du 1er janvier 1884, avec l'approbation du Ministre des travaux publics, sur toutes les lignes de son réseau, sauf déduction d'un quinzième pour chaque année écoulée depuis la clôture de l'exercice dans lequel auront été effectuées les dépenses.

L'annuité à payer à la Compagnie, en vertu de l'article 37 du cahier des charges, ne pourra être inférieure à l'ensemble des sommes mentionnées aux paragraphes 1 et 2 de l'art. 13 ci-dessus, déduction faite des charges d'intérêt et d'amortissement des sommes remboursées en exécution de l'alinéa précédent du présent article.

Art. 18. — Pour toutes les lignes désignées aux articles 1 et 2 de la présente convention, la redevance que la Compagnie doit payer à l'État pour frais de visite, de surveillance, de réception des travaux et contrôle de l'exploitation, ne sera due par elle que pour les lignes en exploitation et à partir du 1er janvier qui suivra l'ouverture de chaque ligne.

Art. 19. — La part de l'État dans la dépense de premier établissement du chemin de Pont-de-Montgon à Arvant, concédé éventuellement à la Com-

Droits réservés au Cnam et à ses partenaires

pagnie des chemins de fer du Midi par les lois des 23 mars 1874 et 28 décembre 1882, sera réduite à cinq millions de francs.

Art. 20. — La présente convention sera enregistrée au droit fixe de trois francs (3 fr.)

3° LETTRE DU 11 JUIN 1883 DE LA COMPAGNIE DU MIDI AU MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS.

Vous avez bien voulu, dans les entretiens que nous avons eus récemment avec vous, appeler notre attention sur l'utilité qu'il pouvait y avoir à apporter certaines modifications aux tarifs actuellement en vigueur sur notre réseau. Nous avons l'honneur de vous faire connaître à ce sujet les réformes que nous nous proposerions d'introduire dans notre système de tarification :

1° En ce qui concerne la grande vitesse, notre Compagnie a consenti, sur votre demande, à prendre, par l'article 15 de la convention signée le 8 courant, l'engagement de réduire ses perceptions sur les voyageurs à plein tarif, de :

10 % pour la deuxième classe,

20 % pour la troisième classe, ou suivant toute autre formule équivalente à arrêter entre nous, si, de son côté, l'État venait à supprimer l'impôt additionnel résultant de la loi du 16 septembre 1871.

Nous avons constaté, d'après les données de notre trafic, que notre Compagnie s'imposerait de la sorte une charge notablement supérieure à l'abandon fait par l'État.

Il a été également stipulé, par l'article 15 précité, que, si l'État faisait de nouveaux dégrèvements de l'impôt de grande vitesse, la Compagnie ferait de son côté des réductions équivalentes.

2° En ce qui concerne la revision des tarifs généraux de petite vitesse, nous avons déjà eu l'honneur, Monsieur le Ministre, par nos lettres en date des 20 décembre 1879, 5 juillet et 11 décembre 1880, dont nous annexons ci-joint une copie, d'adresser à votre administration des propositions au sujet desquelles il n'a pas été encore statué, et que nous vous confirmons en tant que de besoin.

Ces propositions répondent au double but recommandé par la dépêche ministérielle du 17 avril 1879, savoir : d'appliquer la nouvelle sérification uniforme, approuvée en principe par cette dépêche, et de composer nos tarifs d'après des formules kilométriques à bases décroissantes.

Le tarif général en vigueur sur les lignes de notre réseau, celle de Bordeaux à Cette exceptée, étant, le plus souvent, établi sur les bases du cahier des charges, il résultera des formules proposées par notre Compagnie des réductions importantes au profit du commerce.

Quant à la ligne de Bordeaux à Cette, dont le tarif général actuel est exceptionnellement abaissé, il eût été impossible d'y appliquer les barèmes kilométriques prévus pour l'ensemble du réseau, sans produire des relèvements de prix considérables qui eussent bouleversé toutes les habitudes commerciales et provoqué les plaintes les plus vives de la part du public.

Droits réservés au Cnam et à ses partenaires

Dans cette situation, nous avons dû chercher des formules kilométriques spéciales se rapprochant le plus possible des divers prix existant actuellement dans nos livrets de tarifs, pour les relations des stations de la ligne de Bordeaux à Cette entre elles, de manière qu'il ne résultât pas de leur application de relèvements sensibles. Ces formules kilométriques sont indiquées dans notre lettre sus-visée du 20 décembre 1879. Elles feront l'objet, pour la ligne qui nous occupe, d'un tarif spécial applicable d'office, lequel se substituera, par conséquent, au tarif général projeté.

Nous ajouterons, Monsieur le Ministre, que ce tarif spécial se soudera d'ailleurs au tarif général pour les parcours qui emprunteront, à la fois, la ligne de Bordeaux à Cette et d'autres lignes du réseau.

L'économie générale de nos propositions, relativement à la réforme de nos tarifs généraux, est résumée dans une note annexée à la présente lettre.

3° En ce qui concerne les tarifs spéciaux, la faiblesse de nos taxes sur la ligne de Bordeaux à Cette nous a permis de n'en créer qu'un nombre assez restreint. Plusieurs sont déjà kilométriques; nous étudions, en ce moment, quels sont les autres tarifs pour lesquels les prix fermes de gare à gare peuvent être remplacés par des formules kilométriques, de façon à diminuer le plus possible le nombre de ces prix fermes et à ne conserver parmi eux que ceux qui seront inférieurs à la formule adoptée.

Cette réforme, outre la simplification qu'elle entraîne, présentera l'avantage d'étendre, soit à l'ensemble, soit tout au moins à la majeure partie des sections de notre réseau, et par conséquent à des régions laissées, jusqu'à ce jour, en dehors de l'action directe des tarifs spéciaux, le bénéfice des bases kilométriques réduites de ceux de ces tarifs qui pourront être ainsi revisés.

L'étude des formules dont il vient d'être question demandera nécessairement un certain temps; mais nous comptons ne pas attendre qu'elle soit terminée dans son ensemble, pour vous en faire connaître les résultats et vous soumettre successivement pour chaque tarif, lorsqu'il y aura lieu, nos propositions de revision, dès que ces propositions seront définitivement arrêtées.

4° En ce qui touche les tarifs qui ont pour objet l'*importation* en France des marchandises de provenance étrangère, nous sommes à la disposition de l'administration pour modifier toute combinaison de prix dont l'effet pourrait être d'altérer les conditions économiques résultant de notre régime douanier, sous la seule réserve que les marchandises qu'ils visent ne soient pas importées en France à plus bas prix par d'autres voies de transport (1).

5° En ce qui touche les *tarifs de transit*, nous estimons qu'en fait il n'y a rien à changer aux dispositions fixées par les décrets des 26 avril 1862 et 1er août 1864. Grâce aux facilités qu'ils nous ont données pour nous permettre de lutter contre les chemins de fer étrangers, plus libres de leurs mouvements, les Compagnies françaises ont pu attirer sur leurs rails un trafic de transit d'une certaine importance. Personne, depuis vingt ans, ni le Gouvernement ni le commerce, ne nous a signalé qu'il y eût convenance à les établir sur

(1) Nous avons déjà adressé à votre administration, le 13 décembre 1879, une lettre dans ce sens, accompagnée d'un rapport à l'appui.

Droits réservés au Cnam et à ses partenaires

d'autres bases. Si, nonobstant, l'Administration supérieure nous signalait l'utilité de mesures nouvelles pour défendre et développer le mouvement auquel les ports et les chemins de fer français peuvent légitimement prétendre, nous n'hésitons pas à lui promettre tout notre concours.

6° En ce qui touche les *tarifs d'exportation*, il en est autrement; des réclamations se sont produites : on a demandé que les Compagnies assurent aux marchandises françaises un traitement égal, à des conditions égales, à celui qu'offrent les tarifs de transit aux marchandises étrangères. Sans discuter les détails de questions aussi complexes, nous admettons que l'Administration supérieure pourra toujours nous demander que les tarifs de transit, communs avec d'autres Compagnies, soient en même temps des tarifs d'exportation, c'est-à-dire que les taxes *totales* fixées pour le transit s'appliquent aux expéditions faites sur l'étranger par toutes les gares intermédiaires entre les deux gares d'entrée et de sortie, et même par toutes les gares situées sur les embranchements de part et d'autre de l'itinéraire direct ci-dessus désigné, dans une zone de cinquante kilomètres, et dont la distance à la gare de sortie sera moindre que celle qui sépare les gares d'entrée et de sortie.

Dans tous les cas prévus aux paragraphes 4 et 6, l'affaire serait examinée par une Commission devant laquelle les Compagnies seraient entendues et représentées avec voix délibérative. Si la Commission se prononçait contre leur avis, une seconde délibération aurait lieu dans le délai minimum de deux mois.

Droits réservés au Cnam et à ses partenaires

SÉRIE IV BIS

CONSTRUCTION ET EXPLOITATION PROVISOIRE DES CHEMINS DE FER DE LA CORSE

ANNEXE LXXVIII BIS

Compagnie des chemins de fer départementaux

1° LOI DU 19 DÉCEMBRE 1883

Article 1er. — Est approuvée la convention passée, le 21 février 1883, entre le Ministre des travaux publics, agissant au nom de l'État, et la Compagnie de chemins de fer départementaux, pour la construction et l'exploitation provisoire des chemins de fer de la Corse.

Art. 2. — 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 et après l'achèvement et la mise en exploitation des lignes ou sections de lignes concédées.

Le capital à réaliser par l'émission d'obligations ne pourra être supérieur aux dépenses des lignes concédées, et l'émission ne sera autorisée que sous la condition que l'annuité destinée à couvrir l'intérêt et l'amortissement des titres à émettre ne dépassera pas le montant des sommes garanties sur lesdites dépenses.

Art. 3. — 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 (3 fr.).

2° CONVENTION DU 21 FÉVRIER 1883

Article 1er. — La Compagnie de chemins de fer départementaux s'engage :

A. — *A titre ferme :*

1° A construire les lignes de Ponte-Leccia à Calvi et de Casamozza au Fium'Orbo ;

Droits réservés au Cnam et à ses partenaires

2° A pourvoir de l'outillage, du mobilier des stations, du matériel roulant et des approvisionnements nécessaires à leur exploitation, ainsi qu'à exploiter provisoirement et à titre d'essai les deux lignes indiquées ci-dessus et celle d'Ajaccio à Bastia par Corte.

B. — *A titre éventuel :*

1° A construire les lignes de Fium'Orbo à Bonifacio et d'Ajaccio à Propriano, si elles sont déclarées d'utilité publique ;

2° Dans le cas où ces lignes pourraient être ouvertes six mois au moins avant le terme assigné par l'article 7 ci-après du traité d'exploitation provisoire, à les pourvoir de l'outillage, du mobilier des stations, du matériel roulant et des approvisionnements nécessaires à l'exploitation, ainsi qu'à les exploiter provisoirement.

Art. 2. — La construction et l'exploitation provisoire seront soumises aux clauses et conditions du cahier des charges annexé à la présente convention.

Art. 3. — Les dépenses de toute nature de la construction, comprenant notamment l'achat des terrains, les terrassements et ouvrages d'art, la fourniture et la pose de la voie, des clôtures et barrières, l'alimentation en eau, les bâtiments des stations, maisons de garde, remises, dépôts et ateliers d'entretien, l'établissement des accès et le rétablissement des communications interceptées seront, à la volonté de l'État, remboursées à la Compagnie soit en quatre-vingt-dix annuités calculées au taux de cinq pour cent (5 %), amortissement compris, soit en rente 3 % amortissable.

Ce paiement sera effectué trimestriellement, au fur et à mesure de l'avancement des travaux, et chaque fois jusqu'à concurrence des trois quarts du montant des dépenses utilement faites et dûment justifiées par la Compagnie et dans les limites des forfaits stipulés à l'article 4 ci-après. Le dernier paiement aura lieu dans les trois mois qui suivront la mise en exploitation de chaque ligne. Les titres de rente remis à la Compagnie seront comptés au cours moyen de la Bourse de Paris pendant la quinzaine qui aura précédé leur remise.

Art. 4. — Le capital est fixé à forfait :

Pour la ligne de Ponte-Leccia à Calvi, à une somme de quinze millions deux cent soixante dix mille francs (15 270 000 fr.) ;

Pour la ligne de Casamozza au Fium'Orbo, à la somme de neuf millions neuf cent quatre-vingt mille francs (9 980 000 fr.).

Art. 5. — Pour les lignes comprises au paragraphe B de l'article 1er, les avant-projets seront dressés par les ingénieurs de l'État.

Le montant du capital sera définitivement arrêté à forfait par le Ministre des travaux publics, sur l'avis conforme du Conseil général des ponts et chaussées, la Compagnie entendue.

Art. 6. — Les travaux complémentaires dont la nécessité serait reconnue par le Ministre des travaux publics pendant la durée de l'exploitation provisoire confiée à la Compagnie seront exécutés par celle-ci aux frais de l'État.

L'État remboursera à la Compagnie le montant des dépenses réelles faites par elle pour ces travaux, y compris l'intérêt de cinq pour cent (5 %) des

Droits réservés au Cnam et à ses partenaires

avances faites pendant la durée des travaux, et une majortion de huit pour cent (8 %), pour frais généraux et dépenses d'administration centrale.

Art. 7. — Le traité de l'exploitation provisoire prendra fin à l'expiration d'un délai de quinze années à compter de l'époque à laquelle les lignes mentionnées au paragraphe A de l'article 1er seront complètement ouvertes à exploitation.

Toutefois, si ce traité n'est pas dénoncé par l'une ou l'autre des parties six mois avant son terme, les dispositions de la présente convention qui y sont relatives continueront à avoir leur effet pour une nouvelle période de trois années, à dater de l'expiration des quinze premières, et ainsi de suite de trois ans en trois ans.

Art. 8. — L'exploitation provisoire des lignes de la Corse restera, au point de vue du règlement des comptes de l'exploitation, indépendante et distincte de leur construction, ainsi que de toutes autres entreprises de la Compagnie. 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 des services de la voie, de la traction et de l'exploitation, y compris le renouvellement des voies et l'entretien du matériel roulant ; l'intérêt au taux de cinq pour cent (5 %) 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, patentes et frais de contrôle, les dépenses relatives aux accidents et aux incendies, sauf le cas de faute lourde de la Compagnie ou de ses agents.

Aux dépenses d'exploitation indiquées ci-dessus, et qui devront toutes être localisées, il sera ajouté :

1° Une majoration de huit pour cent (8 %) pour frais généraux et dépenses d'administration centrale ;

2° Une première redevance annuelle représentant l'intérêt au taux de cinq pour cent (5 %) des sommes dépensées par la Compagnie pour l'acquisition du mobilier des gares, de l'outillage, des approvisionnements et du matériel roulant ;

Et 3°, pendant les trente premières années d'exploitation, une seconde redevance annuelle de deux pour cent (2 %) représentant l'amortissement des sommes dépensées par la Compagnie pour le mobilier des gares, l'outillage et le matériel roulant.

Art. 9. — La Compagnie sera redevable envers l'État du montant des recettes portées au compte d'exploitation ; l'État sera redevable à la Compagnie du montant des dépenses.

Toutefois, la somme totale dont l'État sera redevable, y compris la majoration et la redevance pour location du matériel roulant prévues à l'article 8 ci-dessus, ne pourra dépasser 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 par le Ministre des travaux publics, et pour un minimum de trois trains par jour dans chaque sens.

Droits réservés au Cnam et à ses partenaires

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 de l'exploitation ;

Et 2° une part des bénéfices égale au quart de la portion de la recette nette qui excédera 4 000 fr. par kilomètre.

Art. 10. — Lorsque la Compagnie cessera d'être chargée de l'exploitation des lignes de la Corse, tous ceux des agents employés par elle à cette exploitation et résidant en Corse, qui ne seraient pas maintenus dans leur emploi par la nouvelle administration exploitante, recevront une indemnité de licenciement égale à leur salaire pendant six mois.

Cette clause ne sera pas appliquée au cas de révocation ou de descente de classe prononcée par mesure disciplinaire.

Art. 11. — Un règlement d'administration publique déterminera 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 et des dépenses de l'exploitation, ainsi que des dépenses faites pour travaux complémentaires à la charge de l'État.

Le compte d'exploitation sera présenté par la Compagnie concessionnaire avant le 1er avril de chaque année pour l'exercice écoulé. Le compte définitif des dépenses faites pour l'exécution des travaux complémentaires sera présenté dans les trois mois qui suivront la réception des travaux.

Un acompte sera délivré par celle des parties qui sera débitrice, en vertu de chaque compte, dans les quarante jours qui suivront la remise des pièces.

Les sommes dues par l'État à la Compagnie ou par la Compagnie à l'État, pour chaque exercice, en vertu de l'article 9 ci-dessus, porteront intérêt au taux de cinq pour cent (5 %) à dater du 1er janvier suivant.

Les sommes dues par l'État pour travaux complémentaires porteront intérêt du jour de la réception des travaux.

3e CAHIER DES CHARGES

TITRE Ier. — *Tracé et construction.*

Article 1er. — Les tracés des chemins de fer de Ponte-Leccia à Calvi et de Casamozza au Fium'Orbo satisferont aux conditions établies par les lois déclaratives d'utilité publique des 5 et 21 août 1882.

Les conditions auxquelles devront satisfaire les tracés des chemins de fer du Fium'Orbo à Bonifacio et d'Ajaccio à Propriano seront déterminées par les lois déclaratives d'utilité publique desdits chemins de fer, sur le vu des avant-projets qui seront dressés par les ingénieurs de l'État.

Art. 2. — Les travaux des lignes de Ponte-Leccia à Calvi et de Casamozza au Fium'Orbo devront être commencés dans un délai de trois mois et terminés dans un délai de deux ans et neuf mois à dater de l'approbation, par l'Administration supérieure, des projets de tracé et terrassements.

Ces projets eux-mêmes devront être présentés à l'administration dans un délai de six mois à partir de la promulgation de la loi approbative de la convention à intervenir entre l'État et la Compagnie.

Droits réservés au Cnam et à ses partenaires

Faute par la Compagnie de se conformer à cette disposition, les délais ci-dessus stipulés pour le commencement et la fin des travaux commenceront à courir trois mois après le terme fixé pour la présentation des projets.

Art. 3. — Les travaux des lignes de Fium'Orbo à Bonifacio et d'Ajaccio à Propriano devront être commencés dans un délai de trois mois et terminés dans un délai de trois ans et trois mois à dater de l'approbation, par l'Administration supérieure, des projets de tracé et terrassements.

Ces projets eux-mêmes devront être présentés à l'administration dans un délai de six mois à partir de la déclaration d'utilité publique des lignes.

Faute par la Compagnie de se conformer à cette disposition, les délais ci-dessus stipulés pour le commencement et la fin des travaux commenceront à courir trois mois après le terme fixé pour la présentation des projets.

Art. 4. — 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 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. 5. — La Compagnie pourra prendre copie, sans déplacement, de tous les plans, nivellements et devis qui pourraient avoir été antérieurement dressés aux frais de l'État.

Art. 6. — Le tracé et le profil du chemin de fer seront arrêtés sur la production de projets d'ensemble comprenant, pour chaque ligne ou section de ligne :

1° Un extrait de la carte au 1/100 000;

2° Un plan général à l'échelle de 1/10 000;

3° Un profil en long à l'échelle de 1/5 000 pour les longueurs et de 1/1 000 pour les hauteurs, dont les cotes seront rapportées au niveau moyen de la mer, pris pour point 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, y compris le profil type de la voie ;

5° Un mémoire dans lequel seront justifiées toutes les dispositions essentielles du projet, et un devis descriptif dans lequel seront reproduites, sous

Droits réservés au Cnam et à ses partenaires

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 les chemins 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. 7. — Les terrains seront acquis et les terrassements, les souterrains et les ouvrages d'art seront exécutés pour une voie seulement, sauf l'établissement d'un certain nombre de gares d'évitement.

Art. 8. — La largeur de la voie entre les bords intérieurs des rails devra être d'un mètre (1 m.). Dans les parties à deux voies, la largeur de l'entrevoie, 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 de soixante-quinze centimètres (0 m. 75) au moins.

On ménagera au pied de chaque talus du ballast, une banquette de cinquante centimètres (0 m. 50) de largeur. L'épaisseur de la couche de ballast sera d'au moins quarante centimétres (0 m. 40) et les talus seront réglés à 45 degrés.

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. 9. — Les alignements seront raccordés entre eux par des courbes dont le rayon ne pourra être inférieur à cent mètres (100 m.). Une partie droite de 40 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 vingt millimètres par mètre, pour les lignes à construire par la Compagnie.

Une partie horizontale de soixante 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.

Art. 10. — 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 abords de ces gares, conformément aux dispositions qui seront prises par l'administration, la Compagnie entendue.

Le nombre et l'emplacement des stations et haltes de voyageurs, ainsi que

Droits réservés au Cnam et à ses partenaires

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 des stations, haltes ou 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. 11. — Les stations, haltes et gares de marchandises devront être raccordées avec le chemin classé que désignera l'administration par des avenues que la Compagnie établira à ses frais ou avec le concours des communes intéressées, et dont l'entretien restera à sa charge tant qu'elles n'auront pas été classées comme voies publiques, nationales, départementales ou communales et que la Compagnie demeurera chargée de l'exploitation.

Art. 12. — La Compagnie sera tenue de rétablir les communications interceptées par le chemin de fer suivant les dispositions qui seront approuvées par l'administration.

A moins de circonstances locales spéciales dont l'appréciation appartiendra à l'administration, les croisements à niveau seront autorisés pour toutes les voies de terre publiques ou privées.

Art. 13. — 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 l'administration en tenant compte des circonstances locales ; mais cette ouverture ne pourra, dans aucun cas, être inférieure à six mètres (6 m.) pour la route nationale ou départementale et à quatre mètres (4 m.) 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.) 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 (4 m.). La hauteur de ces parapets sera fixée par l'administration et ne pourra, dans aucun cas être, inférieure à quatre-vingt centimètres (0 m. 80).

Art. 14. — 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 l'administration, en tenant compte des circonstances locales ; mais cette largeur ne pourra, dans aucun cas, être inférieure à six mètres (6 m.) pour la route nationale ou départementale et à quatre mètres (4 m.) pour un chemin vicinal.

L'ouverture du pont entre les culées sera au moins de quatre mètres (4 m.) 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-vingt centimètres (4 m. 80).

Droits réservés au Cnam et à ses partenaires

Si l'ouvrage devait être construit pour donner passage à deux voies, la largeur de l'ouverture serait portée à sept mètres dix centimètres (7 m. 10).

Art. 15.— 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 moindre que quarante-cinq degrés.

L'ouverture libre des passages à niveau sera d'au moins six mètres (6 m.) pour les routes nationales ou départementales et les chemins vicinaux de grande communication, et d'au moins quatre mètres (4 m.) pour les autres chemins.

Chaque passage à niveau sera muni de barrières, à moins d'une autorisation spéciale de l'administration. 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 des barrières et des maisons de garde.

L'administration pourra exiger que les déclivités des routes et chemins déviés ne dépassent pas vingt millimètres par mètre sur dix mètres de longueur de part et d'autre de chaque passage à niveau et que, sur la même longueur, la largeur des déviations soit d'au moins six mètres (6 m.).

Art. 16.— 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 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 du croisement des passages à niveau.

Art. 17. — La Compagnie sera tenue, pendant toute la durée de la concession, 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 et des cours d'eau quelconques auront au moins quatre mètres (4 m.) de largeur entre les parapets. La hauteur de ces parapets sera fixée par l'administration, et ne pourra être inférieure à quatre-vingt centimètres (0 m. 80).

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 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 ponr piétons. L'excédent de dépenses 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. 18.—Les souterrains à établir pour le passage du chemin de fer auront

Droits réservés au Cnam et à ses partenaires

au moins quatre mètres (4 m.) de largeur entre les pieds-droits au niveau des rails.

Des niches de garage seront établies à cinquante mètres de distance, de chaque côté, et seront disposées en quinconce d'un côté à l'autre. La hauteur sous clef au-dessous des rails sera au minimum de six mètres (6 m.). La distance verticale entre l'intrados et le dessus des rails extérieurs de chaque voie ne sera pas inférieure à quatre mètres quatre-vingt 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.) de hauteur. Cette ouverture ne pourra être établie sur aucune voie publique.

Art. 19. — 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, 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, la Compagnie entendue, les conduites d'eau ou canaux de dessèchement ou d'écoulement qui devraient traverser ou emprunter le chemin de fer ou ses dépendances.

Art. 20. — 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. 21. — Les voies seront établies d'une manière solide et avec des matériaux de bonne qualité.

Les rails seront en acier à double champignon dissymétrique du type approuvé par décision ministérielle du 13 février 1882.

Les éclisses, coussinets, etc., et le plan de pose de la voie seront conformes aux indications de la même décision.

Le poids des rails sera au moins de vingt et un kilogrammes huit cent soixante-cinq grammes par mètre courant sur les voies de circulation.

Les traverses seront en pin laricia créosoté, en hêtre créosoté ou en chêne ; leur espacement maximum sera d'un mètre.

Art. 22. — Le chemin de fer sera séparé des propriétés riveraines par des

Droits réservés au Cnam et à ses partenaires

murs, haies ou toute autre clôture dont le mode et la disposition seront autorisés par l'administration sur la proposition de la Compagnie, sauf les dérogations à cette régle qui seraient admises par le Ministre des travaux publics.

Art. 23. — Tous les terrains nécessaires pour l'établissement des chemins de fer ci-dessus désignés et de leurs 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.

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. 24. — 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. 25. — 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.

En dehors de la zone frontière, elle devra se conformer aux prescriptions du décret du 2 avril 1874, ainsi qu'aux modifications qui y pourront être apportées dans la même forme.

Art. 26. — 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. 27. — 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 l'administration pourra ordonner à cet effet seront exécutés par les soins et aux frais de la Compagnie.

Art. 28. — Les travaux seront exécutés sous le contrôle et la surveillance de l'administration.

Les travaux devront être adjugés par lots et sur série de prix, soit avec publicité et concurrence, soit sur soumissions cachetées entre les entrepreneurs agréés à l'avance.

Droits réservés au Cnam et à ses partenaires

Tout marché à forfait, avec ou sans série de prix, passé avec un même entrepreneur, soit pour l'exécution des terrassements ou ouvrages d'art, soit pour l'ensemble du chemin de fer, soit pour la construction d'une ou plusieurs sections de ce chemin, est, dans tous les cas, formellement interdit.

Il ne pourra être dérogé à ces règles générales qu'en vertu d'autorisations spéciales de l'administration.

Les travaux seront exécutés sous le contrôle et la surveillance de l'administration, qui auront pour objet d'empêcher la Compagnie de s'écarter des dispositions prescrites par le présent cahier des charges et spécialement par le présent article, et de celles qui résulteront des projets approuvés.

Art. 29. — A mesure que les travaux seront terminés sur des parties de chemin de fer que l'administration jugera 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 de chaque ligne de chemin de fer.

Art. 30. — 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, exploitation provisoire et déchéance.*

Art. 31. — Les chemins de fer et toutes leurs 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 les chemins de fer, une fois achevés, ne sont pas constamment entre-

Droits réservés au Cnam et à ses partenaires

tenus 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. 32. — La Compagnie sera tenue, pendant toute la durée du traité d'exploitation provisoire, d'établir les nouvelles stations, haltes et gares de marchandises dont l'utilité serait reconnue par le Ministre des travaux publics, la Compagnie entendue.

Tant que les recettes de ces nouvelles stations, haltes ou gares ne couvriront pas les charges de leur capital d'établissement et leurs dépenses d'exploitation, l'État tiendra compte de la différence à la Compagnie.

Si cette insuffisance se prolongeait pendant cinq ans à partir de l'ouverture de la station, le Ministre pourrait en ordonner la fermeture.

Art. 33. — La Compagnie sera tenue d'établir à ses frais, partout où la nécessité en aura été reconnue par l'administration, 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. 34. — La largeur du matériel roulant, y compris toutes saillies, sera inférieure à deux mètres soixante centimètres (2 m, 60).

Les machines locomotives seront construites sur les meilleurs modèles ; elles devront consumer leur fumée et satisfaire d'ailleurs à toutes les conditions prescrites où 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 se sont suspendues sur ressorts 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 dossiers.

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 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 toutes classes seront chauffées en hiver, quelle que soit la durée du parcours, sauf les exceptions autorisées par le Ministre.

Les voitures de voyageurs, les wagons destinés au transport des marchan-

Droits réservés au Cnam et à ses partenaires

dises, des chaises de poste, des chevaux ou des bestiaux et des plates-formes, 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 tenus en bon état.

Art. 35. — Toutes les dépenses qu'entraînera l'exécution des ordonnances, décrets, décisions ministérielles ou arrêtés préfectoraux rendus ou à rendre au sujet, tant de la police et de l'exploitation des chemins de fer, que de la sécurité individuelle des voyageurs, 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 des chemins 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.

Le nombre minimum des trains qui desserviront tous les jours chaque portion de ligne sera fixé à chaque changement de saison par l'administration sur la proposition de la Compagnie.

Art. 36. — 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.

Art. 37. — A l'époque fixée pour l'expiration de l'exploitation provisoire et par le seul fait de cette expiration, le Gouvernement entrera immédiatement en jouissance des chemins de fer et 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 garde, etc.; il en sera de même de tous les objets immobiliers dépendant également desdits chemins, tels que les barrières et les clôtures, les voies, changements de voie, plaques tournantes, réservoirs d'eau, grues hydrauliques, machines fixes, etc.

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 reprendra tous ces objets au prix d'acquisition, diminué de la portion de ce prix amortie à cette époque, en exécution de la convention à intervenir entre l'État et la Compagnie.

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

Art. 38. — Si la Compagnie n'a pas commencé les travaux dans les délais

Droits réservés au Cnam et à ses partenaires

fixés par les articles 2 et 3, elle sera déchue de plein droit sans qu'il y ait lieu à aucune notification ou mise en demeure préalable.

Dans ce cas, les sommes qui auront été déposées, ainsi qu'il sera dit à l'article 68, à titre de cautionnement, deviendront la propriété de l'État et resteront acquises au Trésor public.

Art. 39. — Faute par la Compagnie d'avoir terminé les travaux dans les délais fixés par les articles 2 et 3, faute aussi par elle d'avoir rempli les diverses obligations qui lui sont imposées par le présent cahier des charges, elle encourra la déchéance.

En ce cas, la Compagnie sera passible, savoir :

1° D'une réduction d'un quart (1/4) sur les sommes à elle dues par l'État pour tous les travaux qu'elle aura exécutés, en vertu de la convention à intervenir, sur les lignes ou sections de lignes non encore ouvertes à l'exploitation au jour de la déchéance ;

2° De la saisie par l'État de la partie du cautionnement qui n'aura pas encore été restituée ;

3° Et de la reprise gratuite par l'État des objets mobiliers, tels que le matériel roulant, les matériaux, combustibles et approvisionnements de tous genres, le mobilier des stations et l'outillage des ateliers et des gares.

La Compagnie échapperait à cette triple pénalité si elle parvenait à se substituer, pour la totalité de ses obligations envers l'État, une autre Compagnie agréée par le Gouvernement.

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 aux risques de la Compagnie, les mesures nécessaires pour assurer provisoirement le service.

Les sommes dont la Compagnie se trouverait redevable envers l'État, à la suite de ces mesures, seront retenues sur les annuités dues à la Compagnie pour les intérêts et l'amortissement des dépenses de construction.

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.

Dans le cas où la Compagnie ne se conformerait pas à ses obligations et où l'État renoncerait à prononcer contre elle la déchéance prévue par l'article 38 du présent cahier des charges, le Ministre pourrait y pourvoir d'office au compte et aux risques et périls de ladite Compagnie.

TITRE III. — *Taxes et conditions relatives au transport des voyageurs et des marchandises.*

Art. 42. — Les droits de péage et les prix de transport sur les lignes de la Corse seront au plus égaux aux chiffres ci-après déterminés :

Droits réservés au Cnam et à ses partenaires

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)	0 067	0 033	0 10
Voyageurs. — Voitures couvertes, 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)	0 010	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	0 040
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 20	0 16	0 36
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. — Epiceries. — Tissus. — Denrées coloniales. — Objets manufacturés. — Armes	0 09	0 07	0 16
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 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 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
Pour le parcours de plus de 300 kilomètres	0 025	0 015	0 040

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 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.			
Voiture à deux ou 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 du 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, 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 »

Les prix déterminés ci-dessus pour les transports en 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.

Droits réservés au Cnam et à ses partenaires

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 excédents de bagages et de 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 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 sept centimes par tonne et par kilomètre.

Art. 43. — A moins d'une autorisation 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. — Les billets de voyageurs devront porter l'indication du prix perçu pour leur vente au public.

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

Droits réservés au Cnam et à ses partenaires

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 dangereux, pour lesquels des règlements de polices prescriraient des précautions spéciales;

3° Aux animaux dont la valeur déclarée excèderait 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 autre valeurs;

5° Et, en général, à tous paquets, colis ou excédents de bagages pesant 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'il font partie d'envois pesant ensemble plus de quarante kilogrammes d'objets envoyés par une même personne. Il en sera de même pour les excédents 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 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, soit pour le parcours total, soit pour les parcours partiels de la voie de fer, les taxes à percevoir auraient été abaissées, avec ou sans conditions, au-dessous des limites déterminées par le tarif, 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.

Droits réservés au Cnam et à ses partenaires

La perception des tarifs modifiés ne pourra avoir lieu qu'après l'homologation de l'administration supérieure, conformément aux dispositions de l'ordonnance du 15 novembre 1846.

Le Ministre aura toujours le droit de rapporter les homologations déjà données pour la perception des tarifs spéciaux. Il pourra prescrire d'office, dans les limites fixées par l'article 42, les modifications de taxe qu'il jugera utiles dans l'intérêt public. 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.

Le prix des billets de voyageurs ne pourra être plus élevé le dimanche et les jours fériés que les jours ouvrables.

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.

Ces 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 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 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.

Droits réservés au Cnam et à ses partenaires

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 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.

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 deux mille habitants, soit un centre de population de deux 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 resteront libres de faire eux-mêmes et à leurs frais le factage et le camionnage des marchandises.

Un décret rendu en Conseil d'État, la Compagnie entendue, pourra autoriser, soit d'une manière permanente, soit dans des circonstances et des conditions déterminées, le factage et le camionnage d'office des marchandises à domicile ou dans les entrepôts.

En cas d'urgence et à défaut de propositions de la Compagnie, un décret pourra y suppléer d'office.

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

Droits réservés au Cnam et à ses partenaires

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 48 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 IV. — *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 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 rendent insuffisante la capacité des 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 postes et télégraphes, pour le tranport 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 des travaux publics et le Ministre des postes et télégraphes, la Compagnie entendue ;

Droits réservés au Cnam et à ses partenaires

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 par la première voiture et vingt-cinq centimes par 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 ses 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 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 le Ministre des travaux publics, 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 le poids à pleine charge du plus lourd modèle affecté sur le réseau de la Compagnie au service régulier des voyageurs, 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-poste ou des voitures spéciales en réparation;

11° La vitesse moyenne des convois spéciaux mis à la disposition 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, sous-agent ou ouvrier d'équipe des postes et télégraphes voyageant sur le réseau pour le contrôle ou pour l'exécution d'un service, ou chargé d'une mission ou d'un service accidentel et porteur d'un ordre de service régulier, délivré par l'administration des postes et télégraphes. Il sera accordé à l'agent des postes et télégraphes en mission ou en service, selon son grade, une place de voiture de deuxième classe ou de première classe, si le convoi ne comporte pas de voitures de deuxième classe.

Les facteurs des postes et télégraphes et les ouvriers d'équipe en service

Droits réservés au Cnam et à ses partenaires

seront admis gratuitement dans les voitures de troisième classe, sur la présentation d'un port ou d'une feuille de route délivrée par l'administration des postes et télégraphes.

Les agents que leur service oblige à des voyages répétés recevront une carte de circulation d'une classe en rapport avec leur situation hiérarchique.

Les agents ou sous-agents que leur service y oblige auront 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 de la Compagnie.

Dans les trains où ne se trouvera aucun agent des postes et télégraphes, l'administration aura la faculté de suspendre aux voitures de la Compagnie une boîte destinée à transporter des lettres et des télégrammes;

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;

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 indemnité, mais aussi sans responsabilité pour la Compagnie, tous poteaux ou appareils nécessaires à l'échange des dépêches sans arrêt de trains, 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 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 anx places de 3e classe, telle qu'elle est fixée par le présent cahier des charges.

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

Droits réservés au Cnam et à ses partenaires

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 ou plusieurs lignes télégraphiques, et de déposer gratuitement le long des voies le matériel destiné à l'établissement et à l'entretien des lignes télégraphiques installées le long desdites voies, le tout sans nuire au service du chemin de fer.

Les dépôts de matériel effectués sur les terrains attenant aux gares donneront lieu à l'application des tarifs de la Compagnie, sauf lorsqu'ils seront faits soit en vue d'un transport immédiat, soit par suite d'un déchargement, pourvu que dans ce dernier cas le matériel soit enlevé par l'administration des télégraphes dans les délais réglementaires.

Toutefois le prix de location à payer par l'administration des postes et télégraphes ne pourra excéder vingt-cinq centimes par mètre carré.

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 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 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 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 des travaux exécutés sur le chemin, ces déplacements auront lieu aux frais de la Compagnie, par les soins de l'administration des postes et télégraphes.

La Compagnie pourra être autorisée et au besoin requise par le Ministre des travaux publics, agissant de concert avec le Ministre des postes et télé-

Droits réservés au Cnam et à ses partenaires

graphes, 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.

Les frais de toute nature résultant de l'établissement et de l'entretien des communications télégraphiques qui lui seront propres seront à la charge de la Compagnie.

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

Par contre, l'État aura le droit de se servir, pour y accrocher ses fils, des poteaux que la Compagnie aura placés elle-même pour ses propres communications.

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.

La Compagnie sera tenue d'effectuer, sur la demande de l'administration et sur les points du réseau qui lui seront indiqués, le transport gratuit de tous les matériaux nécessaires à l'établissement, à l'entretien et au fonctionnement de toutes autres lignes télégraphiques construites ou à construire par l'État sur les chemins de fer ou sur les routes venant aboutir aux chemins dont la Compagnie est concessionnaire.

TITRE V. — *Clauses diverses.*

Art. 59. — 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 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 située 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 chemin de fer s'embranchant sur les chemins qui font l'objet du présent cahier des charges ou qui seraient établies 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 le chemin de fer

Droits réservés au Cnam et à ses partenaires

objet de la présente concession, pour lequel cette faculté sera réciproque à l'égard desdits embranchements et prolongements.

Dans ce cas, lesdites Compagnies ne paieront 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. 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 gares, il sera statué par le Ministre, les deux Compagnies entendues. L'État se réserve, en outre, le droit de se substituer à la Compagnie concessionnaire des chemins de fer aboutissant à ceux qui font l'objet du présent cahier des charges, pour l'aménagement et le règlement des conditions d'usage commun des gares de raccordement.

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.

En cas de difficultés entre les Compagnies pour l'application de cette clause, il sera statué par le Gouvernement.

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

Les embranchements seront construits aux frais des propriétaires de mines ou d'établissements industriels et commerciaux, et de manière qu'il ne résulte de leur exécution et de leur exploitation 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, 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 toute époque, prescrire les modifications qui

Droits réservés au Cnam et à ses partenaires

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 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 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'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 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.

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 un 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 serait en droit de refuser les chargements qui dépasseraient un maximum à déterminer en raison des dimensions autorisées des wagons. Ce maximum sera fixé par l'administration. 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 les chemins de fer et leurs 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 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, 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 cent vingt 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 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. — Avant la promulgation de la loi qui ratifiera la présente con-

Droits réservés au Cnam et à ses partenaires

vention, la Compagnie déposera au Trésor public une somme de cinq cent dix mille francs pour le chemin de fer de Ponte-Leccia à Calvi et de trois cent trente-trois mille francs pour le chemin de fer de Casamozza au Fium'Orbo.

Avant la promulgation de la loi déclarative d'utilité publique de chacune des lignes du Fium'Orbo à Bonifacio et d'Ajaccio à Propriano, elle déposera au Trésor public une somme égale au trentième du capital d'établissement qu'aura arrêté à forfait, pour chacune de ces deux lignes, le Ministre des travaux publics, sur l'avis conforme du Conseil général des ponts et chaussées, la Compagnie entendue.

Chacune de ces sommes sera versée 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.

Ces sommes formeront le cautionnement de l'entreprise.

Elles seront rendues à la Compagnie par cinquième et proportionnellement à l'avancement des travaux. Le dernier cinquième ne sera remboursé qu'après la réception définitive de chaque ligne.

Art. 69. — La Compagnie devra faire élection de domicile à Paris. 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.

Art. 70. — 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.

Arrêté le 21 février 1883.

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

II. — COMPAGNIE DE BONE-GUELMA ET PROLONGEMENTS

ANNEXE LXXX BIS

COMPAGNIE DE BÔNE-GUELMA ET PROLONGEMENTS

Convention du 10 mars 1875 entre le Préfet du département de Constantine et la Compagnie.

L'an mil huit cent soixante-quinze, le dix mars,

Entre

M. le Préfet du département de Constantine, agissant au nom du même département, en vertu de la délibération du Conseil général en date du vingt-trois décembre mil huit cent soixante-quatorze et agissant également au nom des communes de Bône et de Guelma pour les garanties d'intérêt votées par les conseils municipaux desdites communes, en vertu des délibérations en date des premier et deux mars mil huit cent soixante-quatorze, ainsi que celle de la délibération du Conseil général sus-mentionnée, ci-annexée,

D'une part ;

Et la Société de construction des Batignolles, la dite société concession-

Droits réservés au Cnam et à ses partenaires

naire de la ligne du chemin de fer de Bône à Guelma, représentée par M. Ernest Gouin, administrateur,

D'autre part ;

Il a été dit et convenu ce qui suit :

L'article 6 de la convention additionnelle du quatre mars mil huit cent soixante-quatorze stipule que, par dérogation au paragraphe 2 de l'article 1er de la convention du treize septembre mil huit cent soixante-douze, 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.

Il est en outre stipulé dans le même article que le montant du forfait fixé à onze millions de francs (11 000 000 fr.) sera augmenté, dans ce cas, du montant des dépenses appliquées à ces améliorations dont le maximum est fixé à 500 000 fr., et que 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.

La Compagnie concessionnaire, à la suite des études générales faites pour le tracé du chemin de fer, s'est déclarée prête à apporter au tracé des modifications de nature à améliorer considérablement les conditions de l'exploitation ; mais l'augmentation de garantie d'intérêt réclamée par la Compagnie concessionnaire dépassant la somme de trente mille francs (30 000 fr.), éventuellement affectée à ces améliorations par la convention additionnelle du quatre mars mil huit cent soixante-quatorze, la question a été de nouveau portée devant le conseil général dans sa dernière session.

Le conseil général, dans sa délibération du vingt-trois décembre mil huit cent soixante-quatorze, considérant qu'il est de l'intérêt du département de rechercher l'amélioration des conditions d'exploitation dans les limites qui ont été indiquées par le concessionnaire, c'est-à-dire d'abaisser le maximum des déclivités à 0 010 et de porter à 300 mètres le minimum de rayon des courbes, a décidé qu'une nouvelle somme de cinq cent mille francs (500 000 fr.), dont les intérêts à six pour cent (6 %) seront garantis par le département, pourra être ajoutée aux cinq cent mille francs (500 000 fr.) déjà affectés pour ces améliorations par l'article 6 de la convention additionnelle du quatre mars mil huit cent soixante-quatorze, à la condition que ces améliorations devront porter sur toute l'étendue de la ligne de Bône à Guelma.

A la suite et en conformité de cette délibération, les parties se sont définitivement entendues sur les modifications à apporter au tracé pour la réalisation des améliorations réclamées par le conseil général, et, après débat contradictoire suivant la marche tracée par ladite délibération, les parties ont arrêté la convention dont les articles suivent :

Article 1er. — La Compagnie concessionnaire s'engage à se soumettre, pour l'exécution du chemin de fer de Bône à Guelma et pour toute l'étendue de cette ligne, aux conditions de maximum de déclivité et de minimum de rayon des courbes stipulées dans la délibération du conseil général en date du vingt-trois décembre mil huit cent soixante-quatorze, c'est-à-dire que le minimum de rayon des courbes de raccordement (1er paragraphe de l'article 8 du

Droits réservés au Cnam et à ses partenaires

cahier des charges) sera de trois cents mètres (300 m.) au lieu de deux cents mètres (200 m.), et que le maximum des déclivités (3e paragraphe de l'article 8 du cahier des charges) sera de dix millièmes (0 010) au lieu de quinze et vingt-cinq millièmes (0 015 et 0 025).

En conséquence, le projet d'exécution à présenter par le concessionnaire, pour les parties de cette ligne dont les projets n'ont pas encore été approuvés, devra être établi de manière à satisfaire à ces conditions, et cela d'après les dispositions des tableaux ci-annexés qui contiennent les éléments du tracé et du profil en long arrêtés d'un commun accord entre les parties. Il pourra toutefois y être introduit quelques modifications de détail, notamment pour la partie comprise entre le piquet 547 et l'extrémité de la ligne où les indications des tableaux ne sont que des indications de principe résultant d'un avant-projet sommaire, et aussi pour la première section de la ligne qui est subordonnée à la situation de la gare de Bône, étant entendu que ces modifications de détail n'altèrent en rien les bases de maximum de pente et de minimum de rayon indiquées plus haut.

Art. 2. — Le montant des dépenses correspondant aux améliorations stipulées dans l'article précédent a été arrêté contradictoirement à la somme de un million de francs (1 000 000 fr.).

En conséquence, le capital de premier établissement, fixé à onze millions de francs (11 0000 00 fr.), est, de ce fait, porté à forfait à douze millions de francs (12 000 000 fr.), et la garantie du minimum de revenu net annuel est portée de six cent soixante mille francs (660 000 fr.) à sept cent vingt mille francs (720 000 fr.).

La garantie supplémentaire de soixante mille francs (60 000 fr.), correspondant au montant des dépenses pour améliorations du projet, sera supportée pour trente mille francs (30 000 fr.) par les communes de Bône et de Guelma, conformément aux stipulations de l'article 6 de la convention additionnelle du quatre mars mil huit cent soixante-quatorze, c'est-à-dire trois cinquièmes (3/5) pour la commune de Bône et deux cinquièmes (2/5) pour la commune de Guelma, et, pour le complément, c'est-à-dire pour la somme de trente mille francs (30 000 fr.), par le département de Constantine, conformément à la délibération du conseil général du vingt-trois décembre mil huit cent soixante-quatorze.

En résumé, la garantie d'intérêt totale actuelle, fixée à sept cent vingt mille francs (720 000 fr.), se répartit comme suit :

Six cent trente mille francs (630 000 fr.) à la charge du département de Constantine, et quatre-vingt-dix mille francs (90 000 fr.) à la charge des communes de Bône et de Guelma, dont trois cinquièmes (3/5), c'est-à-dire cinquante-quatre mille francs (54 000 fr.), pour la commune de Bône, et deux cinquièmes (2/5), c'est-à-dire trente-six mille francs (36 000 fr.), pour la commune de Guelma.

Art. 3. — Il reste également convenu qu'en conformité de la délibération du conseil général en date du vingt-trois décembre mil huit cent soixante-quatorze relative à l'emplacement de la gare de Guelma, l'emplacement assigné à cette gare sera déterminé, d'accord entre le Préfet et la Compagnie

Droits réservés au Cnam et à ses partenaires

concessionnaire, dans la localité située dans le dessous de la ville entre la route départementale n° 2 et la porte de Bône.

Art. 4. — Pour tout ce à quoi il n'est pas dérogé ci-dessus, la convention du treize septembre mil huit cent soixante-douze, modifiée par la convention additionnelle du quatre mars mil huit cent soixante-quatorze, est confirmée dans tous ses points.

Fait double à Constantine, le dix mars mil huit cent soixante-quinze.

Pour le Préfet en tournée :
Le Secrétaire général,
Signé : DUNAIGRE.

Signé : Ernest GOUIN,
Administrateur de la Société
de construction des Batignolles.

Enregistré à Constantine le quatre septembre mil huit cent soixante-quinze, folio 137 recto, casier 3. Reçu deux francs cinquante centimes.

ANNEXE LXXXI BIS

COMPAGNIE DE BÔNE-GUELMA ET PROLONGEMENTS

Convention du 16 octobre 1876 entre le Préfet du département de Constantine et la Compagnie (1).

L'an mil huit cent soixante-seize, le seize octobre,

Entre

Monsieur le Préfet du département de Constantine, agissant au nom du même département, en vertu de la délibération du conseil général en date du 25 avril 1876,

D'une part ;

Et la Compagnie anonyme du chemin de fer de Bône à Guelma représentée par le président de son conseil d'administration, M. Charles Géry, agissant en vertu des pouvoirs qui lui ont été conférés par l'assemblée générale des actionnaires en date du 10 octobre présent mois,

D'autre part;

Il a été convenu ce qui suit :

La convention du 13 septembre 1872, modifiée et complétée par les con-

(1) Convention visée dans le décret du 12 juin 1879, substituant l'Etat au département de Constantine (voir tome IV, p. 387).

Droits réservés au Cnam et à ses partenaires

ventions du 4 mars 1874 et du 10 mars 1875, stipule, en faveur du concessionnaire du chemin de fer de Bône à Guelma, une garantie de 6 pour cent (6 %) sur un capital de douze millions de francs (12 000 000 fr.), soit de sept cent vingt mille francs (720 000 fr.) par an, soit six cent trente mille francs (630 000 fr.) à la charge du département de Constantine et quatre-vingt-dix mille francs (90 000 fr.) à la charge des communes de Bône et de Guelma.

L'article 4 de la convention du 13 septembre 1872 fixe les formalités à remplir pour le règlement semestriel du compte de la garantie.

Ce règlement s'établit au moyen d'un relevé des recettes et des dépenses de l'exploitation, à fournir par la Société concessionnaire, et dont la vérification se fait par un délégué du Préfet sur les registres et pièces de l'exploitation.

Il a été jugé avantageux aux deux parties de simplifier ce mécanisme et de fixer, par avance et d'une manière définitive, le montant des dépenses d'exploitation formant l'un des éléments du compte de la garantie d'intérêt, et les conventions suivantes ont, en conséquence, été arrêtées entre elles :

Article 1er. — Chaque année, dans la première quinzaine de janvier, la Société concessionnaire remettra au Préfet le compte de la garantie d'intérêt de l'année écoulée. Ce compte comprendra simplement :

A l'actif. — Le montant de la recette relevé sur les livres de la Société ;

Au passif. — Le montant des frais d'exploitation arrêté dès à présent et à forfait, conformément au tableau de l'article 2 ci-après.

Le solde créditeur de ce compte formera le revenu net de l'exploitation.

Si ce revenu net est inférieur au minimum garanti de sept cent vingt mille francs (720 000 fr.), la différence sera payée par le département, à la Société, dans le mois de la remise du compte. En cas de retard, l'intérêt à six pour cent (6 %) des sommes dues courra au profit de la Compagnie.

En outre de ce compte réglant chaque exercice annuel, il sera établi, sur les mêmes bases, un compte provisoire semestriel qui sera remis au Préfet, dans la première huitaine de juillet, et donnera lieu, à titre d'acompte sur le paiement annuel de la garantie, à un paiement semestriel qui sera fait dans le mois de la remise du compte, avec intérêt à six pour cent (6 %) comme ci-dessus, en cas de retard.

Art. 2. — Dans le compte à fournir comme il est dit ci-dessus, les dépenses d'exploitation du chemin de fer de Bône à Guelma seront fixées à forfait suivant le tableau ci-après et d'après le montant des recettes brutes :

Au-dessous de 11 000 fr. de recette brute.....		7 000 fr. fixe.
De 11 000 à 12 000 fr.....	64 % sans excéder	7 440
De 12 000 à 13 000	62 %.....	7 800
De 13 000 à 14 000	60 %.....	8 120
De 14 000 à 15 000	58 %.....	8 400
De 15 000 à 16 000	56 %.....	8 640
De 16 000 à 20 000	55 %.....	10 400
Au delà de 20 000.....	52 %	

Il est entendu, d'ailleurs, que la Compagnie ne pourra être tenue de faire

Droits réservés au Cnam et à ses partenaires

plus de deux trains de voyageurs par jour dans chaque direction. Un plus grand nombre de trains ne pourrait être exigé qu'au cas où ceux existant produiraient une recette brute de dix francs par kilomètre.

Art. 3. — Le montant visé au paragraphe 2, article 1er, pour les frais d'exploitation, comprend les dépenses de tous les services de la Compagnie, savoir :

1° Les frais généraux ;

2° L'exploitation proprement dite ;

3° La traction ainsi que l'entretien et le renouvellement du matériel roulant;

4° L'entretien et le maintien en bon état de la ligne et de toutes ses dépendances, et le renouvellement de la voie.

Ces services doivent répondre à tous les besoins de l'exploitation et aux obligations imposées à la Société par le cahier des charges de la concession.

Les extensions des installations de la ligne pour les stations, ateliers, remises, alimentation, ainsi que l'augmentation du matériel roulant, ne font pas partie des frais fixes énumérés à l'article 2; ces extensions ne pourront se faire, comme par le passé, qu'avec l'assentiment du département et à des conditions à régler avec lui.

Art. 4. — La présente convention sera applicable à partir du jour de la livraison totale ou partielle de la ligne.

Art. 5. — Pour tout ce à quoi il n'est pas dérogé ci-dessus, les conventions du 13 septembre 1872, du 4 mars 1874 et du 10 mars 1875, sont confirmées dans tous leurs points.

Fait double à Constantine, le seize octobre mil huit cent soixante-seize.

Signé : Ch. Géry. *Le Préfet de Constantine,*

Signé : d'Orgeval.

Enregistré à Constantine, le vingt-sept octobre mil huit cent soixante-seize, folio 85 recto, casier 7.

Reçu un franc cinquante centimes.

Droits réservés au Cnam et à ses partenaires

SÉRIE V (SUITE)

III. — COMPAGNIE DE L'EST-ALGÉRIEN

ANNEXE LXXXIX BIS

COMPAGNIE DE L'EST ALGÉRIEN

Loi du 23 août 1883 et convention annexe, concernant le chemin de Ménerville à Tizi-Ouzou.

1° *Loi du 23 août 1883.*

Article 1er. — Est déclaré d'utilité publique l'établissement, à titre d'intérêt général, du chemin de fer de Ménerville à Tizi-Ouzou, par ou près Bordj-Menaïel.

Art. 2. — Est approuvée la convention provisoire passée, le 23 décembre 1882, entre le Ministre des travaux publics, agissant au nom de l'État, et la Compagnie des chemins de fer de l'Est-Algérien, pour la concession définitive de la ligne désignée à l'article 1er et déjà concédée à titre éventuel à ladite Compagnie par la convention du 30 juin 1880, approuvée par la loi du 2 août 1880.

Art. 3. — 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.

Il est interdit aux membres du Parlement de faire partie du conseil d'administration de la société concessionnaire.

Art. 4. — Le compte rendu détaillé des résultats de l'exploitation de la ligne désignée à l'article 1er sera remis tous les trois mois au Ministre des travaux publics, pour être inséré au *Journal officiel* de la République française.

Droits réservés au Cnam et à ses partenaires

Art. 5. — L'enregistrement de la convention annexée à la présente loi r donnera lieu à la perception que d'un droit fixe de trois francs (3 fr.).

2° *Convention du* 23 *décembre* 1882.

Article 1er. — Le Ministre des travaux publics concède à titre définitif à l Compagnie des chemins de fer de l'Est-Algérien, qui accepte, la ligne de M nerville à Tizi-Ouzou, concédée éventuellement à ladite Compagnie par la l du 2 août 1880, aux conditions déterminées par la convention du 30 juin 188 annexée à ladite loi.

Art. 2. — La Compagnie des chemins de fer de l'Est-Algérien s'engage exécuter et à pourvoir du matériel roulant et de l'outillage nécessaires à so exploitation la ligne désignée à l'article 1er ci-dessus, dans un délai de quat ans, qui commencera à courir du jour de la promulgation de la loi ratifiant l présente convention.

Art. 3. — En ce qui concerne cette ligne, les dérogations suivantes sor apportées à l'article 4 de la convention précitée du 30 juin 1880 :

1° Les rails seront en acier et le poids, par mètre courant de rail, ne pourr être inférieur à vingt-huit kilogrammes (28 kilog.);

2° Le maximum des déclivités sera fixé à vingt millimètres (0 m. 020) pa mètre.

Art. 4. — Le revenu net annuel garanti par l'État, pour la ligne ci-dessu désignée à l'article 1er, en vertu des stipulations des articles 5 et 12 de la con vention du 30 juin 1880, sera calculé au taux de cinq pour cent (5 %) l'a amortissement compris, et portera sur un capital de seize millions neuf cer dix-sept mille trois cent quarante-quatre francs (16 917 344 fr.), conformé ment à l'avis émis, le 20 mars 1882, par le Conseil général des ponts chaussées.

Il est toutefois stipulé que, si la longueur de la ligne de Ménerville Tizi-Ouzou était inférieure à cinquante et un kilomètres (51 km.), l'évaluatio ci-dessus serait réduite de manière à ramener à seize mille cinq cent quatre vingt-cinq francs (16 585 fr.) le revenu net annuel garanti par kilomètre.

Dans le cas où la recette brute kilométrique serait inférieure à sept mill quatre cent soixante francs (7 460 fr.), le revenu net garanti par l'État serai augmenté de l'excédent des dépenses effectives d'exploitation sur la recett brute, sans toutefois que ces dépenses puissent entrer en ligne de compt pour un chiffre supérieur à sept mille quatre cent soixante francs (7 460 fr.).

Si le revenu net de la ligne de Ménerville à Tizi-Ouzou dépasse le revem garanti, les excédents serviront d'abord, avant toutes autres attributions, parfaire le revenu garanti pour les autres lignes concédées à la Compagnie d l'Est-Algérien; réciproquement, l'excédent sur le revenu garanti pour les autre lignes servira d'abord, avant toutes autres attributions, à parfaire le revem garanti pour la ligne de Ménerville à Tizi-Ouzou. Le surplus sera appliqué au remboursement des avances de l'État ou au partage des bénéfices, ainsi qu'i est dit à l'article 8 de la convention précitée.

Art. 5. — La Compagnie de l'Est-Algérien pourvoira aux dépenses de cons truction et de mise en exploitation de la ligne de chemin de fer concédée par

Droits réservés au Cnam et à ses partenaires

la présente convention au moyen de la création et de l'émission des obligations nécessaires.

Art. 6. — Les dispositions de l'article 15 de la convention du 30 juin 1880, relatives aux justifications à fournir par la Compagnie ainsi qu'à la production des comptes de la garantie, seront applicables à la ligne de Ménerville à Tizi-Ouzou.

Art. 7. — Comme garantie des engagements pris pour la construction et l'exploitation de la ligne concédée par la présente convention, la Compagnie de l'Est-Algérien versera, dans le délai qui sera fixé par le Ministre des travaux publics, à titre de cautionnement, une somme de cinquante mille francs (50 000 fr.) en numéraire ou en rentes sur l'État, calculées conformément au décret du 19 novembre 1882, 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 rendu qu'après le complet achèvement de la ligne.

Art. 8. — La présente convention ne sera passible que du droit fixe d'enregistrement de trois francs (3 fr.).

ANNEXE LXXXIX TER

COMPAGNIE DE L'EST ALGÉRIEN

Loi du 21 mai 1884 et convention annexe, concernant le chemin de Bougie à Beni-Mançour.

1° *Loi du 21 mai 1884.*

Article 1er. — Est déclaré d'utilité publique, à titre d'intérêt général, l'établissement du chemin de fer de Bougie à Beni-Mançour.

Art. 2. — Est approuvée la convention provisoire passée, le 9 juin 1883, entre le Ministre des travaux publics, agissant au nom de l'État, et la Compagnie des chemins de fer de l'Est-Algérien pour la concession définitive du chemin de fer désigné à l'article premier.

Art. 3. — 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.

Art. 4. — Le compte rendu détaillé des résultats de l'exploitation de la ligne de Bougie à Beni-Mançour sera remis, tous les trois mois, au Ministre des travaux publics, pour être inséré au *Journal officiel* de la République française.

Droits réservés au Cnam et à ses partenaires

Art. 5. — L'enregistrement de la convention annexée à la présente loi ne donnera lieu qu'à la perception du droit fixe de trois francs (3 fr.).

2° *Convention du 9 juin 1884.*

Article 1er. — Le Ministre des travaux publics concède, à titre définitif, à la Compagnie des chemins de fer de l'Est-Algérien, qui accepte, la ligne de Beni-Mançour à Bougie, concédée éventuellement à ladite Compagnie par la loi du 2 août 1880, aux conditions déterminées par la convention du 30 juin 1880, annexée à ladite loi.

Art. 2. — La Compagnie des chemins de fer de l'Est-Algérien s'engage à exécuter et à pourvoir du matériel roulant et de l'outillage nécessaires à son exploitation la ligne désignée à l'article 1er ci-dessus, dans un délai de trois ans, qui commencera à courir du jour de la promulgation de la loi ratifiant la présente convention.

Art. 3. — En ce qui concerne cette ligne, les dérogations suivantes sont apportées à l'article 4 de la convention précitée du 30 juin 1880 :

1° Les rails seront en acier et le poids, par mètre courant de rail, ne pourra être inférieur à vingt huit kilogrammes (28 kilog.);

2° Le maximum des déclivités sera fixé à vingt millimètres (20 millim.) par mètre.

Art. 4. — Le revenu annuel garanti par l'État pour la ligne désignée à l'article 1er ci-dessus, en vertu des stipulations des articles 5 et 12 de la convention du 30 juin 1880, sera calculé au taux de cinq pour cent (5 °/₀) l'an, amortissement compris, et portera sur un capital de vingt-quatre millions de francs (24 000 000 fr.), conformément à l'avis émis, le 26 avril 1883, par le Conseil général des ponts et chaussées.

Il est toutefois stipulé que, si la longueur de la ligne de Beni-Mançour à Bougie était inférieure à quatre-vingt-sept kilomètres (87 km.), l'évaluation ci-dessus sera réduite de manière à ramener à treize mille sept cent quatre vingt-treize francs (13 793 fr.) le revenu net annuel garanti par kilomètre.

Dans le cas où la recette brute serait inférieure à sept mille quatre cent soixante francs (7 460 fr.), le revenu net garanti par l'État serait augmenté de l'excédent des dépenses effectives d'exploitation sur la recette brute, sans toutefois que ces dépenses puissent entrer en ligne de compte pour un chiffre supérieur à sept mille quatre cent soixante francs (7 460 fr.).

Si le revenu net de la ligne de Beni-Mançour à Bougie dépasse le revenu garanti, les excédents serviront d'abord, avant toutes autres attributions, à parfaire le revenu net garanti pour les autres lignes concédées à la Compagnie de l'Est-Algérien; réciproquement, l'excédent sur le revenu garanti pour les autres lignes servira d'abord, avant toutes autres attributions, à parfaire le revenu garanti pour la ligne de Beni-Mançour à Bougie. Le surplus sera appliqué au remboursement des avances de l'État ou au partage des bénéfices, ainsi qu'il est dit à l'article 8 de la convention précitée.

Art. 5. — La Compagnie de l'Est-Algérien pourvoira aux dépenses de construction et de mise en exploitation de la ligne de Beni-Mançour à Bougie au moyen de la création et de l'émission des obligations nécessaires.

Droits réservés au Cnam et à ses partenaires

Art. 6. — Les dispositions de l'article 15 de la convention du 30 juin 1880, relatives aux justifications à fournir par la Compagnie ainsi qu'à la production des comptes de la garantie, seront applicables à la ligne de Beni-Mançour à Bougie.

Art. 7. — Comme garantie des engagements pris pour la construction et l'exploitation de la ligne concédée par la présente convention, la Compagnie de l'Est-Algérien versera, dans le délai qui sera fixé par le Ministre des travaux publics, à titre de cautionnement, une somme de cent mille francs (100 000 fr.) en numéraire, en rentes sur l'État et valeurs du Trésor au porteur, ou en rentes sur l'État nominatives ou mixtes, conformément aux articles 5 et suivants du décret du 18 novembre 1882.

Cette somme sera rendue à la Compagnie par cinquième et proportionnellement à l'avancement des travaux. Le dernier cinquième ne sera rendu qu'après le complet achèvement de la ligne.

Art. 8. — Par suite de l'établissement du chemin de fer de Beni-Mançour à Bougie, le tracé de la ligne de Constantine à la Maison-Carrée sera modifié de manière à rapprocher cette ligne de Maillot, tout en la maintenant sur la rive droite de l'Oued-Sahel, et à placer le point de bifurcation des deux chemins de fer près du confluent de l'Oued-Sahel et de l'Oued-Mahrir.

La longueur de la ligne de Constantine à la Maison-Carrée sera ainsi augmentée de cinq kilomètres huit cents mètres (5 km. 800), et le montant du capital garanti pour cette ligne par l'article 7 de la convention du 30 juin 1880 sera augmenté de trois millions de francs (3 000 000 fr.), conformément à l'avis émis par le Conseil général des ponts et chaussées, en date du 26 avril 1883.

En conséquence, à partir de la mise en exploitation de la ligne entière de Constantine à la Maison-Carrée, modifiée comme il est dit ci-dessus, le revenu annuel garanti pour cette ligne sera porté à cinq millions deux cent cinquante mille cinq cent cinquante francs (5 250 550 fr.), soit onze mille cinq cent quatre-vingt-seize francs (11 596 fr.) par kilomètre, sans que ce revenu kilométrique garanti puisse s'étendre à une longueur de plus de quatre cent-cinquante-deux kilomètres huit cents mètres (452 km. 800), et sans que la somme à avancer par l'État puisse dépasser onze mille cinq cent quatre-vingt-seize francs (11 596 fr.) par kilomètre, lors même que la longueur de la ligne serait inférieure à 452 kilomètres 800.

Art. 9. — La présente convention ne sera passible que du droit fixe d'enregistrement de trois francs (3 fr.).

Droits réservés au Cnam et à ses partenaires

ANNEXE LXXXIX[IV]

COMPAGNIE DE L'EST ALGÉRIEN

Loi du 21 juillet 1884 et convention annexe, concernant le chemin de Batna à Biskra.

1° *Loi du 21 juillet 1884.*

Article 1er. — Est déclaré d'utilité publique, à titre d'intérêt général, l'établissement du chemin de fer de Batna à Biskra.

Art. 2. — Est approuvée la convention provisoire passée, le 5 juin 1883, entre le Ministre des travaux publics, agissant au nom de l'État, et la Compagnie des chemins de fer de l'Est-Algérien pour la concession définitive de la ligne désignée à l'article premier.

Art. 3. — 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.

Art. 4. — Le compte rendu détaillé des résultats de l'exploitation de la ligne de Batna à Biskra sera remis, tous les trois mois, au Ministre des travaux publics, pour être inséré au *Journal officiel* de la République française.

Art. 5. — L'enregistrement de la convention annexée à la présente loi ne donnera lieu qu'à la perception du droit fixe de trois francs (3 fr.)

2° *Convention du 9 juin 1883.*

Article 1er. — Le Ministre des travaux publics concède, à titre définitif, à la Compagnie des chemins de fer de l'Est-Algérien, qui accepte, la ligne de Batna à Biskra, concédée éventuellement à ladite Compagnie par la loi du 2 août 1880, aux conditions déterminées par la convention du 30 juin 1880, annexée a ladite loi.

Art. 2. — La Compagnie des chemins de fer de l'Est-Algérien s'engage à exécuter et à pourvoir du matériel roulant et de l'outillage nécessaires à son exploitation la ligne désignée à l'article 1er ci-dessus, dans un délai de quatre ans qui commencera à courir du jour de la promulgation de la loi ratifiant la présente convention.

Art. 3. — En ce qui concerne cette ligne, les dérogations suivantes sont apportées à l'article 4 de la Convention précitée du 30 juin 1880 :

1° Les rails seront en acier et le poids, par mètre courant de rail, ne pourra être inférieur à vingt-huit kilogrammes (28 kilog.) ;

2° Le maximum des déclivités sera fixé à seize millimètres (0 016) par mètre.

Art. 4. — Le revenu net annuel garanti par l'État pour la ligne désignée à l'article 1er ci-dessus, en vertu des stipulations des articles 5 et 12 de la convention du 30 juin 1880, sera calculé aux taux de cinq pour cent (5 00)

Droits réservés au Cnam et à ses partenaires

l'an, amortissement compris, et portera sur un capital de vingt-huit millions neuf cent quatre-vingt-neuf mille neuf cent vingt-huit francs (28 989 928 fr.), conformément à l'avis émis le 17 avril 1882 par le Conseil général des ponts-et-chaussées.

Il est toutefois stipulé que, si la longueur de la ligne de Batna à Biskra était de moins de cent vingt et un kilomètres (121 kil.), l'évaluation de ladite ligne serait réduite de manière à ramener à onze mille neuf cent quatre-vingts francs (11 980 fr.) le revenu net annuel kilométrique garanti.

Pour l'évaluation du revenu net kilométrique moyen, les frais d'exploitation afférents à cette ligne seront fixés à forfait ainsi qu'il suit :

Au-dessous de cinq mille francs (5 000 fr.) de recette brute par kilomètre, à la somme fixe de cinq mille francs (5 000 fr.) ;

De cinq mille francs (5 000 fr.) à sept mille quatre cent soixante francs (7 460 fr.) de recette brute par kilomètre, l'évaluation du revenu net kilométrique sera établie conformément aux dispositions de l'article 8 de la convention annexée à la loi du 2 août 1880.

Si le revenu net de la ligne de Batna à Biskra dépasse le revenu garanti, les excédents serviront d'abord, avant toutes autres attributions, à parfaire le revenu garanti pour les autres lignes concédées à la Compagnie de l'Est-Algérien. Réciproquement, l'excédent sur le revenu garanti pour les autres lignes servira d'abord, avant toutes autres attributions, à parfaire le revenu garanti pour la ligne de Batna à Biskra. Le surplus sera appliqué au remboursement des avances de l'Etat ou au partage des bénéfices, ainsi qu'il est dit à l'article 8 de la convention précitée.

Art. 5. — Tant que la recette brute n'atteindra pas sept mille quatre cent soixante francs (7 460 fr.) par kilomètre, la Compagnie de l'Est-Algérien ne sera tenue de faire qu'un seul train régulier par jour, dans chaque sens. Toutefois, elle sera tenue d'augmenter ce service régulier :

D'un train supplémentaire par semaine, dans chaque sens, lorsque la recette brute kilométrique annuelle dépassera cinq mille francs (5 000 fr.) ;

De deux trains supplémentaires par semaine, dans chaque sens, lorsque cette recette brute dépassera six mille francs (6 000 fr.) ;

De trois trains supplémentaires par semaine, dans chaque sens, lorsque la recette brute kilométrique annuelle dépassera six mille huit cents francs (6 800 fr.).

Art. 6. — La Compagnie de l'Est-Algérien pourvoira aux dépenses de construction et de mise en exploitation de la ligne concédée définitivement par la présente convention, au moyen de la création et de l'émission des obligations nécessaires.

Art. 7. — Les dispositions de l'article 15 de la convention du 30 juin 1880, relatives aux justifications à fournir par la Compagnie ainsi qu'à la production des comptes de la garantie, seront applicables à la ligne de Batna à Biskra.

Art. 8. — Comme garantie des engagements pris pour la construction et l'exploitation de la ligne concédée définitivement par la présente convention, la Compagnie de l'Est-Algérien versera, dans le délai qui sera fixé par le Ministre des travaux publics, à titre de cautionnement, une somme de cent

Droits réservés au Cnam et à ses partenaires

mille francs (100 000 fr.) en numéraire, en rentes sur l'Etat et valeurs du Trésor au porteur, ou en rentes sur l'Etat nominatives ou mixtes, conformément aux articles 5 et suivants du décret du 18 novembre 1882.

Cette somme sera rendue à la Compagnie par cinquième et proportionnellement à l'avancement des travaux de la ligne. Le dernier cinquième ne sera rendu qu'après le complet achèvement de la ligne.

Art. 9. — La présente convention ne sera passible que du droit fixe d'enregistrement de trois francs (3 fr.).

Droits réservés au Cnam et à ses partenaires

SÉRIE V (SUITE)

V. — COMPAGNIE FRANCO-ALGÉRIENNE

ANNEXE XCIII BIS

COMPAGNIE FRANCO-ALGÉRIENNE

Loi du 3 juillet 1884 et convention annexe concernant le chemin d'Aïn-Thizy à Mascara.

1° *Loi du 3 juillet 1884.*

Article 1er. — Est déclaré d'utilité publique, à titre d'intérêt général, l'établissement du chemin de fer d'Aïn-Thizy à Mascara.

Art. 2. — Est approuvée la convention provisoire passée, le 12 juillet 1883, entre le Ministre des travaux publics, agissant au nom de l'Etat, et la Compagnie Franco-Algérienne, pour la concession du chemin de fer désigné à l'article 1er.

Art. 3. — Aucune émission d'obligations ne pourra avoir lieu qu'en vertu d'autorisations données par le Ministre des travaux publics, après avis du Ministre des finances.

Art. 4. — Le compte rendu détaillé des résultats de l'exploitation de la ligne d'Aïn-Thizy à Mascara sera remis, tous les trois mois, 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 presente loi ne donneront lieu qu'à la perception du droit fixe de trois francs (3 fr.).

2° *Convention du 12 juillet 1883.*

Article 1er. — Le Ministre des travaux publics, au nom de l'Etat, concède

Droits réservés au Cnam et à ses partenaires

à la Compagnie Franco-Algérienne, qui accepte, le chemin de fer d'Aïn-Thizy à Mascara.

Art. 2. — La Compagnie sera soumise, pour la construction et l'exploitation dudit chemin de fer, au cahier des charges ci-annexé.

A partir de la promulgation de la loi portant approbation de la présente convention, les articles 42 à 67 inclusivement seront applicables aux lignes dont la Compagnie Franco-Algérienne est déjà concessionnaire.

Art. 3. — Le Ministre des travaux publics garantit à la Compagnie, pendant la durée de la concession, un revenu net annuel de cinq francs pour cent francs, amortissement compris, sur le montant des dépenses de premier établissement de la ligne d'Aïn-Thizy à Mascara, mais jusqu'à concurrence seulement d'un maximum de dépenses de un million cinq cent mille francs (1 500 000 fr.).

La garantie d'intérêt s'appliquera, en outre, jusqu'à concurrence d'un maximum de cent mille francs (100 000 fr.), aux dépenses ayant le caractère de dépenses complémentaires de premier établissement, que pourrait nécessiter ultérieurement le développement du trafic. Ces dépenses devront être préalablement autorisées par décret délibéré en Conseil d'État, sur le vu des projets présentés par la Compagnie.

Art. 4. — Pour permettre l'évaluation du chiffre de revenu net garanti par l'article précédent, 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 d'Aïn-Thizy à Mascara.

Les comptes qui seront dressés à cet effet comprendront, savoir :

1° Toutes les sommes que la Compagnie aura dépensées, dans un but d'utilité publique, 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, depuis la mise en exploitation jusqu'au 31 décembre de l'année suivante, étant entendu que les deux autres cinquièmes figureront seuls dans le compte de la dépense d'exploitation ;

3° Quinze pour cent (15 %) du montant des dépenses portées en compte, en exécution des deux paragraphes précédents, pour frais généraux, frais d'administration et amortissement des capitaux pendant l'exécution des travaux ;

4° Les dépenses complémentaires faites postérieurement à l'ouverture de la ligne à la circulation, dans la limite du chiffre maximum de cent mille francs (100 000 fr.) fixé à l'article 3, paragraphe 2 ;

5° Dix pour cent (10 %) desdites dépenses pour frais généraux, frais d'administration, intérêt et amortissement des capitaux pendant l'exécution des travaux.

Seront déduits des comptes ainsi dressés :

1° Les produits bruts de toute nature de la ligne jusqu'à sa mise en exploitation exclusivement ;

2° Le produit de l'aliénation des propriétés immobilières.

Le compte des dépenses afférentes au premier établissement proprement

Droits réservés au Cnam et à ses partenaires

dit sera clos dans le délai d'un an, au plus tard, après la mise en exploitation de la ligne.

Art. 5. — Pour le fonctionnement de la garantie, on calculera le produit net de l'exploitation, en déduisant du montant des recettes brutes les dépenses d'exploitation fixées à forfait ainsi qu'il suit :

Au-dessous de neuf mille francs (9 000 fr.) de recette brute par kilomètre, à la somme de six mille cinq francs (6 500 fr.) ;

De neuf mille à dix mille francs de recette brute par kilomètre (9 000 à 10 000 fr.), à soixante-treize pour cent de la recette brute (73 %), sans excéder six mille neuf cent francs (6 900 fr.) ;

De dix mille à onze mille francs (10 000 à 11 000 fr.), à soixante-neuf pour cent (69 %) de la recette brute, sans excéder sept mille deux cent soixante francs (7 260 fr.);

De onze mille à douze mille francs (11 000 à 12 000 fr.), à soixante-six pour cent (66 %) de la recette brute, sans exeéder sept mille cinq cent soixante francs (7 560 fr.);

De douze mille à treize mille francs (12 000 à 13 000 fr.), à soixante-trois pour cent (63 %) de la recette brute, sans excéder sept mille huit cents francs (7 800 fr.) ;

De treize mille à quatorze mille francs (13 000 à 14 000 fr.), à soixante pour cent (60 %) de la recette brute, sans excéder sept mille neuf cent quatre-vingts francs (7 980 fr.) ;

De quatorze mille à quinze mille francs (14 000 à 15 000 fr.), à cinquante-sept pour cent (57 %) de la recette brute, sans excéder huit mille deux cent cinquante francs (8 250 fr.);

De quinze mille à seize mille francs (15 000 à 16 000 fr.), à cinquante-cinq pour cent (55 %) de la recette brute, sans excéder huit mille trois cent vingt francs (8 320 fr.) ;

De seize mille à vingt mille francs (16 000 à 20 000 fr.), à cinquante-deux pour cent (52 %) de la recette brute, sans excéder dix mille francs (10 000 fr.) ;

Au-dessus de vingt mille francs (20 000 fr.), à cinquante pour cent de la recette brute (50 %).

Dans le cas où la recette brute kilométrique serait inférieure à 6,500 fr. on ne ferait entrer en compte que les dépenses effectives d'exploitation, sans que ces dépenses puissent être admises pour un chiffre supérieur à 6 500 fr.

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. Elles seront nécessairement revisées, si un prolongement du chemin de fer était concédé à la Compagnie.

Si le produit net annuel de l'exploitation est inférieur au revenu garanti, la difference sera versée par l'État à la Compagnie.

Si, au contraire, le produit net annuel de l'exploitation atteint on dépasse le revenu garanti, l'excédent sera versé au Trésor, en déduction des annuités de garantie avancées par l'État, et ce, jusqu'au remboursement intégral de ces avances, avec intérêt à quatre pour cent (4 %).

La garantie de revenu attribuée à la Compagnie s'exercera du jour de la

Droits réservés au Cnam et à ses partenaires

mise en exploitation 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 trente et un décembre de l'année.

Lorsque l'État sera complètement remboursé de ses avances augmentées des intérêts à quatre pour cent, l'excédent de la recette nette sur le revenu garanti sera partagé par moitié entre l'État et la Compagnie.

Art. 6. — Un règlement d'administration publique déterminera, en ce qui concerne la garantie stipulée aux articles précédents, les formes suivant lesquelles la Compagnie concessionnaire 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, s'il y a lieu, des dépenses d'exploitation.

La Compagnie devra remettre au Ministre des travaux publics:

1° Dans le premier trimestre de chaque année, le compte des dépenses de premier établissement, dressé comme il est dit à l'article 4, pour servir de base au calcul du revenu net garanti;

2° 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, des sommes dues à l'État à titre de remboursement de ces avances ou de partage des bénéfices.

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 comptes, jusqu'à concurrence des quatre cinquièmes (4/5); le dernier cinquième ne devant être payé qu'après complet apurement des comptes.

Art. 7. — La présente convention ne sera passible que du droit fixe de 3 fr.

3° *Cahier des charges.*

Titre Ier. — *Tracé et construction.*

Article 1er. — Le chemin de fer d'Aïn-Thizy à Mascara suivra la direction fixée par la loi déclarative d'utilité publique.

Art 2. — Les travaux devront être commencés dans un délai de six mois et terminés dans un délai de deux ans à partir de la promulgation de la loi déclarative 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 da 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 utile; 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, sans déplacement, 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 extrait de la carte au 1/400 000e ;

2° Un plan général à l'échelle de 1/10 000e ;

3° Un profil en long à l'échelle de 1/5 000e pour les longueurs et de 1/1 000 pour les hauteurs, dont les cotes seront rapportées au niveau moyen de la mer, pris pour point 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, y compris le profil type de la voie ;

5° Un mémoire dans lequel seront justifiées toutes les dispositions essentielles du projet, et un devis descriptif dans lequel seront reproduites, sous formes 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, et 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.

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.

Art. 7. — La largeur de la voie entre les bords intérieurs des rails devra être de un mètre cinq centimètres (1 m. 05). Dans les parties à deux voies, la largeur de l'entrevoie, mesurée entre les bords extérieurs des rails, sera de un mètre quatre-vingts centimètres (1 m. 80).

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 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. L'épaisseur de la couche de ballast sera

Droits réservés au Cnam et à ses partenaires

d'au moins quarante centimètres (0 m. 40), et les talus en seront réglés à quarante-cinq degrés.

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 être inférieur à 100 mètres. Une partie droite de 40 mètres au moins de longueur devra être ménagée entre deux courbes consécutives, lorsqu'elles seront dirigées en sens contraire.

Le maximum de l'inclinaison des pentes et rampes est fixé à 22 milimètres par mètre.

Une partie horizontale de 100 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.

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

Le nombre et l'emplacement des stations et haltes de voyageurs, ainsi que 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 des stations, haltes ou gares, lequel se composera :

1° D'un plan à l'échelle de 1/500e 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. — La Compagnie sera tenue de rétablir les communications interceptées par le chemin de fer, suivant les dispositions qui seront adoptées par l'administration.

A moins de circonstances locales spéciales, dont l'appréciation appartiendra à l'administration, les croisements à niveau seront autorisés pour toutes les voies de terre publiques ou privées.

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'administration, en tenant compte des circonstances locales; mais cette ouverture ne pourra, dans aucun cas, être inférieure à 7 mètres pour la route nationale ou départementale, et à 4 mètres pour un chemin vicinal.

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

La largeur entre les parapets sera au moins de 4 mètres. La hauteur de ces parapets sera fixée par l'administration et ne pourra, dans aucun cas, être inférieure à 80 centimètres.

Art. 12. — Lorsque le chemin de fer devra passer au-dessous d'une route nationale ou départementale, ou d'un chemin vicinal, la largeur entre les parapets du pont qui supportera la route ou le chemin sera fixée par l'administration, en tenant compte des circonstances locales; mais cette largeur ne pourra, dans aucun cas, être inférieure à 7 mètres pour la route nationale ou départementale, et à 4 mètres pour un chemin vicinal.

L'ouverture du pont entre les culées sera au moins de 4 mètres, et la distance verticale ménagée au-dessus des rails extérieurs de chaque voie, pour le passage des trains, ne sera pas inférieure à 4 mètres 30 centimètres au moins.

Si l'ouvrage d'art doit être construit pour donner passage à deux voies, la largeur de l'ouverture sera portée à 7 mètres.

Art. 13. — Dans le cas où des routes nationales ou départementales, ou des chemins vicinaux, ruraux ou particuliers seraient traversés à leur niveau par le chemin de fer, les rails devront être posés sans aucune saillie ni dépression sur la surface de ces routes, et de telle sorte qu'il n'en résulte aucune gêne pour la circulation des voitures.

Le croisement à niveau du chemin de fer et des routes ne pourra s'effectuer sous un angle moindre de 45°.

L'ouverture libre des passages à niveau sera d'au moins 6 mètres pour les routes nationales ou départementales et les chemins vicinaux de grande communication, et d'au moins 4 mètres pour les autres chemins.

Chaque passage à niveau sera muni de barrières, à moins d'une autorisation spéciale de l'administration; 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 des barrières et des maisons de garde.

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 5 centimètres par mètre pour les routes nationales et départementales et 6 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 du croisement des passages à niveau.

Art. 15. — La Compagnie sera tenue, pendant toute la durée de la conces-

Droits réservés au Cnam et à ses partenaires

sion, de rétablir et d'assurer à ses frais l'écoulement de toutes les eaux dont le cours serait arrêté, suspendu ou modifié par ces travaux, et de prendre les mesures nécessaires pour prévenir l'insalubrité pouvant résulter des chambres d'emprunt.

Les viaducs à construire à la rencontre des rivières, des canaux et des cours d'eau quelconques auront au moins 4 mètres de largeur entre les parapets. La hauteur de ces parapets sera fixée par l'administration et ne pourra être inférieure à 80 centimètres.

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 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'excédent 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 auront au moins 4 mètres de largeur entre les pieds droits au niveau des rails. Des niches de garage seront établies à 50 mètres de distance de chaque côté et seront disposées en quinconce d'un côté à l'autre.

La hauteur sous clef, au-dessus des rails, sera au minimum de 5 mètres. La distance verticale entre l'intrados et le dessus des rails extérieurs de chaque voie ne sera pas inférieure à 4 mètres 30 centimètres sur une largeur égale à celle occupée par le matériel roulant. L'ouverture des puits d'aérage et de construction des souterrains sera entourée d'une margelle en maçonnerie de 2 mètres de hauteur. Cette ouverture ne pourra être établie sur aucune voie publique.

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 nationales 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 maçon-

Droits réservés au Cnam et à ses partenaires

nerie 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; leur poids sera au moins de 20 kilogrammes par mètre courant.

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, sauf les dérogations à cette règle qui seraient admises par le Ministre des travaux publics.

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 qui ont été accordées par le Gouvernement sous la réserve que des terrains pourront être repris pour 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 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

Droits réservés au Cnam et à ses partenaires

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.

Les travaux que l'administration pourra ordonner à cet effet seront exécutés par les soins et aux frais de la Compagnie.

Art. 26. — Les travaux seront exécutés sous le contrôle et la surveillance de l'administration.

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. Il ne pourra être dérogé à cette règle générale qu'en vertu d'autorisations spéciales de l'administration.

Tout marché à forfait, avec ou sans série de prix, passé avec un même entrepreneur, pour l'exécution de terrassements et ouvrages d'art, soit pour l'ensemble du chemin de fer, soit pour une ou plusieurs sections de ce chemin, est formellement interdit.

Les travaux seront exécutés sous le contrôle et la surveillance de l'administration qui auront pour objet d'empêcher la Compagnie de s'écarter des dispositions prescrites par le présent cahier des charges et spécialement par le présent article, et de celles qui résulteront des projets approuvés.

Art. 27. — A mesure que les travaux seront terminés sur des parties de chemin de fer que l'administration jugera 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. 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

Droits réservés au Cnam et à ses partenaires

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. 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 40.

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

Art. 30. — La Compagnie sera tenue, pendant toute la durée de la concession, d'établir et d'exploiter les nouvelles stations, haltes et gares de marchandises dont l'utilité serait reconnue par le Ministre, après une enquête spéciale.

Art. 31. Les stations, haltes et gares de marchandises devront être raccordées avec le chemin classé le plus voisin par des avenues que la Compagnie établira à ses frais et dont l'entretien restera à sa charge tant qu'elles n'auront pas été classées comme voies publiques nationales, départementales ou communales.

La Compagnie sera tenue d'établir à ses frais, partout où la nécessité en sera reconnue par l'administration, 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 ressort et garnies de banquettes.

Il y en aura de deux classes au moins :

1° Les voitures de première classe seront couvertes, fermées à vitres, garnies de banquettes rembourrées et munies de rideaux ;

Droits réservés au Cnam et à ses partenaires

2° Les voitures de deuxième classe seront couvertes, fermées à vitres, munies de banquettes à dossiers. Les vitres pourront s'ouvrir et seront garnies de rideaux et de stores.

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.

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

Les voitures de toutes classes seront chauffées en hiver, quelle que soit la durée du parcours, sauf les exceptions autorisées par le ministre.

Les voitures de voyageurs, les wagons destinés aux transports des marchandises, des chaises de poste, des chevaux ou des bestiaux, et des plates-formes, 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. — Toutes les dépenses qu'entraînera l'exécution des ordonnances décrets, décisions ministérielles ou arrêtés préfectoraux rendus ou à rendre au sujet de l'exploitation du chemin de fer 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 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.

Il déterminera également, sur la proposition de la Compagnie et à chaque changement de saison, le nombre minimum des trains quotidiens qui desserviront la ligne.

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 le chemin de fer mentionnée à

Droits réservés au Cnam et à ses partenaires

l'article 1er du présent cahier des charges, commencera à courir à partir de la date de la loi qui approuve la présente concession. Elle prendra fin le 28 avril 1973, date de l'expiration de la concession du chemin de fer d'Arzew à Saïda et prolongements.

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 du chemin de fer et 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.

L'Etat reprendra également, et la Compagnie sera tenue de lui remettre en bon état d'entretien le matériel roulant, le mobilier des stations, l'outillage des ateliers et des gares, mais il n'aura à rembourser à la Compagnie que la différence qui pourrait exister entre la valeur de ces objets d'après l'estimation qui en sera faite à dire d'experts et le montant des sommes pour lesquelles ils figurent au compte de premier établissement.

Il en sera de même des approvisionnements. Toutefois, l'Etat ne pourra être tenu de reprendre que les approvisionnements nécessaires à l'exploitation du chemin pendant six mois.

Dans les cinq dernières années qui précèderont 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.

Art. 37. — A toute époque, après le 29 avril 1899, le Gouvernement aura la faculté de racheter la concession du chemin de fer d'Aïn-Thizy à Mascara.

Pour régler le prix du rachat, on relèvera les produits nets annuels revenant à la Compagnie par application de l'article 5 de la convention 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 revenant à la Compagnie par application de l'article 5 de la convention pour la dernière des sept années prises pour terme de comparaison, ni au revenu net minimum garanti.

Art. 38. — Si la Compagnie n'a pas commencé les travaux dans le délai fixé par l'article 2, elle sera déchue de plein droit, sans qu'il y ait lieu à aucune notification ou mise en demeure préalable.

Droits réservés au Cnam et à ses partenaires

Dans ce cas, la somme de 20 000 fr. qui aura été déposée, ainsi qu'il sera dit à l'article 68, à titre de cautionnement, deviendra la propriété de l'Etat 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, ainsi que du matériel roulant, du mobilier des stations, de l'outillage des ateliers et des gares, des approvisionnements dont la dépense aura été imputée au compte de premier établissement par application de l'article 4 de la convention à laquelle le présent cahier des charges est annexé.

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 de l'Etat.

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 et les matériaux approvisionnés appartiendront à l'Etat, qui, en outre, entrera immédiatement en jouissance des parties du chemin de fer déjà livrées à l'exploitation, ainsi que du matériel roulant, du mobilier des stations, de l'outillage des ateliers et des gares ainsi que des approvisionnements dont la dépense aura été imputée au compte de premier établissement par application de l'article 4 de la convention à laquelle le présent cahier des charges est annexé.

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 le service de l'exploitation, et si elle ne l'a pas effectivement repris, 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.

Dans le cas où la Compagnie ne se conformerait pas à ses obligations et où l'Etat renoncerait à prononcer contre elle la déchéance prévue par l'article 37

Droits réservés au Cnam et à ses partenaires

du présent cahier des charges, le Ministre pourrait y pourvoir d'office au compte et aux risques et périls de la Compagnie.

Dans tous les cas prévus par les articles 36, 37, 39 et 40 qui précèdent, l'Etat se réserve le droit, contre la Compagnie, de se rembourser intégralement des avances qu'il aurait pu faire au titre de la garantie d'intérêt, au moyen de la reprise des divers objets mobiliers dont la valeur n'aura pas été portée au compte de premier établissement.

TITRE IV. — *Taxes et conditions relatives au transport des voyageurs et des marchandises.*

Art. 42. — Les droits de péage et les prix de transport seront, au plus, égaux aux chiffres 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 (1re classe).....	0 08	0 04	0 12
Voitures couvertes et fermées à vitres (3e classe).....	0 055	0 025	0 080
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	0 024
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
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. — Epiceries. — Tissus. — Denrées coloniales. — Objets manufacturés. — Armes.....	0 135	0 105	0 24

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. — Bitume. — Cotons. — Laines. — Vins. — Vinaigres. — Boissons. — Bières. — Levure sèche. — Coke. — Fers. — Cuivres. — Plomb et autres métaux ouvrés ou non. — Fontes moulées. — Alfas.....	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 et sables. — Argiles. — 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 huit à douze tonnes (ne traînant pas de convoi).....	2 70	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
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 ou 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
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

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

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

Droits réservés au Cnam et à ses partenaires

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 1 000 kilogrammes.

Les fractions de poids ne seront comptées, tant pour la grande vitesse 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 excédents de bagages et 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 moindre de 40 centimes.

Dans le cas où le prix de l'hectolitre de blé s'élèverait sur le marché régulateur de Marseille à 20 fr. 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 0 fr. 10 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 à ces compartiments ne pourra dépasser le cinquième du nombre total des places du train.

Art. 44. — Les billets de voyageurs devront porter l'indication des prix perçus pour leur vente au public.

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. 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 1re classe du tarif ci-dessus.

Les assimilations de classes pourront être provisoirement réglées par la

Droits réservés au Cnam et à ses partenaires

Compagnie ; mais elles seront soumises immédiatement à l'administration, qui prononcera définitivement.

Art. 46. — Les droits de péage et les prix de transports déterminés au tarif ne sont point applicables à toute masse indivisible pesant plus de 3 000 kilogrammes.

Néanmoins la Compagnie ne pourra se refuser à transporter les masses indivisibles pesant 3 000 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 3 000 kilogrammes.

Si, nonobstant la disposition qui précède, la Compagnie transporte des masses indivisibles pesant plus de 5 000 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 200 kilogrammes, sous le volume d'un mètre cube ;

2° Aux matières inflammables ou explosibles, aux animaux et objets dangereux, pour lesquels les règlements de police prescriraient des dispositions spéciales :

3° Aux animaux dont la valeur déclarée excèderait 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 ou d'argent et autres valeurs ;

5° Et, en général, à tous paquets, colis ou excédents de bagages, pesant solément 40 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 40 kilogrammes d'objets envoyés par une même personne à une même personne. Il en sera de même pour les excédents de bagages qui pèseraient ensemble ou isolément plus de 40 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 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 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 40 kilogrammes.

Art. 48. — Dans le cas où, soit pour le parcours total, soit pour les par-

Droits réservés au Cnam et à ses partenaires

cours partiels de la voie de fer, les taxes à percevoir auraient été abaissées, avec ou sans conditions, au-dessous des limites déterminées par le tarif, 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 à l'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.

Le Ministre aura toujours le droit de rapporter les homologations déjà données pour les perceptions de tarifs.

La perception des taxes devra se faire indistinctement et sans aucune faveur.

Tout traité particulier qui aurait pour effet d'accorder à un ou à 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 aux indigents.

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

Le prix des billets de voyageurs ne pourra être plus élevé les dimanches et jours fériés que les jours ouvrables.

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.

Ces 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 la 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 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

Droits réservés au Cnam et à ses partenaires

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 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.

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 obligatoires que pour les gares qui desserviraient une population agglomérée d'au moins cinq mille habitants.

Art. 53. — 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.

Un décret rendu en Conseil d'État, la Compagnie entendue, pourra autoriser soit d'une manière permanente, soit dans des circonstances et des conditions

Droits réservés au Cnam et à ses partenaires

déterminées, le factage et le camionnage d'office des marchandises à domicile ou dans les entrepôts.

En cas d'urgence et à défaut des propositions de la Compagnie, un décret pourrait y suppléer d'office.

Art. 54. — 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. 55. — 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 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. 56. — 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. 57. — 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 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, 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 des 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 ;

Droits réservés au Cnam et à ses partenaires

3° Le service de la poste pourra exiger tous les jours, à l'aller et au retour, un ou plusieurs convois spéciaux, dont la marche sera réglée par le Ministre des travaux publics et le Ministre des postes et des télégraphes, la Compagnie entendue. La rétribution payée à la Compagnie pour chaque convoi ne pourra excéder 75 centimes par kilomètre parcouru par la première voiture et 25 centimes par 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 de ces 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 des postes 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 règlera la forme et la dimension de ces voitures, sauf l'approbation, par le Ministre des travaux publics, 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 le poids à pleine charge des voitures du plus lourd modèle affectées sur le réseau de la Compagnie au service régulier des voyageurs, chargement compris. L'administration des postes fera entretenir à ses frais ses voitures spéciales ; toutefois l'entretien des chassis 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 convois 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, sous-agent ou ouvrier d'équipe des postes et des télégraphes voyageant sur le réseau pour le contrôle ou pour l'exécution d'un service ou chargé d'une mission ou d'un service accidentel, et porteur d'un ordre de service régulier, délivré à Paris par l'administration des postes et des télégraphes. Il sera accordé à l'agent des postes et des télégraphes en mission ou en service, selon son grade, une place de voiture de 2e classe, ou de première classe si le convoi ne comporte pas de voitures de deuxième classe.

Les facteurs des postes et des télégraphes et les ouvriers d'équipe en service seront admis gratuitement dans les voitures de 2e classe, sur la présentation d'un port ou d'une feuille de route délivrée par l'administration des postes et des télégraphes.

Droits réservés au Cnam et à ses partenaires

Les agents que leur service oblige à des voyages recevront une carte de circulation d'une classe en rapport avec leur situation hiérarchique.

Les agents ou sous-agents que leur service y oblige auront accès dans les gares ou stations et sur la voie ferrée et ses dépendances pour l'exécution de leur service, en se conformant aux règlements de police intérieure de la Compagnie.

Dans les trains où ne se trouvera aucun agent des postes et des télégraphes, l'administration aura la faculté de suspendre aux voitures de la Compagnie une boîte destinée à transporter des lettres et des télégrammes;

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-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'administration des postes 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 arrêts de trains, 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. 58. — La Compagnie sera tenue, à toute réquisition, de faire partir, par convoi ordinaire, les wagons ou voitures cellullaires 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'Etat ou des départements : leurs formes et leurs dimensions seront déterminées de concert par le Ministre de l'intérieur et par le Ministre 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 la 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.

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

Droits réservés au Cnam et à ses partenaires

disposition un ou plusieurs compartiments spéciaux de voiture de deuxième classe à deux banquettes. Le prix de location en sera fixé à raison de 30 centimes (0 fr. 30) par compartiment et par kilomètre.

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

Art. 59. — 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, et de déposer gratuitement le long des voies le matériel destiné à l'établissement et à l'entretien des lignes télégraphiques installées le long desdites voies, le tout sans nuire au service du chemin de fer.

Les dépôts de matériel effectués sur les terrains attenant aux gares donneront lieu à l'application des tarifs de la Compagnie, sauf lorsqu'ils seront faits, soit en vue d'un transport immédiat, soit par suite d'un déchargement, pourvu que, dans ce dernier cas, le matériel soit enlevé par l'administration dans les délais règlementaires.

Toutefois, le prix de location à payer par l'administration des postes et télégraphes ne pourra excéder 25 centimes par mètre carré.

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 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 Ministre des travaux publics, agissant de concert avec le Ministre des postes et des télégraphes, 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

Les frais de toute nature résultant de l'établissement et de l'entretien des communications télégraphiques qui lui seront propres seront à la charge de la Compagnie.

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

De même, l'État aura le droit de se servir, pour y accrocher ses fils, des poteaux que la Compagnie aura placés elle-même pour ses propres communications.

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. 60. — 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 aucuns frais pour la Compagnie.

Art. 61. — 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. Il n'est pas dérogé toutefois aux dispositions contenues dans le paragraphe 3 de l'article 1er de la convention du 20 décembre 1873.

Art. 62. — 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 établies 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 le chemin de fer objet de la présente concession, pour lequel cette faculté sera réciproque à l'égard desdits embranchements et prolongements.

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

Droits réservés au Cnam et à ses partenaires

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 de manière que le service de transport ne soit jamais interrompu aux points de jonction des diverses lignes.

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 gares, il sera statué par le Ministre, les deux Compagnies entendues.

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 100 kilomètres, 10 % du prix perçu par la Compagnie ;

2° Si le prolongement ou l'embranchement excède 100 kilomètres, 15 % ;

3° Si le prolongement ou l'embranchement excède 200 kilomètres, 20 % ;

4° Si le prolongement ou l'embranchement excède 300 kilomètres, 25 %.

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.

En cas de difficultés entre les Compagnies pour l'application de cette clause, il sera statué par le Gouvernement.

Art. 63. — La Compagnie sera tenue de s'entendre avec les villes, les communes, ainsi qu'avec tout propriétaire de mines ou de tous établissements industriels et commerciaux qui, offrant de se soumettre aux conditions prescrites ci-après, demanderaient un embranchement ; à défaut d'accord, le Gouvernement statuera sur la demande, la Compagnie entendue.

Les embranchements seront construits aux frais des villes, des communes, des propriétaires de mines ou d'établissements industriels ou commerciaux et de manière qu'il ne résulte de leur exécution et de leur exploitation aucune entrave à la circulation générale, aucune cause d'avarie pour le matériel, ni aucuns frais particuliers pour la Compagnie.

Droits réservés au Cnam et à ses partenaires

Leur entretien devra être fait avec soin et 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 les décharger et les ramèneront au point de jonction avec la voie 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

Droits réservés au Cnam et à ses partenaires

18 centimes par tonne pour le premier kilomètre, et, en outre, 6 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'opèreront 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 3 500 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. 64. — Dans le cas où la contribution foncière serait établie en Algérie, la cote en serait calculée, en raison de la surface des terrains occupés par le chemin de fer et ses dépendances, 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. 65. — 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. 66. — 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. 67. — 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. 68. — 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 100 fr. par chaque

Droits réservés au Cnam et à ses partenaires

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. 69. — La Compagnie versera au Trésor public, dans le délai qui sera fixé par le Ministre des travaux publics, une somme de 20 000 fr. en numéraire, en rentes sur l'État et valeurs du Trésor au porteur, ou en rentes sur l'État nominatives ou mixtes calculées conformément aux articles 5 et suivants du décret du 18 novembre 1882, ou en bons du Trésor ou autres effets publics, avec transfert, au profit de la Caisse de 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. 70. — La Compagnie devra faire élection de domicile à Paris, et elle sera 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 d'Oran.

Art. 71. — 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

ANNEXE XCIV BIS

Décret du 23 février 1884, portant règlement d'administration publique sur les justifications financières à fournir par le syndicat du chemin de Grande-Ceinture de Paris.

TITRE Ier. — *Justification des frais de premier établissement.*

Article 1er. — Le capital affecté à la construction du chemin de fer de Grande-Ceinture est établi par un compte qui comprend :

1° Toutes les sommes que le syndicat justifie avoir dépensées dans un but d'utilité, pour la construction et la mise en service du chemin de fer et de ses dépendances, jusqu'au 1er janvier qui suivra l'ouverture de la ligne entière ;

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 chemin qui n'auraient été mises en service que dans le cours de l'année précédente ;

4° Les sommes employées au paiement de l'intérêt et de l'amortissement des titres émis pour la construction du chemin de fer, jusqu'au 1er janvier qui suivra l'ouverture de la ligne entière.

Art. 2. — Seront 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 suivra l'ouverture de la dernière partie de ce chemin ;

Droits réservés au Cnam et à ses partenaires

2° Le prix des propriétés immobilières à aliéner, ainsi qu'il est prescrit ci-après, article 5;

3° Le produit des capitaux affectés à l'établissement du chemin de fer, jusqu'au moment de leur emploi en travaux.

Art. 3. — Le compte général est arrêté, d'après les écritures du syndicat, à la fin de chaque année.

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 celles résultant des frais extraordinaires d'entretien et de terrassements 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 dans laquelle elles ont été effectuées.

Art. 4. — Le compte général présente le développement des dépenses, conformément aux tableaux dont les modèles sont déterminés par le Ministre des travaux publics, le syndicat entendu.

Art. 5. — Dans le délai de deux années après l'achèvement complet des travaux de la ligne, le syndicat doit procéder à l'aliénation de toutes les propriétés immobilières qu'il a acquises et qui ne sont pas affectées au service du chemin de fer.

TITRE II. — *Justification annuelle des dépenses d'exploitation et des recettes.*

Art. 6. — Le 1er mars de chaque année au plus tard, le syndicat remet au Ministre des travaux publics un compte détaillé établi d'après ses registres et comprenant, pour l'année précédente, indépendamment des dépenses de premier établissement :

1° Les charges du capital affecté auxdites dépenses;

2° Les dépenses et les recettes de l'exploitation.

Art. 7. — Sont compris dans les frais annuels d'entretien et d'exploitation :

1° Toutes les dépenses faites dans un but d'utilité à partir du 1er janvier qui a suivi la mise en service de l'ensemble du chemin de fer, 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, en exécution des paragraphes 3 et 4 de l'article 1er;

2° Les contributions de toute nature payées par le syndicat;

3° Les frais d'entretien et d'exploitation des propriétés immobilières jusqu'à leur aliénation;

4° Les prélèvements ou versements faits au profit des employés du syndicat.

N'y sont pas compris :

1° L'intérêt et l'amortissement des emprunts qui font l'objet du compte spécial prévu à l'article 6, § 1er, ci-dessus;

2° Les frais concernant les établissements qui ne servent pas directement à l'exploitation du chemin de fer.

Art. 8. — Le compte des recettes comprend les produits bruts de toute nature autres que ceux provenant d'établissements qui ne servent pas directement à l'exploitation du chemin de fer.

Droits réservés au Cnam et à ses partenaires

Les revenus des immeubles à aliéner y sont portés jusqu'au jour de l'aliénation.

Art. 9. — A dater du 1er janvier qui suivra la mise en exploitation de l'ensemble du chemin de fer, les comptes annuels font ressortir :

1° Le montant du capital employé en dépenses de premier établissement;

2° Les charges du capital affecté auxdites dépenses;

3° Le montant des produits nets de l'exploitation.

Art. 10. — Le Ministre des travaux publics détermine, le syndicat entendu, les justifications à produire à l'appui des comptes dont les développements par article sont présentés conformément aux modèles arrêtés par lui.

Titre III. — *Règlement des comptes de premier établissement et d'exploitation.*

Art. 11. — Les comptes prévus aux titres Ier et II ci-dessus sont soumis à l'examen de la Commission instituée par le Ministre des travaux publics pour la vérification des comptes des Compagnies de chemins de fer, en exécution du décret du 28 mars 1883.

Le syndicat 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 social du syndicat, soit dans les gares, ateliers et bureaux du chemin de fer.

Elle adresse son rapport, avec les comptes et les pièces justificatives, au Ministre des travaux publics, qui, après communication au Ministre des finances, arrête, sauf le recours du syndicat au Conseil d'État par la voie contentieuse, le règlement définitif des comptes et fixe le montant des sommes qu'il reconnaît devoir être réparties également, suivant les résultats de la vérification, entre chacune des Compagnies constituant le syndicat ou participant à l'exploitation.

Titre IV. — *Contrôle et surveillance.*

Art. 12. — L'inspecteur général des ponts et chaussées ou des mines chargé de l'inspection des services du contrôle et de la surveillance du chemin de fer surveille également, sous l'autorité du Ministre et dans l'intérêt de l'État, tous les actes de la gestion financière du syndicat.

Art. 13. — Le syndicat lui communique à toute époque, sans déplacement, les registres de ses délibérations, ses livres-journaux, ses écritures, sa correspondance et tous documents qu'il juge nécessaires pour constater la situation active et passive du syndicat.

Art. 14. — L'inspecteur général du contrôle a droit d'assister à toutes les séances de l'assemblée générale des représentants des Compagnies syndiquées.

Art. 15. — Il reçoit du syndicat tous les comptes et documents que celui-ci est tenu de fournir aux termes du présent décret et les transmet, avec son avis, au Ministre des travaux publics.

Droits réservés au Cnam et à ses partenaires

Art. 16. — Les opérations financières et la comptabilité du syndicat sont soumises à la vérification périodique de l'inspection des finances, qui a, pour l'accomplissement de cette mission, tous les droits dévolus par les articles 12, 13, 14 et 15 du présent décret au fonctionnaire désigné par le Ministre des travaux publics.

TITRE V. — *Dispositions générales.*

Art. 17. — La forme des obligations à émettre par le syndicat, le mode de négociation et les conditions de chaque émission partielle doivent être préalablement approuvés par le Ministre des travaux publics, après avis du Ministre des finances.

Art. 18. — Le syndicat est tenu de remettre, dans les trois premiers mois de chaque année, au Ministre des travaux publics le projet de budget des dépenses d'établissement et des dépenses et recettes d'exploitation, qui forment les éléments du compte pour l'année commençant le 1er janvier suivant, et de lui communiquer, dans le cours de l'année, les modifications qu'il y aurait lieu d'apporter à ce budget.

Art. 19. — Le Ministre des travaux publics et le Ministre des finances sont chargés, chacun en ce qui le concerne, de l'exécution du présent décret.

ANNEXE XCV BIS

Décret du 23 février 1884 portant règlement d'administration publique sur les justifications financières à fournir par la Compagnie de l'Ouest-Algérien.

TITRE Ier. — *Justification des frais de premier établissement.*

Article 1er. — Les comptes du capital affecté à la transformation de la ligne de Sainte-Barbe-du-Tlélat à Sidi-bel-Abbès et à l'établissement des chemins de fer, dont la concession a fait l'objet des conventions ci-dessus visées, sont établis, pour l'application de la garantie de revenu, d'après les bases déterminées par les articles 4 et 5 de la convention du 8 mai 1881 et par les articles 5 et 6 de la convention du 10 décembre 1881, et remis au Ministre des travaux publics aux époques fixées par lesdites conventions.

TITRE II. — *Justification des recettes brutes et des dépenses d'exploitation.*

Art. 2. — Dans le premier trimestre 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 dépenses d'établissement, justifiées ainsi qu'il a été dit à l'article 1er, et du revenu net

Droits réservés au Cnam et à ses partenaires

garanti tel qu'il est déterminé par les articles 4 et 9 de la convention du 8 mai 1881 et 5 et 7 de la convention du 10 décembre suivant :

Les recettes brutes de l'exploitation ;

Les frais d'exploitation établis conformément aux conventions précitées.

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. 3. — Le compte des recettes comprend les produits bruts de toute nature, et notamment les produits de placements de fonds de l'exploitation ; sont exceptés ceux provenant d'établissements qui ne servent pas directement à l'exploitation du chemin de fer et ceux qui doivent être déduits du compte de premier établissement, conformément à l'article 5 de la convention du 8 mai 1881 et à l'article 6 de la convention du 10 décembre suivant.

Les revenus des immeubles acquis par la Compagnie à raison de l'établissement du chemin de fer sont aussi portés au compte des recettes jusqu'au jour de l'aliénation qui en sera autorisée par l'État.

Art. 4. — Le Ministre des travaux publics détermine, la Compagnie entendue, les justifications à produire à l'appui des comptes dont les développements par article sont présentés conformément aux modèles arrêtés par lui.

Titre III. — *Application de la garantie. — Affectation des excédents de revenus.*

Art. 5. — Les comptes prévus par les articles 1, 2 et 3 ci-dessus sont soumis à l'examen de la Commission instituée par le décret du 28 mars 1883, pour l'examen des comptes des Compagnies de chemins de fer.

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 social de la Compagnie, soit dans les gares, ateliers et bureaux du chemin de fer.

Elle adresse son rapport, avec les comptes et les pièces justificatives, au Ministre des travaux publics, qui, après communication au Ministre des finances, arrête, sauf le recours de la Compagnie au Conseil d'État par la voie contentieuse, le règlement définitif des comptes et fixe, s'il y a lieu, le montant des avances à la charge du Trésor.

Art. 6. — Indépendamment des comptes annuels qui font l'objet de l'article 2 ci-dessus, la Compagnie remet, dans les trois mois qui suivent chaque semestre, des comptes provisoires établis sur les mêmes bases.

S'il paraît résulter des comptes qu'il y a lieu à l'application de la garantie de revenu ou du partage des produits nets, le Ministre des travaux publics, sur la demande de la Compagnie, sur le rapport de la Commission de vérification et après communication au Ministre des finances, arrête le montant des sommes qui devront être versées par l'État à la Compagnie, ou réciproquement par la Compagnie à l'État, conformément aux conventions des 10 décembre 1881 et 6 avril 1882.

Droits réservés au Cnam et à ses partenaires

Art. 7. — Dans le cas où le règlement définitif des comptes de l'année fait connaître que les sommes payées en vertu de l'article 6 ci-dessus ont été trop considérables, la Compagnie doit rembourser immédiatement l'excédent au Trésor, avec les intérêts à 4 °/₀ par an.

Art. 8. — Le règlement définitif des comptes, arrêté ainsi qu'il est dit à l'article 5, contient, s'il y a lieu, la liquidation : 1° 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 quatre pour cent (4 °/₀), ou à titre de partage dans les bénéfices; 2° des excédents à affecter réciproquement à parfaire le revenu net garanti pour chacune des lignes, par application de l'article 8 de la convention du 10 décembre 1881; 3° des sommes à porter aux fonds de réserve institués par les articles 6 de la convention du 8 mai 1881 et 7 de la convention du 10 décembre suivant.

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 IV. — *Contrôle et surveillance.*

Art. 9. — Un ou plusieurs commissaires désignés par le Ministre des travaux publics peuvent être chargés, sous l'autorité du Ministre, de surveiller dans l'intérêt de l'État tous les actes de la gestion financière de la Compagnie.

Art. 10. — La Compagnie leur communique, à toute époque, sans déplacement et, au besoin, dans un local à ce destiné, les registres de ses délibérations, ses livres-journaux, ses écritures et sa correspondance; elle leur fournit, en outre, tous documents, renseignements écrits ou oraux qu'ils jugent nécessaires pour constater la situation active et passive de la Compagnie.

Art. 11. — L'un des commissaires désignés par le Ministre des travaux publics a droit d'assister à toutes les séances de l'assemblée générale des actionnaires de la Compagnie.

Art. 12. — Les commissaires reçoivent de la Compagnie tous les comptes, documents et renseignements qu'elle est tenue de fournir aux termes du présent décret et les transmettent avec leur avis au Ministre des travaux publics.

Art. 13. — Les opérations financières et la comptabilité de la Compagnie sont, en outre, soumises aux vérifications de l'inspection des finances qui a, pour l'accomplissement de cette mission, tous les droits dévolus par les articles 9 et 10 du présent décret aux commissaires désignés par le Ministre des travaux publics.

Titre V. — *Dispositions générales.*

Art. 14. — La Compagnie est tenue de remettre, dans les trois premiers mois de chaque année, au Ministre des travaux publics le projet de budget des recettes qui forment les éléments du compte de garantie pour l'année commençant le premier janvier suivant et de lui communiquer, dans le cours de l'année, les modifications qu'il y a lieu d'apporter à ce budget.

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.

Droits réservés au Cnam et à ses partenaires

SÉRIE XI

ORGANISATION DU CONTROLE

ANNEXE CXIV BIS

Rapport et décret concernant l'institution de commissaires généraux

1° RAPPORT DU MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS AU PRÉSIDENT DE LA RÉPUBLIQUE

L'article 66 du cahier des charges annexé aux conventions conclues pendant les années 1857 et 1859, entre l'État et les diverses Compagnies de chemins de fer, est ainsi conçu :

« 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. »

Jusqu'à présent, le Gouvernement n'a pas cru devoir user de la faculté que lui réservait cet article. L'organisation du service de contrôle et de surveillance de l'exploitation des chemins de fer comprend des ingénieurs chargés du contrôle technique et des inspecteurs des chemins de fer chargés du contrôle commercial. Ces fonctionnaires sont placés sous les ordres d'inspecteurs généraux des ponts et chaussées ou des mines, qui centralisent le service et en assurent l'unité de direction. En outre, des inspecteurs des finances procèdent chaque année à la vérification des comptes des Compagnies, et en examinent la gestion financière.

Les conventions nouvelles passées avec les Compagnies ont associé les intérêts de l'État à ceux des Compagnies plus étroitement encore que par le passé. Il me paraît nécessaire, dans ces circonstances, de fortifier le contrôle

Droits réservés au Cnam et à ses partenaires

du Gouvernement. Au cours de la discussion des conventions dans les Chambres, j'ai dit que le moment était venu d'instituer les commissaires spéciaux prévus par l'article 66 du cahier des charges. Je crois utile, en effet, tout en maintenant l'organisation actuelle, de la compléter par l'adjonction de fonctionnaires appelés à porter leur vigilance sur des opérations qui, jusqu'à présent, ont échappé en partie au contrôle de l'État.

Je viens en conséquence, monsieur le Président, soumettre à votre haut. approbation un projet de décret portant institution de commissaires généraux, chargés, sous l'autorité du ministre des travaux publics, de veiller à l'exécution des statuts des Compagnies, de contrôler les délibérations des conseils d'administration, au point de vue des intérêts du Trésor, et de surveiller les opérations financières entreprises par les Compagnies.

Quatre commissaires généraux suffiront, au moins actuellement, à remplir cette tâche importante.

Veuillez, etc.

2° DÉCRET DU 7 JUIN 1884

Le Président de la République française,

Vu les cahiers des charges annexés aux conventions passées entre l'État et les Compagnies du Nord, de l'Est, de Paris à Lyon et à la Méditerranée, du Midi, de Paris à Orléans et de l'Ouest, et approuvées par les décrets des 26 juin 1857, 11 juin 1859, 19 juin 1857, 1er août 1857, 19 juin 1857 et 11 juin 1859;

Vu les cahiers des charges annexés aux conventions passées entre l'État et les Compagnies de Paris-Lyon-Méditerranée (réseau algérien), de Bône-Guelma et prolongements, de l'Est-Algérien et de l'Ouest-Algérien, et approuvées par le décret du 11 juillet 1860 et les lois des 26 mars 1877, 2 août 1880, 22 août 1881;

Vu spécialement l'article 66 des cahiers des charges ci-dessus visés des Compagnies du Nord, de l'Est, de Paris à Lyon et à la Méditerranée (réseau français et algérien), du Midi, de Paris à Orléans et de l'Ouest, et l'article 64 des cahiers des charges, également ci-dessus visés, des Compagnies de Bône-Guelma et prolongements, de l'Est-Algérien et de l'Ouest-Algérien, lesdits articles ainsi conçus :

« 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 »;

Sur le rapport du Ministre des travaux publics,

Décrète :

Article 1er. — Il est institué, sous l'autorité du Ministre des travaux publics, des commissaires généraux chargés, dans l'intérêt de l'État, de surveiller tous les actes de la gestion financière des Compagnies de chemins de fer.

Art. 2. — Les commissaires généraux sont chargés, notamment :

De veiller à l'exécution des statuts des Compagnies;

Droits réservés au Cnam et à ses partenaires

De contrôler, tant à ce point de vue qu'en ce qui touche les intérêts du Trésor, les délibérations des conseils d'administration ;

De surveiller les opérations d'émission et d'amortissement d'obligations, de placements de fonds, d'achats de valeurs, de reports ou escomptes de papiers.

Art. 3. — Les Compagnies communiquent aux commissaires généraux, à toute époque, mais sans déplacement, les registres de leurs délibérations, leurs livres et écritures de comptabilité, la correspondance, et tous documents nécessaires pour constater leur situation active et passive.

Elles leur font ouvrir, tant au siège social qu'au dehors, les bureaux de comptabilité, les ateliers, les magasins, les dépôts de matières et de valeurs de toute nature, y compris les deniers en caisse et les effets en portefeuille.

Art. 4. — Les commissaires généraux peuvent assister à toutes les séances des assemblées générales des actionnaires et requérir l'insertion de leurs observations au procès-verbal.

Art. 5. — Lorsqu'ils croiront reconnaître que des travaux, des traités, des marchés, et tous autres faits de gestion pouvant affecter, soit la recette, soit la dépense, sont inutiles ou nuisibles aux intérêts du Trésor, ils pourront requérir la réunion immédiate des conseils d'administration pour délibérer sur les observations qu'ils auraient à leur soumettre, auxquels cas ils assisteraient aux séances des conseils d'administration, et leurs observations seraient inscrites au procès-verbal.

Art. 6. — Lorsqu'ils auront à exercer à l'égard d'une Compagnie de chemins de fer les pouvoirs qui leur sont conférés par l'article 3 du présent décret, ils pourront être assistés par l'inspecteur général des finances chargé du contrôle financier de cette Compagnie.

Art. 7. — Les commissaires généraux peuvent être chargés de toutes missions concernant le service des chemins de fer.

Art. 8. — Les commissaires généraux sont nommés par décret du Président de la République, sur la proposition du Ministre des travaux publics.

Ils sont au nombre de quatre.

Un arrêté ministériel détermine les réseaux dont chacun d'eux est chargé.

Art. 9. — Le Ministre des travaux publics est chargé de l'exécution du présent décret.

Droits réservés au Cnam et à ses partenaires

SÉRIE XII

ACTES ORGANIQUES CONCERNANT LES CHEMINS DE FER D'INTÉRÊT LOCAL.

ANNEXE CXXII

Loi du 17 juillet 1883 rendant exécutoire en Algérie la loi du 11 juin 1880 sur les chemins de fer d'intérêt local et les tramways.

Article unique.

La loi du 11 juin 1880 sur les chemins de fer d'intérêt local et les tramways est rendue exécutoire en Algérie, à l'exception de l'article 31 et moyennant les modifications apportées aux articles 12 et 34 ci-après, savoir :

Art. 12. — Les ressources créées en vertu du décret du 5 juillet 1854 et celles qui pourront être créées en vertu des lois et décrets postérieurs pour l'établissement des chemins vicinaux pourront être appliquées, en partie, à la dépense des voies ferrées par les communes qui auront assuré l'exécution de leur réseau subventionné et l'entretien de tous les chemins classés.

Art. 34. — Les concessionnaires de tramways ne sont pas soumis à l'impôt des prestations établi par l'article 4 du décret du 5 juillet 1854, à raison des voitures et des bêtes de trait exclusivement employées à l'exploitation des tramways.

Le départements ou les communes ne peuvent exiger des concessionnaires une redevance ou un droit de stationnement qui n'aurait pas été stipulé expressément dans l'acte de concession.

Droits réservés au Cnam et à ses partenaires

SÉRIE XIII

ACTES CONCERNANT LES CHEMINS DE FER INDUSTRIELS

ANNEXE CXXIII

Extrait de la loi du 11 juin 1880 sur les chemins de fer d'intérêt local et les tramways.

Art. 20. — Par dérogation aux dispositions de la loi du 11 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. 22. — Les dispositions de la présente loi sont également applicables aux concessions de chemins de fer industriels destinés à desservir des exploitations particulières.

ANNEXE CXXIV

Extrait de la loi du 21 avril 1810, concernant les mines, les minières et les carrières, modifiée par la loi du 27 juillet 1880.

Art. 44. — Un décret rendu en Conseil d'État peut déclarer d'utilité publique les canaux et les chemins de fer, modifiant le relief du sol, à exécuter dans l'intérieur du périmètre (*de la concession*), ainsi que les canaux, les chemins de fer, les routes nécessaires à la mine et les travaux de secours, tels que puits ou galeries destinés à faciliter l'aérage et l'écoulement des eaux, à exécuter en dehors du périmètre. Les voies de communication créées en dehors du périmètre pourront être affectées à l'usage du public, dans les conditions établies par le cahier des charges.

Droits réservés au Cnam et à ses partenaires

Dans le cas prévu par le présent article, les dispositions de la loi du 3 mai 1841, relatives à la dépossession des terrains et au règlement des indemnités, seront appliquées.

ANNEXE CXXV

Spécimen de décret portant déclaration d'utilité publique d'un chemin de fer industriel.

Article 1er. — Est déclaré d'utilité publique l'établissement d'un chemin de fer d'embranchement destiné à relier les forges de. . . . . appartenant aux sieurs. . . . . au chemin de fer de. . . . . à. . . . . .

Les sieurs. . . . . sont autorisés à établir à leurs frais, risques et périls ledit chemin de fer d'embranchement, aux clauses et conditions du cahier des charges sus-visé, arrêté le. . . . . par le Ministre des travaux publics et qui restera annexé au présent décret.

Art. 2. — L'embranchement partira des forges de. . . . . et aboutira au chemin de fer de. . . . . à . . . . . vers. . . . . .

Art. 3. — L'embranchement concédé pourra, quant à présent, être exclusivement affecté aux transports des matières en provenance ou à destination des forges de. . . . . .

Toutefois le Gouvernement se réserve la faculté d'exiger ultérieurement, et dès que la nécessité en sera reconnue après enquête, l'établissement soit d'un service public de marchandises, soit d'un service de voyageurs, soit d'un service de voyageurs et de marchandises, et, dans ce cas, les dispositions du titre IV et des articles 54, 55, 56 et 57 du titre V du cahier des charges sus-visé recevront leur application.

Art. 4. — Les expropriations nécessaires à l'exécution des travaux devront être accomplies dans un délai de. . . . . à partir de la promulgation du présent décret.

Les sieurs. . . . . sont substitués, pour ces expropriations, aux droits comme aux obligations qui dérivent, pour l'administration, de la loi du 3 mai 1841.

Art. 5. — Le Ministre des travaux publics est chargé de l'exécution du présent décret.

Nota. — *a*. Le cahier des charges est analogue au type ordinaire des chemins de fer d'intérêt général. Toutefois il a été admis, dans plusieurs cas, qu'à l'expiration de la concession, quand l'État entrerait en possession du chemin, l'industriel serait exempté du droit de péage et n'aurait à payer que le droit de transport, s'il ne faisait pas ses transports avec un matériel qui lui appartînt.

b. Si le chemin de fer était immédiatement ouvert à la circulation publique, l'article 3 du décret, dont nous donnons ci-dessus le spécimen, serait naturellement supprimé.

Droits réservés au Cnam et à ses partenaires

ANNEXE CXXVI

Spécimen : 1° de décret intervenu en exécution de la loi du 27 juillet 1880, pour la déclaration d'utilité publique d'un chemin de fer minier sortant des limites du périmètre de la concession ou modifiant le relief du sol à l'intérieur de ce périmètre ; —2° de cahier des charges.

1° DÉCRET

Article 1er. — Est déclaré d'utilité publique l'établissement d'un chemin de fer destiné à relier les mines de. . . . . avec le chemin de fer de. . . . . à. . . . .

La présente déclaration d'utilité publique sera considérée comme non avenue, si les expropriations nécessaires pour l'exécution dudit chemin de fer ne sont pas accomplies dans le délai de. . . . . , à partir de la date du présent décret.

Art. 2. — La société anonyme des. . . . . est autorisée à construire ce chemin de fer à ses frais, risques et périls, suivant le tracé indiqué au plan ci-dessus visé et conformément aux clauses et conditions du cahier des charges également ci-dessus visé.

Les susdits plan et cahier des charges resteront annexés au présent décret.

Art. 3. — Le Ministre des travaux publics est chargé de l'exécution du présent décret, qui sera inséré au *Journal officiel* et au *Bulletin des lois*.

2° CAHIER DES CHARGES.

TITRE Ier. — *Tracé et construction.*

Tracé.

Article 1er. — Le chemin de fer qui fait l'objet du présent cahier des charges partira de. . . . . , passera près de. . . . . et aboutira à. . . . . Il sera établi conformément aux indications du projet d'ensemble qui a été présenté par la société anonyme de. . . . . , à la date du. . . . .

Approbation des projets de détail.

Art. 2. — Les projets de détail des divers ouvrages d'art (ponts, ponceaux, aqueducs, passages à niveau) devront, avant leur exécution, être soumis à l'approbation du préfet : ces projets seront communiqués aux services intéressés, et seront adoptés, après conférences mixtes, s'il y a lieu, sur l'avis des diverses autorités compétentes.

Aucun travail ne pourra être entrepris pour l'établissement de ces ouvrages d'art avant que les projets en aient été régulièrement approuvés.

Droits réservés au Cnam et à ses partenaires

Exécution des travaux.

Art. 3. — La société 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.

Clôtures.

Art. 4. — 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. La société pourra, en vertu des articles 20 et 22 de la loi du 11 juin 1880, être dispensée de poser des clôtures sur tout ou partie de la voie; mais elle devra fournir des justifications spéciales pour être dispensée 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.

Barrières et maisons de gardes des passages à niveau.

Art. 5. — Le préfet déterminera, sur la proposition de la Société, les types des barrières qu'elle devra poser aux passages à niveau, ainsi que les abris ou maisons de gardes à établir.

Il peut dispenser d'établir des maisons de garde ou des abris, ou même de poser des barrières au croisement des chemins peu fréquentés.

Contrôle et surveillance des travaux.

Art. 6. — Les travaux seront soumis au contrôle et à la surveillance du préfet, sous l'autorité du Ministre des travaux publics. Ils seront conduits de manière à nuire le moins possible à la liberté et à la sûreté de la circulation. Les chantiers ouverts sur le sol des voies publiques seront éclairés et gardés pendant la nuit.

Réception des travaux.

Art. 7. — Lorsque les travaux seront terminés, il sera procédé à la reconnaissance 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 circulation des trains sur la voie ferrée.

Bornage et plan cadastral.

Art. 8. — Immédiatement après l'achèvement des travaux et au plus tard six mois après la mise en exploitation de la ligne ou de chaque section, la Société fera faire à ses frais un bornage contradictoire avec chaque propriété-

Droits réservés au Cnam et à ses partenaires

taire riverain, en présence d'un représentant du département, ainsi qu'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 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 de la Société et déposée aux archives de la préfecture.

Les terrains acquis par la Société, postérieurement au bornage général, en vue de satisfaire aux besoins de l'exploitation, et qui, par cela même, deviendront partie intégrante des chemins 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 travaux d'art exécutés postérieurement à sa rédaction.

Titre II. — *Entretien et exploitation.*

Entretien.

Art. 9. — 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.

Si, par suite du défaut d'entretien ou pour toute autre raison, l'exploitation venait à présenter certains dangers, le préfet pourra interdire la circulation des trains jusqu'à ce que la ligne ait été remise en état et que toute cause de danger ait disparu.

Dans le cas où, soit la facilité et la sécurité de la circulation sur les voies publiques, soit le libre écoulement des eaux viendraient à être compromis, le préfet pourra y pourvoir d'office aux frais de la Société.

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

Gardiens.

Art. 10. — La Société sera tenue d'établir à ses frais, partout où la nécessité en sera 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. 11. — La Société sera tenue de prendre toutes les mesures qui pourraient lui être prescrites pour assurer la sécurité de l'exploitation.

Titre III. — *Clauses diverses.*

Construction de nouvelles voies de communication.

Art. 12. — Dans le cas où le Gouvernement, le département ou les communes ordonneraient ou autoriseraient la construction de routes nationales,

Droits réservés au Cnam et à ses partenaires

départementales ou vicinales, de chemins de fer ou de canaux qui traverseraient la ligne objet de la présente décision, la société 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 aucuns frais pour la Société.

Art. 13. — Il est interdit à la Société d'établir sur sa voie ferrée un service public de transport de voyageurs ou de marchandises.

Frais de contrôle.

Art. 14. — Les frais de visite, de reconnaissance et de surveillance, tant pendant l'exécution des travaux que pendant l'exploitation, seront supportés par la Société.

Frais d'enregistrement.

Art. 15. — Les frais d'enregistrement du présent cahier des charges seront supportés par la Société.

Nota. — Le spécimen de décret et de cahier des charges qui précède s'applique à un chemin de fer exclusivement affecté au service de la mine.

Droits réservés au Cnam et à ses partenaires

SÉRIE XIV

ACTES CONCERNANT LES VOIES FERRÉES SUR LES QUAIS DES PORTS

ANNEXE CXXVII

Spécimen de décret déclaratif d'utilité publique, de convention et de cahier des charges.

1° DÉCRET.

Article 1er. — Est approuvée la convention susvisée passée entre le Ministre des travaux publics et la Compagnie des chemins de fer de. . . . pour la concession des voies ferrées reliant les quais du port de. . . . avec la gare de cette ville, ainsi que le cahier des charges joint à ladite convention.

Des copies certifiées de cette convention et de ce cahier des charges resteront annexées au présent décret.

Art. 2. — Sont déclarés d'utilité publique les travaux à exécuter pour l'extension des voies ferrées sur les quais de. . . . , conformément aux dispositions générales des plans présentés par la Compagnie le. . . .

Art. 3. — Le Ministre des travaux publics est chargé de l'exécution du présent décret, lequel sera inséré au *Bulletin des lois*.

2° CONVENTION.

Article 1er. — Le Ministre des travaux publics concède, au nom de l'État, à la Compagnie des chemins de fer de. . . . , qui accepte cette concession, les voies ferrées établies ou à établir pour transporter entre la gare et les quais de. . . . . , à l'aide soit de locomotives, soit de chevaux, au gré de la Compagnie concessionnaire, les marchandises par wagon complet en provenance ou à destination du réseau de ladite Compagnie de. . . . . , après ou avant leur transport sur le chemin de fer.

Droits réservés au Cnam et à ses partenaires

Cette concession est faite aux clauses et conditions déterminées par le cahier des charges annexé à la présente convention.

Art. 2. — Les travaux nécessaires à l'établissement des voies ferrées dont il s'agit ayant le caractère des travaux complémentaires que la Compagnie de. . . . . peut être autorisée à exécuter en vertu des conventions approuvées par les lois des . . . . . , les dépenses qui seront faites pour leur établissement et leur exploitation, ainsi que les recettes qui en proviendront, seront comprises dans les comptes de la Compagnie, et l'imputation en sera faite conformément aux dispositions desdites conventions.

3° CAHIER DES CHARGES.

TITRE Ier. — *Tracé et construction.*

Objet du cahier des charges. — Tracé des voies ferrées.

Article 1er. — Le présent cahier des charges a pour objet le maintien, l'extension et l'exploitation des voies ferrées des quais du port de. . . . . concédées à la Compagnie des chemins de fer de. . . . . , désignées ci-après, savoir :

1° Les voies dont l'exécution a été précédemment autorisée et qui comprennent :

a. — Une voie de circulation sortant de la gare sur le quai de. . . . . (*suit l'indication du tracé*) et s'arrêtant à l'aiguille de jonction avec les voies de manœuvre et de manutention établies sur le quai de. . . . . ;

b. — Les voies de manœuvre et de manutention établies sur les quais de..., pour desservir les postes d'accostage des navires.

2° Les voies à établir, qui comprennent :

c. — Une voie de circulation se détachant de la voie de circulation ci-dessus (A). . . . . (*suit l'indication du tracé*) et s'arrêtant à l'aiguille de commande des voies de manœuvre et de manutention ci-après désignées ;

d. — Les voies de manœuvre et de manutention à établir sur. . . . . , pour desservir les postes d'accostage des navires et le plan incliné récemment construit sur cette rive.

Le tracé de l'ensemble des voies ci-dessus sera conforme aux indications des lignes bleues, rouges et vertes du plan présenté par la Compagnie le. . . . .

Ces voies seront affectées au service des marchandises ; la traction y sera faite à l'aide de locomotives ou de chevaux.

Délai d'exécution.

Art. 2. — Les nouvelles voies tracées en rouge sur le plan susvisé pourront n'être établies que successivement, dans la mesure déterminée par le Ministre des travaux publics.

Elles devront être posées et le service d'exploitation devra y être établi dans un délai maximum d'un an à partir de la notification de l'approbation des projets de détail.

Modifications ou additions de détail.

Art. 3. — En cours d'exécution et pendant toute la durée de la concession,

Droits réservés au Cnam et à ses partenaires

la Compagnie aura la faculté de proposer des modifications ou additions aux dispositions de détail adoptées. Ces modifications et additions ne pourront être effectuées qu'avec l'approbation de l'Administration supérieure.

De son côté, l'administration pourra ordonner d'office, dans la disposition des voies ferrées, après avoir entendu la Compagnie, les modifications de détail dont l'expérience ou les changements à faire sur les voies publiques feraient connaître la nécessité.

En aucun cas, ces modifications ne pourront donner lieu à indemnité.

Établissement des voies ferrées.

Art. 4. — Les voies ferrées seront posées au niveau du sol, sans saillie ni dépression, suivant le profil normal de la voie publique prête à les recevoir, et sans aucune altération de ce profil, soit dans le sens transversal, soit dans le sens longitudinal, à moins d'une autorisation spéciale. Il en sera de même pour les aiguilles, plaques tournantes et autres accessoires.

Des contre-rails devront être établis sur tous les points où ils seront reconnus nécessaires par l'administration.

Écoulement des eaux.

Art. 5. — La Compagnie sera tenue de rétablir et d'assurer à ses frais les écoulements d'eau qui seraient arrêtés, suspendus ou modifiés par ses travaux.

Elle rétablira de même les communications publiques ou particulières que ses travaux l'obligeraient à modifier.

Exécution des travaux.

Art. 6. — La démolition des chaussées et des terre-pleins et l'ouverture des tranchées pour la pose et l'entretien des voies seront effectuées avec toute la célérité et toutes les précautions convenables.

Qualité des matériaux.

Art. 7. — Le déchet résultant de la démolition et du rétablissement des chaussées sera couvert par des fournitures de matériaux de la nature et de la qualité de ceux qui sont employés dans lesdites chaussées.

Les vieux matériaux provenant des anciennes chaussées remaniées ou refaites à neuf, et qui n'auront pas trouvé leur emploi dans la réfection, seront laissés à la libre disposition de la Compagnie.

Les fers, bois et autres éléments constitutifs des voies ferrées, ainsi que leurs accessoires, devront être de bonne qualité et propres à remplir leur destination.

Contrôle et surveillance des travaux.

Art. 8. — Les travaux d'établissement seront exécutés sous le contrôle des ingénieurs de l'État.

Ils seront conduits de manière à nuire le moins possible à la liberté et à la sûreté de la circulation.

On devra observer pour l'éclairage et la garde des chantiers les règles ordinaires de la voirie.

En cas de négligence, de retard ou de mauvaise exécution, il y serait im-

Droits réservés au Cnam et à ses partenaires

médiatement pourvu aux frais de la Compagnie, après mise en demeure par le préfet du département, sans préjudice des poursuites qui pourraient être exercées contre elle pour contravention aux règlements de grande voirie et des dommages-intérêts dont elle pourrait être passible envers les tiers.

Le montant des avances faites pour travaux exécutés d'office sera recouvré au moyen de rôles rendus exécutoires par le préfet.

Reconnaissance et réception des travaux.

Art. 9. — A mesure que les travaux seront terminés sur des parties de voie assez étendues pour être livrées à la circulation, il sera procédé à la reconnaissance et, s'il y a lieu, à la réception des travaux par les ingénieurs chargés du contrôle, de concert avec ceux des autres services intéressés. Sur le vu du procès-verbal de cette reconnaissance, l'administration autorisera, s'il y a lieu, la mise en exploitation des voies dont il s'agit.

Après cette autorisation, la Compagnie pourra mettre en service lesdites parties de voie et y percevoir les prix ci-après déterminés.

TITRE II. — *Entretien et exploitation.*

Entretien des voies.

Art. 10. — Les voies ferrées et leurs accessoires devront être entretenus constamment en bon état, de manière que la circulation soit toujours facile et sûre, tant pour les wagons circulant sur les rails que pour les voitures qui les franchissent et pour le public.

Cet entretien comprendra non seulement la surface comprise entre les rails de chaque voie ferrée, mais encore, à droite et à gauche, une largeur de cinquante centimètres bordant chaque rail.

Lorsque, pour la construction ou la réparation des voies ferrées, il sera nécessaire de démolir des parties pavées ou empierrées de la voie publique situées en dehors de la zone ci-dessus indiquée, il devra être pourvu à l'entretien de ces parties pendant six mois à dater de la réception provisoire des ouvrages exécutés. Il en sera de même pour tous les ouvrages souterrains, lorqu'ils auront été modifiés du fait de la pose des voies.

Surveillance et règlements de police.

Art. 11. — L'entretien et les réparations des voies ferrées, avec leurs dépendances, et le service de l'exploitation seront soumis au contrôle et à la surveillance de l'administration.

Le service de l'entretien et de l'exploitation est d'ailleurs assujetti aux règlements généraux de police et de voirie intervenus ou à intervenir, et notamment à ceux qui seront rendus pour régler, la Compagnie entendue, la circulation et le stationnement des wagons et des machines et les limites d'heures entre lesquelles cette circulation ne pourra pas avoir lieu.

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

Durée de la concession.

Art. 12. — La concession des différentes voies ferrées mentionnées à l'article 1er du présent cahier des charges prendra fin de plein droit avec celle de

Droits réservés au Cnam et à ses partenaires

l'ensemble des lignes concédées à la Compagnie des chemins de fer de...., au terme légal assigné à cette dernière concession.

Elle expirera également en même temps que cette concession, si l'État use de la faculté de rachat qu'il s'est réservée par l'article 37 du cahier des charges qui la régit.

Droits de l'État, à l'expiration de la concession.

Art. 13. — A l'époque prévue par le premier alinéa de l'article précédent, et par le seul fait de l'expiration de plein droit de la concession, l'État sera subrogé tous les droits de la Compagnie sur les voies ferrées et leurs dépendances ; il entrera immédiatement en jouissance de leurs produits.

La Compagnie sera tenue de lui remettre en bon état les voies ferrées et leurs dépendances.

Les dispositions qui précèdent ne sont applicables qu'au cas où le Gouvernement déciderait que ces voies doivent être maintenues en tout ou en partie.

Dans le cas où il déciderait, au contraire, qu'elles doivent être supprimées en tout ou en partie, les voies à supprimer seront enlevées et les lieux seront remis dans l'état primitif par les soins et aux frais de la Compagnie, sans qu'elle puisse prétendre à aucune indemnité.

Rachat de la concession.

Art. 15. — A toute époque, le Gouvernement aura la faculté de racheter la concession, conformément au paragraphe 3 de l'article 6 de la loi du 11 juin 1880. Dans ce cas, l'indemnité due à la Compagnie sera liquidée comme il est dit au dernier alinéa dudit article 6.

Dans le cas prévu au deuxième alinéa de l'article 12 ci-dessus, il n'y aura pas lieu à la fixation d'une indemnité spéciale.

Retrait de la concession.

Art. 15. — A toute époque, le Gouvernement aura la faculté de supprimer ou de modifier une partie du tracé des voies, lorsque la nécessité en aura été reconnue après enquête. Dans ce cas, le retrait de la concession sera opéré dans les formes suivies pour la concession elle-même et la Compagnie sera indemnisée, comme en matière de rachat de la concession, suivant les dispositions de l'article 14 qui précède.

Déchéance.

Art. 16. — Faute par la Compagnie d'avoir entièrement pourvu à l'exécution et à l'achèvement des travaux dans les délais fixés à l'article 2, faute aussi par elle de remplir les diverses obligations qui lui sont imposées par le présent cahier des charges, elle pourra être déchue de la concession.

Dans ce cas, les ouvrages seront démolis et les lieux remis dans leur état primitif par les soins et aux frais de la Compagnie, si mieux n'aime le Gouvernement conserver les travaux déjà exécutés et en payer la valeur à la Compagnie, sur l'estimation qui en sera faite à dire d'experts.

Les dispositions du présent article ne seront pas applicables à la Compagnie, si le retard ou la cessation des travaux, ou l'interruption de l'exploi-

Droits réservés au Cnam et à ses partenaires

tation, proviennent d'un cas de force majeure dûment constaté ou de faits indépendants de la volonté de la Compagnie.

TITRE IV. — *Taxes et conditions relatives au service des marchandises.*

Tarifs à percevoir.

Art. 17. — Pour indemniser la Compagnie des travaux qu'elle s'engage à faire par le présent cahier des charges et sous la condition expresse qu'elle en remplira toutes les obligations, le Gouvernement lui accorde l'autorisation de percevoir, pendant toute la durée de la concession, des prix de transport et des droits de péage qui sont fixés ci-après, sous réserve des modifications ultérieures prévues par l'article 19 du présent cahier des charges.

1° TRANSPORTS FAITS PAR LA COMPAGNIE.

Tarif par tonne, quelle que soit la longueur du parcours, applicable aux marchandises de toute nature par wagon complet en provenance ou à destination du réseau de la Compagnie de. . . . .

	PRIX par 1000 kilog.	CONDITIONS spéciales.
1re CATÉGORIE.		
Marchandises autres que celles qui sont dénommées dans la 2e catégorie.	0 f 75c	
2e CATÉGORIE.		
Ardoises. — Argile.	0 50	Le prix est réduit à 0 f 20c pour les houilles et les plâtres. Il n'est perçu aucune taxe pour les houilles transportées dans des wagons appartenant aux expéditeurs.
Betteraves. — Biscuit de mer. — Bitumes. — Bois de chauffage. — Bois de charpente. — Bois de charronnage, de menuiserie et d'ébénisterie non façonnés. — Bois exotiques en billes ou bûches. — Bois de marine. — Bois de teinture. — Boues. — Brais. — Briques.		
Cachou brut. — Carreaux de meule. — Carreaux en terre cuite. — Céruse. — Châtaignes. — Chaux. — Ciment. — Coke. — Colophane. — Craie. — Cristaux de soude.		
Eau de mer. — Échalas. — Emeri. — Engrais. — Extraits tinctoriaux.		
Farines alimentaires. — Fécule de pommes de terre.		
Galipot. — Générateur. — Goudron. — Graines. — Grains. — Granits. . .		
Houilles.		
Issues de grains.		
Lignite. — Litharge. — Légumes secs.		
Marrons. — Matériaux pour la construction et l'entretien des chaussées. — Matières résineuses. — Matières tinctoriales. — Meules. — Minium. . . .		
Os bruts. — Osiers.		
Perches. — Pierres et produits de carrières. — Plâtre. — Poires à cidre. — Pommes à cidre. — Pommes de terre. — Produits métallurgiques autres que les machines et les pièces de machines.		
Sable. — Scories. — Sels gemmes et marins. — Sel hydraté. — Sels de soude et de potasse. — Soufre brut. — Suie.		
Terres employées dans l'industrie. — Terre végétale. — Tourbe. — Tourteaux. — Tuiles. — Tuyaux.		
Verre cassé. — Wagons à terrassement.		

Les prix ci-dessus comprennent le transport des wagons à charger ou à décharger, mais seulement jusqu'au point des voies de quai accessibles par aiguille le plus voisin du point désigné par les expéditeurs ou les destinataires. Les manœuvres et déplacements nécessaires pour amener les wagons soit sur les voies non accessibles par aiguille, soit successivement, dans la

Droits réservés au Cnam et à ses partenaires

même journée, à portée des mêmes points ou des mêmes engins de chargement ou de déchargement, ne sont pas à la charge de la Compagnie et seront faits par les expéditeurs ou les destinataires, à leurs frais et sous leur propre responsabilité.

Les taxes ci-dessus seront calculées par poids de dix kilogrammes ou centième de tonne, en comptant un minimum de poids de quatre mille kilogrammes par expédition.

Les taxes à percevoir, dans les conditions ci-dessus indiquées, pour les expéditions en provenance ou à destination de la voie des quais, s'ajouteront aux taxes des tarifs généraux, spéciaux ou communs applicables sur le chemin de fer pour transport, frais de gare, frais de chargement ou de déchargement et tous autres frais accessoires de toute nature, lesquelles taxes seront en conséquence perçues comme si la marchandise était en provenance ou à destination de la gare de. . . . . , sans autre modification que la réduction prévue au paragraphe ci-après.

Quelle que soit la nature de la marchandise à prendre ou à livrer sur les voies des quais, le chargement ou le déchargement de cette marchandise sur les wagons devra être effectué par les soins, aux frais et sous la responsabilité de l'expéditeur et du destinataire; en conséquence, pour cette opération, il sera déduit trente centimes par tonne de la taxe du transport sur le chemin de fer, lorsque cette taxe comprendra les frais accessoires.

2° TRANSPORTS FAITS AVEC LEUR PROPRE MATÉRIEL PAR D'AUTRES ENTREPRISES, EN VERTU DU DEUXIÈME PARAGRAPHE DE L'ARTICLE 6 DE LA LOI DU 11 JUIN 1880.

Droit de péage pour marchandises de toute nature, quelle que soit la longueur parcourue, cinquante centimes (0 fr. 50 c.).

La perception aura lieu par tonne, avec minimum de perception de cinquante centimes, même pour un véhicule vide.

Moyennant le payement du droit de péage ci-dessus, la Compagnie de. . . . devra laisser passer librement les trains appartenant aux entreprises qui réclameraient ce passage, mais seulement sur les voies de circulation définies aux paragraphes A, C, E de l'article 1er du présent cahier des charges, et sous réserve de l'observation de certaines prescriptions concertées entre les administrations en cause et, en cas de désaccord entre elles, fixées par l'administration supérieure.

Sur les voies de manœuvre et de manutention définies aux paragraphes B, D, F de l'article 1er du présent cahier des charges, l'exploitation devra être assurée exclusivement par la Compagnie de. . . . .

Les conditions de l'usage de ces voies par une entreprise étrangère à ladite Compagnie de. . . . . seront réglées comme en matière de gare commune, soit par convention spéciale conclue entre les parties intéressées, soit, à défaut d'entente entre elles, par le Ministre des travaux publics. Le règlement sera basé sur le loyer correspondant aux frais d'établissement desdites voies et sur les dépenses de leur exploitation.

Droits réservés au Cnam et à ses partenaires

Taxes exceptionnelles.

Art. 18. — Les taxes indiquées à l'article 17 ci-dessus pourront être majorées dans la même proportion que les taxes des tarifs appliqués sur le chemin de fer lui-même, dans les cas où les conditions d'application de ces tarifs et les arrêtés ministériels réglant les tarifs exceptionnels édictent des majorations.

Modification et homologation des tarifs.

Art. 19. — Les propositions de la Compagnies visant soit le relèvement, soit l'abaissement des prix fixés à l'article 17 ci-dessus (sous réserve que les nouveaux prix ne dépasseront pas les taxes légales qui résulteraient de l'application du cahier des charges général de la Compagnie des chemins de fer de. . . . . en date du 11 juin 1859 au réseau des voies ferrées objet de la présente convention), soit les conditions de l'application desdits prix, et en général toutes les propositions de la Compagnie relatives aux tarifs concernant l'exploitation des voies ferrées faisant l'objet du présent cahier des charges, devront être soumises à l'homologation du Ministre des travaux publics, dans les mêmes conditions que les tarifs de transport sur les chemins de fer de . . . . .

La perception des taxes devra être faite indistinctement et sans aucune faveur.

Délais.

Art. 20. — Les délais de transport, tels qu'ils sont ou seront réglés pour le transport sur les chemins de fer de . . . . , soit par l'arrêté ministériel du 12 juin 1866 ou par tous autres arrêtés à intervenir en remplacement de ce dernier, soit par les conditions d'application des tarifs spéciaux en vigueur sur le chemin de fer, seront augmentés de quarante-huit heures pour toutes les marchandises en provenance ou à destination des voies ferrées faisant l'objet du présent cahier des charges.

Cas d'encombrement.

Art. 21. — En cas d'encombrement sur les voies faisant l'objet du présent cahier des charges, les délais stipulés à l'article 20 peuvent être augmentés, sur la demande de la Compagnie et l'avis de l'ingénieur en chef du contrôle, par un arrêté préfectoral affiché dans la ville de. . . . .

Exécution des transports.

Art. 22. — Au moyen des prix réglés ainsi qu'il a été dit ci-dessus, la Compagnie contracte l'obligation d'exécuter constamment avec soin, exactitude, célérité et sans tour de faveur, à ses frais et par ses propres moyens, le transport des marchandises qui lui seront confiées. Elle sera tenue, à cet effet, de fournir le nombre de wagons, de chevaux ou de machines, réclamé par les besoins du service, en se conformant aux prescriptions de l'administration.

Titre IV. — *Clauses diverses.*

Sujétions diverses.

Art. 23. — Aucune indemnité ne pourra être réclamée par la Compagnie pour les causes ci-après :

Dommages aux voies ferrées ou à leurs accessoires, occasionnés par le roulage ordinaire;

Droits réservés au Cnam et à ses partenaires

État de la chaussée et influence pouvant en résulter pour l'entretien de ces voies ;

Ouverture de nouvelles voies de communication et établissement de nouveaux services de transport, en concurrence avec celui du concessionnaire ;

Trouble et interruption du service, qui pourraient résulter soit des mesures d'ordre et de police, soit des travaux exécutés sur ou sous la voie publique, tant par l'administration que pour les Compagnies et les particuliers dûment autorisés ;

Enfin, toute circonstance résultant du libre usage de la voie publique.

Les indemnités qui seraient dues à des tiers pour tous les dommages pouvant résulter de la construction ou de l'exploitation des voies ferrées, et imputables à la faute ou à la négligence de la Compagnie, seront à sa charge.

Interruption des voies ferrées.

Art. 24. — En cas d'interruption des voies ferrées par suite des travaux exécutés sur la voie publique ou sur le port, la Compagnie pourra être tenue de rétablir provisoirement les communications en déplaçant momentanément ses voies.

Assermentation. — Agents de la Compagnie.

Art. 25. — Les agents et les cantonniers qui seront chargés de la surveillance et de l'entretien des voies ferrées pourront être présentés à l'agrément du préfet et assermentés; ils auront, dans ce cas, qualité pour dresser des procès-verbaux.

Prolongements et embranchements.

Art. 26. — L'administration se réserve le droit d'autoriser, la Compagnie entendue, des prolongements ou embranchements faisant suite aux voies de la Compagnie ou y aboutissant, sans que celle-ci puisse prétendre à aucune indemnité.

L'exploitation de ces prolongements ou embranchements sera à la charge de leurs propriétaires et n'incombera pas à la Compagnie dont le service se bornera à transporter, dans les conditions prévues au présent cahier des charges, les marchandises en provenance ou à destination du chemin de fer, jusqu'à ou depuis l'origine, sur les voies du port, de ces prolongements ou embranchements.

Elle percevra, en outre, pour la location de son matériel en circulation sur lesdits prolongements ou embranchements, douze centimes par tonne pour le premier kilomètre et quatorze centimes pour tout autre kilomètre en sus du premier, avec un minimum de tonnage de cinq mille kilogrammes.

Les wagons devront être restitués à la Compagnie à l'origine de l'embranchement avant six heures du soir, le jour même où ils auront été livrés par elle, mais à la condition expresse qu'ils auront été mis à la disposition de l'intéressé avant huit heures du matin. Passé ce délai, il sera dû, par journée indivisible de vingt-quatre heures et par wagon non restitué, les droits de

Droits réservés au Cnam et à ses partenaires

stationnement édictés par l'arrêté ministériel qui règle annuellement le tarif des frais accessoires sur le chemin de fer.

Il ne pourra circuler sur les voies ferrées faisant l'objet du présent cahier des charges, en dehors du matériel des chemins de fer de . . . . , que du matériel remplissant les conditions de construction et de bon état d'entretien de nature à en permettre la circulation dans les trains de la Compagnie des chemins de . . . . .

Jugement des contestations.

Art. 27.—Les contestations qui s'élèveraient entre la Compagnie et l'administration au sujet de l'exécution ou de l'interprétation 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

SÉRIE XV

TRANSPORTS INTERNATIONAUX

PROJETS DE CONVENTIONS ÉLABORÉS A BERNE EN 1878 ET EN 1881.

ANNEXE CXXVIII

Projet de convention de 1878.

1° PROJET DE CONVENTION INTERNATIONALE.

Article 1er. — La présente convention internationale s'applique à tous les transports de marchandises qui sont exécutés par chemins de fer, du territoire de l'un des États contractants dans le territoire d'un autre, sur la base d'une lettre de voiture directe.

Les dispositions à prendre, d'accord entre les États contractants, pour l'exécution de la présente convention, auront la même valeur que la convention elle-même.

Art. 2. — Les dispositions de la présente convention ne sont pas applicables au transport des objets suivants :

1° Or et argent en lingots, platine, valeur monnayée ou en papier, papiers importants, pierres précieuses, perles fines, bijoux et autres objets précieux ;

2° Tableaux et autres objets d'art ;

3° Les transports funèbres :

4° Les objets qui, par leur dimension, leur poids ou leur conditionnement,

Droits réservés au Cnam et à ses partenaires

ne se prêteraient pas au transport, en raison du matériel et des aménagements même d'un seul des chemins de fer qui concourent au transport ;

5° Les objets dont le transport est réservé au monopole de l'administration des postes ou qui sont exclus du transport dans l'un des territoires à parcourir.

Art. 3. — Dans les dispositions à émettre pour l'exécution de la présente convention seront désignés les objets qui, en raison de la sûreté et de l'ordre publics, ou dans l'intérêt d'une bonne exploitation, sont également exclus du transport international dans tous les États contractants, ainsi que ceux qui, par les mêmes motifs, ne seront admis que sous certaines conditions.

Art. 4. — Les conditions spéciales insérées dans les tarifs communs des chemins de fer reliés entre eux par des services directs et, à défaut de tarifs communs, celles stipulées dans les tarifs respectifs de chaque administration, de même que les conditions arrêtées d'avance entre les expéditeurs et les administrations, seront valables en tant qu'elles ne seront en contradiction ni avec la présente convention, ni avec les dispositions à émettre pour son exécution.

Art. 5. — Les administrations des chemins de fer compris dans le territoire des Etats signataires de la présente convention sont tenues d'effectuer les transports internationaux mentionnés dans l'article 1er, pourvu que l'expéditeur se conforme aux prescriptions de la convention, que les moyens de transport réguliers suffisent pour effectuer l'expédition, et sauf le cas de force majeure.

Les administrations des chemins de fer ne seront tenues d'accepter les expéditions qu'autant que le transport pourra en être effectué immédiatement. Les dispositions particulières en vigueur pour la gare d'expédition détermineront si cette gare sera tenue de prendre provisoirement en dépôt les marchandises dont le transport ne pourrait pas s'effectuer immédiatement.

Les expéditions s'effectueront au fur et à mesure de leur acceptation au transport par le chemin de fer, sans exception, à moins qu'il n'y ait des motifs valables basés sur l'organisation particulière du chemin de fer, la distribution des transports ou l'intérêt public.

Toute contravention aux dispositions de cet article pourra donner lieu à une action en réparation du préjudice causé.

Art. 6. — Toute expédition internationale (*Voir* art. 1er) doit être accompagnée d'une lettre de voiture, qui contiendra les mentions suivantes :

a. — Le lieu et la date où la lettre de voiture a été créée ;

b. — La désignation de la gare et de l'administration expéditrice ;

c. — La désignation de la station de destination, le nom et le domicile du destinataire, ainsi que, le cas échéant, la mention que la marchandise doit être tenue à la disposition de l'expéditeur à la station destinataire (station restante) ;

d. — La désignation du contenu de l'envoi, l'indication du poids ou un renseignement remplaçant cette indication conformément aux dispositions spéciales du chemin de fer expéditeur ; en outre, pour les marchandises

Droits réservés au Cnam et à ses partenaires

par colis, le nombre, la description de l'emballage, les marques et numéros des colis ;

e. — La déclaration éventuelle de la valeur pour la responsabilité limitée du chemin de fer (*Voir* art. 38);

f. — La déclaration éventuelle de la somme représentant l'intérêt à la livraison (*Voir* art. 38);

g. — La mention de l'expédition en grande ou en petite vitesse;

h. — L'énumération détaillée des papiers d'accompagnement requis par les douanes, octrois et autorités de police, ainsi que l'indication éventuelle d'un intermédiaire ;

i. — La mention de l'expédition en port payé, s'il y a lieu;

k. — Le remboursement grevant la marchandise;

l. — La mention de la voie à suivre.

A défaut de cette indication, le chemin de fer doit choisir la voie qui lui paraît la plus avantageuse pour l'expéditeur. Le chemin de fer n'est responsable des conséquences résultant de ce choix que s'il y a eu faute grave de sa part.

m.—Le nom de l'expéditeur, constaté par sa signature écrite ou imprimée, ou par son timbre et l'indication de son adresse.

Les prescriptions de détail concernant la rédaction et le contenu des lettres de voiture, et notamment le formulaire à appliquer, sont renvoyées aux dispositions à émettre pour l'exécution de la présente convention.

Ne seront admises, ni l'insertion de déclarations ultérieures dans la lettre de voiture, ni la rédaction d'autres documents concernant le contrat de transport, ni l'adjonction d'autres pièces, à moins qu'elles ne soient déclarées admissibles par la présente convention ou les dispositions à émettre pour son exécution.

Art. 7. — L'expéditeur est responsable de l'exactitude des indications et déclarations contenues dans la lettre de voiture ; il supporte toutes les conséquences résultant de déclarations irrégulières, inexactes et incomplètes.

Les administrations de chemins de fer ont le droit de vérifier toujours, et notamment dans les cas prévus au troisième alinéa de l'article 10, le contenu des colis. Cette vérification sera faite conformément aux dispositions légales du territoire où la vérification aura lieu et, s'il est possible, en présence de l'ayant droit.

Les dispositions légales de chaque État règleront également ce qui concerne le droit et l'obligation de constater et de contrôler le poids de la marchandise.

Les dispositions à émettre pour l'exécution de la présente convention fixeront la somme qui, en cas de fausse déclaration du contenu ou d'indication d'un poids inférieur au poids véritable ainsi qu'en cas de surcharge d'un wagon chargé par l'expéditeur, devra être payée au profit du chemin de fer qui aura découvert l'irrégularité ; sans préjudice, s'il y a lieu, du paiement complémentaire de la différence des frais et de toute indemnité pour le dommage qui en résulterait, ainsi que de la peine encourue en vertu des dispositions pénales ou des règlements de police.

Droits réservés au Cnam et à ses partenaires

Art. 8. — Le contrat de transport est conclu dès que la station expéditrice a accepté au transport la marchandise avec la lettre de voiture. La gare expéditrice constate l'acceptation en apposant sur la lettre de voiture son timbre portant la date de l'acceptation.

L'apposition du timbre doit avoir lieu immédiatement après la livraison complète de la marchandise portée dans une même lettre de voiture. L'expéditeur peut demander que ladite apposition soit faite en sa présence.

Le chemin de fer est tenu, sur la demande de l'expéditeur, de certifier la réception de la marchandise et la date de sa remise au transport, sur un duplicata de la lettre de voiture, lequel lui sera présenté par l'expéditeur en même temps que celle-ci.

Ce duplicata n'a la valeur ni de la lettre de voiture accompagnant l'envoi, ni d'un bulletin de chargement (connaissement).

Art. 9. — Lorsque la nature de la marchandise nécessite un emballage pour la préserver de pertes et avaries en cours de transport, ce soin incombe à l'expéditeur.

Si l'expéditeur n'a pas rempli ce devoir, le chemin de fer, à moins qu'il ne refuse la marchandise, sera en droit de demander que l'expéditeur reconnaisse, sous une mention spéciale dans la lettre de voiture, soit le manque absolu d'emballage, soit son conditionnement défectueux, et qu'il en remette au bureau expéditeur une déclaration conforme.

L'expéditeur est responsable des conséquences des défauts ainsi constatés de même que des vices de l'emballage non apparents. Tous les dommages résultant de ces vices sont à la charge de l'expéditeur, qui, le cas échéant, en doit indemniser le chemin de fer. Si la déclaration n'a pas été faite, l'expéditeur ne sera responsable des défauts apparents de l'emballage que lorsqu'il sera reconnu coupable de dol.

Art. 10. — L'expéditeur est tenu de joindre à la lettre de voiture les papiers nécessaires à l'accomplissement des formalités de douane, d'octroi ou de police, avant la remise au destinataire. L'expéditeur est responsable envers le chemin de fer de tous dommages qui pourraient résulter de l'absence, de l'insuffisance ou de l'irrégularité de ces pièces, sauf le cas de faute de la part du chemin de fer.

Le chemin de fer n'est pas tenu d'examiner si les papiers sont exacts et suffisants.

L'expéditeur pourra désigner dans la lettre de voiture un intermédiaire chargé de remplir les formalités de douane, d'octroi ou de police. Si cette désignation n'a pas lieu dans la lettre de voiture ou que l'expéditeur ait demandé expressément au chemin de fer de lui servir d'intermédiaire, celui-ci sera libre de confier ce soin à un commissionnaire ou de s'en charger lui-même. Dans ce dernier cas, le chemin de fer aura les obligations d'un commissionnaire.

Le destinataire aura le droit de remplir à l'arrivée les formalités de douane et d'octroi, à moins de stipulations contraires dans la lettre de voiture.

Art. 11 — Les prix de transport seront calculés conformément aux tarifs légalement en vigueur et dûment publiés. Tout traité particulier qui aurait

Droits réservés au Cnam et à ses partenaires

pour effet d'accorder à un ou plusieurs expéditeurs une réduction de prix sur les tarifs est formellement interdit et nul de plein droit.

Si la gare de départ est reliée à la gare de destination par des tarifs directs, et à défaut d'ordres contraires donnés par l'expéditeur, le prix de transport sera calculé d'après lesdits tarifs. En cas contraire, le montant total du transport se composera de la somme des taxes à percevoir par les différentes administrations ou unions de chemins de fer en vertu de leurs tarifs respectifs.

Quant aux *droits fixes*, il ne sera perçu au profit des administrations aucune somme en sus des taxes de transport et des bonifications pour des prestations spéciales prévues par les tarifs. Les *dépenses* faites par les administrations, tels que droits de sortie, d'entrée et de transit, frais de camionnage d'une gare à l'autre non indiqués par le tarif, frais de réparations nécessitées par le conditionnement extérieur ou intérieur des marchandises pour en assurer la conservation, devront leur être remboursées.

Les chemins de fer sont tenus d'indiquer dans la lettre de voiture les frais de transport, autant que ces frais leur sont connus d'après leurs tarifs internes et directs.

Art. 12. — Si les frais de transport n'ont pas été payés lors de la remise de la marchandise au transport, ils seront considérés comme mis à la charge du destinataire.

Les administrations peuvent exiger l'avance des frais de transport lorsqu'il s'agit de marchandises qui, d'après l'appréciation du chemin de fer expéditeur, sont sujettes à une prompte détérioration, ou qui, à cause de leur valeur minime, ne les garantissent pas suffisamment des frais de transport.

Si, en cas de transport en port payé, le montant des frais ne peut être fixé exactement au moment de l'expédition, l'administration pourra exiger le dépôt d'une somme représentant approximativement ces frais.

En cas d'application irrégulière du tarif ou d'erreurs de calcul dans la fixation des frais et droits de transport, la différence en plus ou en moins devra être remboursée. Toute réclamation pour erreur n'est recevable que si elle est faite dans le délai d'un an à partir du jour du payement, sous réserve des dispositions contenues dans l'article 46, alinéas 3 et 4. N'est pas applicable toutefois l'article 44, alinéa 1.

Art 13. — L'expéditeur pourra grever d'un remboursement la marchandise jusqu'à concurrence de sa valeur, à moins toutefois que ce remboursement n'excède le maximum fixé par les dispositions à émettre pour l'exécution de la présente convention. Sont exceptées seulement les marchandises dont le prix de transport peut être réclamé d'avance (*Voir* art. 12, alinéa 2).

Pour chaque remboursement, il sera perçu une taxe déterminée par le tarif.

L'administration ne sera tenue de payer le remboursement à l'expéditeur que du moment où le montant en aura été soldé par le destinataire. Le chemin de fer n'est pas tenu de payer d'avance des débours faits avant la consignation de la marchandise.

Droits réservés au Cnam et à ses partenaires

La marchandise ayant été délivrée au destinataire sans encaissement préalable du remboursement, le chemin de fer sera responsable du dommage jusqu'à concurrence de la valeur de la marchandise (*Voir* art. 34), mais pas au delà, toutefois, du montant du remboursement.

Art. 14. — Si le délai de livraison n'a pas été fixé, pour tout le réseau parcouru, par des règlements et tarifs communs aux administrations intéressées au transport, ce délai s'établira par l'addition des délais fixés par les règlements et tarifs des différentes administrations ou unions.

Toutefois il reste réservé aux dispositions à émettre pour l'exécution de la présente convention d'établir des prescriptions générales concernant les délais maxima et le calcul, notamment le point de départ, l'expiration et l'interruption des délais de livraison.

Art. 15. — L'expéditeur a seul le droit de disposer de la marchandise, soit en la retirant à la gare de départ, soit en l'arrêtant en cours de route, soit en la faisant délivrer au lieu de destination ou en cours de route à une personne autre que celle du destinataire indiqué sur la lettre de voiture.

Le chemin de fer n'est tenu d'exécuter les ordres ultérieurs de l'expéditeur que lorsqu'ils sont transmis par l'intermédiaire de la gare d'expédition.

Le droit de l'expéditeur cesse lorsque, la marchandise étant arrivée à destination, la lettre de voiture a été remise au destinataire, ou que celui-ci a intenté l'action mentionnée à l'article 16. A partir de ce moment, le droit de disposer passe au destinataire, aux ordres duquel le chemin de fer doit se conformer sous peine d'être responsable envers lui de la marchandise.

Le chemin de fer ne peut se refuser à l'exécution des ordres ultérieurs qui lui sont donnés par l'ayant droit, ni apporter des retards ou des changements à ces ordres, qu'autant qu'il en résulterait un trouble considérable dans le trafic.

Les ordres doivent être donnés par écrit et signés par l'ayant droit.

Le chemin de fer aura droit au remboursement des frais résultant de l'exécution d'un ordre postérieur, à moins que l'ordre ne soit causé par sa propre faute.

Art. 16. — Le chemin de fer est tenu de délivrer au lieu de destination la lettre de voiture et la marchandise au destinataire désigné, contre quittance et remboursement des créances résultant de la lettre de voiture.

Après l'arrivée de la marchandise au lieu de destination, le destinataire est autorisé à faire valoir en son propre nom, vis-à-vis du chemin de fer, les droits résultant du contrat de transport pour l'exécution des obligations que lui impose ce dernier, qu'il agisse dans son propre intérêt ou dans l'intérêt d'autrui. Il pourra, notamment, demander au chemin de fer la remise de la lettre de voiture et la délivrance de la marchandise. Ce droit s'éteint si, avant que l'action soit intentée, l'expéditeur, conformément à l'article 15, a donné au chemin de fer un ordre contraire.

La station destinataire, désignée par l'expéditeur, est considérée comme lieu de livraison.

Art. 17. — La réception de la marchandise et de la lettre de voiture

Droits réservés au Cnam et à ses partenaires

obligent le destinataire à payer au chemin de fer le montant des créances résultant du contrat de transport.

Art. 18. — Si le transport est empêché ou interrompu temporairement par force majeure ou cas fortuit quelconque, l'expéditeur ne sera pas tenu d'attendre que l'obstacle soit levé.

Dans ce cas il pourra résilier le contrat, à charge par lui de payer au chemin de fer le montant des frais préparatoires au transport, ceux de déchargement, et ceux de transport proportionnellement à la distance déjà parcourue, à moins que le chemin de fer ne soit en faute.

Art. 19. — En ce qui concerne la livraison des marchandises, ainsi que l'obligation éventuelle de remettre la marchandise au domicile d'un destinataire non domicilié à la station de destination, on se conformera aux lois et règlements en vigueur applicables au chemin de fer chargé de la livraison.

Art. 20. — Le chemin de fer dernier transporteur est tenu d'opérer, lors de la livraison, le recouvrement de la totalité des frais de transport, ceux de douane, les débours et autres frais nécessités par l'exécution du transport, ainsi que les remboursements et amendes qui pourraient grever la marchandise. Il opère ces recouvrements tant pour son compte que pour celui des chemins de fer précédents ou des autres intéressés.

Art. 21. — Le chemin de fer a sur la marchandise les droits d'un créancier gagiste pour la totalité des créances indiquées dans l'article 20. Ces droits subsistent aussi longtemps que la marchandise se trouve entre les mains du chemin de fer ou d'un tiers qui la détient pour lui.

Art. 22. — Les contestations pouvant s'élever au sujet du droit de gage seront réglées d'après les lois du pays où s'effectue la livraison.

Art. 23. — Le chemin de fer dernier transporteur est tenu, après le recouvrement des créances mentionnées à l'article 20, de payer aux chemins de fer précédents leur part des créances. Il y est également tenu s'il délivre la marchandise sans recouvrer ces créances, sauf ses droits contre le destinataire.

Art. 24. — Lorsqu'il se présente des empêchements à la livraison de la marchandise, la station chargée de la livraison doit en prévenir sans retard l'expéditeur par l'entremise de la gare d'expédition. Elle ne doit, en aucun cas, retourner la marchandise sans le consentement exprès de l'expéditeur.

Du reste, et sauf les dispositions de l'article suivant, le mode de procéder dans les cas d'empêchement à la livraison est déterminé par les lois et règlements en vigueur applicables au chemin de fer chargé de la livraison.

Art. 25. — Dans tous les cas de perte totale ou partielle, d'avarie ou de retard, les administrations de chemins de fer sont tenues de faire immédiatement une enquête, de dresser des procès-verbaux des recherches effectuées et de les communiquer aux intéressés sur leur demande; soit que le chemin de fer découvre ou suppose une perte partielle ou une avarie, soit que l'ayant droit en allègue l'existence, il sera immédiatement procédé à la vérification de la marchandise, à l'estimation du dommage et à la recherche de la cause et de l'époque à laquelle remonte la perte partielle ou l'avarie. La vérification devra être faite en présence de témoins ou, s'il y a lieu, avec le concours d'experts, l'ayant droit présent, si possible.

Droits réservés au Cnam et à ses partenaires

Les experts jurés ou nommés d'office seront choisis de préférence.

En outre, chacun des intéressés sera en droit de demander la constatation judiciaire de l'état de la marchandise.

Art. 26. — Les actions qui naissent du contrat de transport international n'appartiennent qu'à celui qui a le droit de disposer de la marchandise.

Art. 27. — Le chemin de fer qui a accepté au transport la marchandise avec la lettre de voiture est responsable de l'exécution du transport sur le parcours total jusqu'à livraison.

Chaque chemin de fer subséquent, par le fait même de la remise de la marchandise avec la lettre de voiture internationale, participe au contrat conformément à la lettre de voiture et accepte l'obligation d'exécuter le transport en vertu de cette lettre.

L'action fondée sur le contrat de transport international ne pourra, sauf le recours des chemins de fer entre eux, être intentée que contre la première administration ou celle qui, la dernière, aura reçu la marchandise avec la lettre de voiture, ou contre l'administration sur le réseau de laquelle le dommage aura été occasionné. Le demandeur aura le choix parmi les susdites administrations.

L'action ne sera intentée que par-devant un tribunal dans le ressort duquel l'administration actionnée aura, d'après la législation du pays, un domicile réel ou un domicile élu.

Une fois l'action intentée, le droit d'option de l'ayant droit est éteint.

Art. 28. — Les réclamations fondées sur le contrat de transport international ne pourront être formées que contre l'une des administrations désignées dans l'article 27, même lorsqu'elles se présentent sous la forme de demandes reconventionnelles ou d'exceptions.

Art. 29. — Le chemin de fer est responsable des agents attachés à son service et des autres personnes qu'il emploie pour l'exécution du transport dont il s'est chargé.

Art. 30. — Le chemin de fer est responsable, sauf les dispositions contenues dans les articles ci-après, du dommage résultant de la perte (totale ou partielle) ou de l'avarie de la marchandise, à partir de l'acceptation au transport jusqu'à la livraison. Il sera déchargé de cette responsabilité s'il prouve que le dommage a eu pour cause une faute de l'ayant droit, un ordre de celui-ci ne résultant pas d'une faute du chemin de fer, un vice propre de la marchandise (détérioration intérieure, déchet, coulage ordinaire, etc.), ou un cas de force majeure.

Art. 31. — Le chemin de fer n'est pas responsable :

1° De l'avarie survenue aux marchandises qui, en vertu des prescriptions des tarifs ou des conventions passées avec l'expéditeur, sont transportées en wagons découverts,

en tant que l'avarie sera résultée du danger inhérent à ce mode de transport ;

2° De l'avarie survenue aux marchandises qui, suivant déclaration de l'expéditeur à la lettre de voiture (*Voir* art. 9), sont remises en vrac ou avec un

Droits réservés au Cnam et à ses partenaires

emballage défectueux, quoique, par leur nature et pour être à l'abri des pertes et avaries, elles exigent un emballage,

en tant que l'avarie sera résultée de l'absence ou de la défectuosité de l'emballage;

3° De l'avarie survenue aux marchandises qui, en vertu des prescriptions des tarifs ou des conventions passées avec l'expéditeur, doivent être chargées ou déchargées par celui-ci ou par le destinataire,

en tant que l'avarie sera résultée du danger inhérent à l'opération du chargement et du déchargement ou d'un chargement défectueux;

4° De l'avarie survenue aux marchandises qui, par des causes inhérentes à leur nature, sont exposées au danger particulier de se perdre en tout ou en partie ou d'être avariées, notamment à la suite de bris, rouille, détérioration spontanée, coulage extraordinaire,

en tant que l'avarie est résultée de ce danger;

5° De l'avarie survenue aux animaux vivants,

en tant que l'avarie est résultée du danger particulier que le transport de ces animaux entraîne pour eux;

6° De l'avarie survenue aux marchandises dont le transport, aux termes des tarifs ou des conventions passées avec l'expéditeur, ne s'effectue que sous escorte,

en tant que l'avarie est résultée du danger que l'escorte a pour but d'écarter.

Si le chemin de fer établit que, eu égard aux circonstances de fait, l'avarie a pu résulter de l'une des causes susmentionnées, il y aura présomption que l'avarie résulte de l'une des causes, à moins que l'ayant droit n'établisse le contraire.

Art. 32. — En ce qui concerne les marchandises qui, en raison de leur nature particulière, subissent, par le fait seul du transport, un déchet de poids, le chemin de fer ne répond de ces manquants qu'autant qu'ils dépassent la tolérance déterminée par les dispositions à émettre pour l'exécution de la présente convention.

Dans le cas où plusieurs colis sont transportés avec une seule lettre de voiture, la tolérance sera calculée séparément pour chaque colis lorsque le poids des colis isolés est indiqué sur la lettre de voiture ou peut être constaté d'une autre manière.

Cette restriction de responsabilité ne peut toutefois pas être invoquée lorsqu'il aura été prouvé que la perte, selon les circonstances du fait, ne résulte pas de la nature de la marchandise ou des circonstances dans lesquelles s'est produit le manquant.

En cas de perte totale de la marchandise, il ne pourra être fait aucune déduction résultant du déchet de route.

Art. 33. — Si la livraison n'a pas lieu dans les trente jours qui suivent l'expiration du délai fixé pour la livraison (*Voir* art. 14), l'ayant droit peut, sans avoir à fournir d'autre preuve, considérer la marchandise comme perdue.

Art. 34. — Si, en vertu des articles précédents, l'indemnité pour perte totale ou partielle de la marchandise est mise à la charge du chemin de fer,

Droits réservés au Cnam et à ses partenaires

l'indemnité sera calculée d'après le prix courant de marchandises de même nature et qualité au lieu et à l'époque où la livraison aurait dû s'effectuer. A défaut de prix courant, l'indemnité sera calculée d'après la valeur ordinaire de la marchandise évaluée sur les mêmes bases. Les droits de douane, de transport et autres frais qui auraient pu être réclamés si la marchandise était arrivée à destination, seront déduits du montant de l'indemnité.

Art. 35. — Les chemins de fer auront la faculté d'offrir au public des tarifs spéciaux, aux termes desquels l'expéditeur aura le droit de déclarer dans la lettre de voiture une valeur qui ne sera pas supérieure au maximum fixé par ces tarifs, mais seulement aux conditions suivantes :

1° Les conditions spéciales (tarifs spéciaux) devront avoir été approuvées par les autorités compétentes de chacun des États à parcourir ;

2° Ces conditions spéciales devront correspondre avec une réduction de prix sur le prix du transport total calculé d'après les tarifs ordinaires de chaque administration ;

3° Elles devront être applicables à la totalité du parcours à effectuer.

Si toutes ces conditions sont réalisées, l'ayant droit ne recevra au maximum, pour indemnité (*Voir* art. 34), que la valeur ainsi déclarée.

Art. 36. — Si la marchandise perdue est retrouvée, l'ayant droit doit en être immédiatement averti.

Dans le délai de trente jours depuis le jour où il en aura été averti, l'ayant droit pourra exiger que la marchandise lui soit délivrée sans frais, à son choix, à la gare de départ ou à la gare de destination désignée dans la lettre de voiture, moyennant restitution de l'indemnité qu'il a reçue.

Art. 37. — Dans le cas d'avarie, l'indemnité à payer doit représenter la différence entre la valeur vénale de la marchandise avariée et celle de la marchandise non avariée, calculée d'après l'article 34.

En cas de déclaration de valeur faite conformément à l'article 35, l'indemnité sera proportionnellement réduite.

Art. 38. — S'il y a une déclaration de l'intérêt à la livraison, il pourra être alloué, en cas de perte totale ou partielle, en outre de l'indemnité fixée d'après les articles 34 et 35, et en cas d'avarie, en outre de l'indemnité fixée d'après l'article 37, des dommages-intérêts qui ne pourront dépasser la somme fixée par la déclaration, à charge par l'ayant droit d'établir le dommage.

Le règlement d'exécution fixera le maximum de la taxe supplémentaire que l'expéditeur aura à payer en cas de déclaration de la somme représentant l'intérêt à la livraison.

Art. 39. — Le chemin de fer est responsable du dommage occasionné par l'inobservation des délais de livraison (*Voir* art. 14), à moins qu'il ne prouve qu'il a donné à la marchandise tous les soins d'un voiturier diligent et que ces soins ont été impuissants à éviter le retard.

Art. 40. — En cas de retard dans la livraison, il pourra être réclamé un quart du prix de transport pour un retard ne dépassant pas un quart du délai de livraison, et la moitié du prix de transport pour tout retard de plus de ce quart, sans qu'il soit nécessaire de prouver qu'un dommage est résulté de ce retard. Si cette preuve est fournie, il pourra être alloué, à titre de dommages-

Droits réservés au Cnam et à ses partenaires

intérêts, une somme qui ne devra toutefois pas dépasser le prix de transport.

S'il y a eu déclaration de l'intérêt à la livraison, il pourra être réclamé la moitié du prix de transport pour un retard ne dépassant pas un quart du délai de livraison et la totalité de ce prix pour tout retard de plus de ce quart, sans qu'il soit nécessaire de prouver qu'un dommage est résulté de ce retard. Si cette preuve est fournie, il pourra être alloué le montant de ce dommage. Dans l'un et l'autre cas, le montant de l'indemnité ne pourra pas dépasser la somme déclarée.

Art. 41. — Le paiement de l'indemnité pleine et entière pourra être demandé dans tous les cas (*Voir* art. 34, 35, 37, 38, 39, 40) où le dommage aurait pour cause un dol ou une faute grave de la part du chemin de fer.

Art. 42. — L'ayant droit pourra demander des intérêts à raison de six pour cent de la somme fixée comme indemnité. Ces intérêts commencent à courir, pour perte totale ou partielle et avarie, à partir du jour où la livraison aurait dû avoir lieu, et, pour retard, à partir du jour où la livraison est faite.

Art. 43. — La responsabilité, telle qu'elle résulte du contrat de transport, ne s'applique pas aux objets qui, bien qu'exclus du transport, ou admis seulement sous certaines conditions, auraient été néanmoins expédiés sous une fausse déclaration, ou pour lesquels l'expéditeur n'aurait pas rempli les mesures de sûreté prescrites.

Art. 44. — Le paiement du prix de transport et des autres frais à la charge de la marchandise et la réception de la marchandise éteignent toute action contre le chemin de fer provenant du contrat de transport.

L'action n'est pas éteinte :

1° Si l'ayant droit peut fournir la preuve que le dommage a pour cause un dol ou une faute grave du chemin de fer ;

2° En cas de réclamation pour cause de retard, lorsqu'elle est faite dans un délai ne dépassant pas huit jours, non compris celui de la réception, à une des administrations désignées comme responsables par l'article 27 ;

3° En cas de réclamation pour défauts constatés conformément à l'article 25, avant l'acceptation de la marchandise, ou dont la constatation aurait dû être faite conformément à l'article 25 et n'a été omise que par la faute de l'administration ;

4° En cas de réclamation pour dommages non apparents extérieurement, dont l'existence est constatée après la réception, mais seulement aux conditions suivantes :

a.—La demande en constatation faite au chemin de fer ou au tribunal compétent, conformément à l'article 25, doit avoir lieu immédiatement après la découverte du dommage, et, au plus tard, dans les dix jours à partir de la réception de la marchandise ;

b.—L'ayant droit doit prouver que le dommage s'est produit dans l'intervalle écoulé entre la remise au transport et la livraison.

Le destinataire sera libre de refuser la réception de la marchandise, même après réception de la lettre de voiture et paiement des frais de transport, aussi longtemps que le dommage, dont il soutient l'existence, n'aura pas été

Droits réservés au Cnam et à ses partenaires

constaté conformément à sa réquisition. Les réserves faites lors de la réception de la marchandise ne sont d'aucun effet.

Si l'un ou l'autre de plusieurs objets désignés dans la lettre de voiture venaient à manquer lors de la livraison, le destinataire pourra exclure dans la quittance (*Voir* art. 16) les colis non livrés, en les désignant spécialement.

Art. 45. — Les réclamations éteintes conformément aux dispositions de l'article 44 ne peuvent être reprises ni sous la forme d'une demande reconventionnelle, ni sous celle d'une exception.

Art. 46. — Les actions en indemnité ou exceptions, pour perte totale ou partielle, avarie de la marchandise ou retard dans sa livraison, sont prescrites par un an, lorsque l'indemnité n'a pas déjà été fixée par une reconnaissance de l'administration, par transaction ou par un jugement. La prescription est de cinq ans, s'il s'agit d'une action en dommages-intérêts, prévue à l'article 44, n° 1.

La prescription court à partir du jour de la livraison, en cas d'avarie ou de perte partielle de la marchandise; elle court du jour où expire le délai de livraison, en cas de perte totale de la marchandise ou de retard dans la livraison.

La prescription de l'action ou de l'exception est interrompue non seulement par une demande en justice, mais encore par une réclamation écrite remise par l'ayant droit à l'une des administrations responsables en vertu de l'article 27.

Si l'administration rejette la réclamation et si elle retourne, en même temps, au requérant les pièces qui lui avaient été remises à l'appui (lettre de voiture, procès-verbaux, etc.), une nouvelle prescription court du jour de la réception de ces pièces. Cette prescription d'un an, ou de cinq ans, suivant le cas, ne peut plus être interrompue que par une demande en justice.

Art. 47. — L'administration qui a payé une indemnité en vertu des dispositions de la présente convention aura le droit d'exercer un recours contre les administrations qui ont concouru au transport, conformément aux dispositions suivantes :

1° L'administration par la faute de laquelle le dommage a été causé en est seule responsable;

2° Lorsque le dommage a été causé par le fait de plusieurs administrations, chacune d'elles répond du dommage causé par sa propre faute. Si, dans l'espèce, une telle distinction est impossible selon les circonstances du fait, la part de l'indemnité à payer par chaque administration sera fixée proportionnellement au degré de leur culpabilité respective;

3° S'il ne peut être prouvé que le dommage a été causé par la faute d'une ou de plusieurs administrations, toutes les administrations intéressées au transport, à l'exception de celles qui prouveront que le dommage n'a pas été occasionné sur leurs lignes, répondront du dommage proportionnellement aux prix de transport que chacune d'elles aurait perçus conformément au tarif en cas de l'exécution régulière du transport.

Art. 48. — Les règles énoncées dans l'article 47 seront appliquées en cas de retard. Si le retard a eu pour cause une faute collective de plusieurs admi-

Droits réservés au Cnam et à ses partenaires

nistrations, l'indemnité sera mise à la charge des chemins de fer proportionnellement à la durée du retard ayant eu lieu sur leurs réseaux respectifs.

Les dispositions concernant l'exécution de la présente convention déterminent la manière dont, à défaut de conventions spéciales, le délai de livraison doit être réparti entre les divers chemins de fer qui participent au transport.

Art. 49. — En cas de recours, il n'y aura pas de solidarité entre plusieurs administrations intéressées au transport.

Art. 50. — La demande en recours des administrations entre elles a pour base, *in quali et quanto*, la décision définitive rendue au procès principal contre l'administration exerçant le recours en indemnité, pourvu que l'assignation ait été dûment dénoncée aux administrations à actionner par voie de recours et que celles-ci aient été à même d'intervenir dans le procès. Le juge saisi de l'action principale fixera selon les circonstances du fait les délais strictement nécessaires pour l'exercice de ce droit.

Art. 51. — L'administration qui veut exercer son recours doit former sa demande dans une seule et même instance contre toutes les administrations intéressées, avec lesquelles elle n'a pas transigé, sous peine de perdre son recours contre les administrations non actionnées.

Le juge doit statuer par un seul et même jugement, les administrations actionnées ne pouvant exercer un recours ultérieur.

Art. 52. — Il ne sera pas permis d'introduire le recours en garantie dans l'instance relative à la demande principale en indemnité.

Art. 53. — Le tribunal du domicile de l'administration contre laquelle le recours s'exerce est exclusivement compétent pour les actions en recours.

Lorsque l'action est intentée contre plusieurs administrations, le tribunal exclusivement compétent est celui du domicile de l'administration la plus rapprochée de la demanderesse.

Art. 54. — Sont réservées les conventions particulières que les administrations peuvent, soit d'avance, soit dans chaque cas spécial, contracter entre elles concernant les recours.

Art. 55. — Sauf dispositions contraires contenues dans la présente convention, la procédure à suivre sera celle du tribunal compétent.

Lorsqu'il s'agira de constater l'existence, l'étendue ou la répartition d'un dommage, notamment dans les cas prévus par les articles 30, 31, 32, 34, 35, 37, 38, 39, 40, 41 et 47, le juge décidera selon sa libre conviction résultant de l'ensemble des débats, sans qu'il soit soumis à des règles de preuve.

Art. 56. — Les jugements prononcés contradictoirement ou par défaut par le tribunal compétent, en vertu des dispositions de la présente convention, sont exécutoires sur le territoire de tous les États signataires de cette convention, lorsqu'ils sont devenus exécutoires en vertu des lois à appliquer par le juge compétent. Cette disposition ne s'applique pas aux jugements qui ne sont exécutoires que provisoirement.

2° PROJET D'INSTITUTION D'UNE COMMISSION INTERNATIONALE

§ 1er.

Pour assurer la réalisation du but que les États contractants se sont pro-

Droits réservés au Cnam et à ses partenaires

posé en concluant la convention relative aux transports internationaux de marchandises par chemins de fer, une Commission internationale est instituée.

§ 2.

Les attributions de cette Commission consisteront, en général, à veiller à ce que les dispositions de ladite convention continuent de répondre aux exigences auxquelles elles sont destinées à pourvoir, et à soumettre, le cas échéant, aux Gouvernements contractants les propositions nécessaires.

Lorsque l'exploitation d'un chemin de fer ne présentera pas les garanties qui sont indispensables pour que les relations en service international puissent être imposées aux autres chemins de fer, il appartiendra à la Commission de déclarer ou que l'obligation d'accepter les transports internationaux auxquels ce chemin de fer devait concourir n'existe pas, ou que cette obligation n'existe que sous certaines conditions. La Commission déterminera ces conditions.

Enfin la Commission sera appelée à coopérer au règlement des contestations concernant les recours entre administrations sur le pied de ladite convention.

§ 3.

Chacun des États contractants nommera deux membres de la Commission.

La Commission se réunira en session ordinaire chaque année dans le courant du mois de mai. Elle s'assemblera en session extraordinaire chaque fois que la demande en sera faite par l'un des États contractants.

§ 4.

La direction des affaires rentrant dans les attributions de la Commission appartiendra à l'un des États contractants pour la durée de l'année qui commencera à la clôture d'une session ordinaire, pour finir à la clôture de la session ordinaire suivante.

L'ordre dans lequel les États contractants seront successivement chargés de cette direction sera réglé par un tirage au sort qui aura lieu à la première réunion de la Commission.

A mesure que d'autres États adhéreront à ladite convention, la place qu'ils occuperont dans l'ordre ainsi réglé sera fixée par la voie du sort.

Le Gouvernement fédéral de la Suisse exercera la direction jusqu'à la clôture de la première session ordinaire.

§ 5.

La Commission fera son règlement d'ordre intérieur. L'État dirigeant préparera les objets à soumettre à la Commission ; il fixera l'ordre du jour, transmettra à chaque État contractant les propositions à discuter deux mois au moins avant l'ouverture de la session, et nommera, s'il y a lieu, des rapporteurs parmi les membres de la Commission.

Les propositions présentées par les autres États contractants seront transmises à l'État dirigeant trois mois au moins avant l'ouverture de la session dans laquelle elles seront discutées.

Droits réservés au Cnam et à ses partenaires

Si une proposition est présentée comme urgente en dehors des délais prémentionnés, la question d'urgence sera soumise au vote de la Commission.

§ 6.

La Commission aura un bureau central, dont le siège sera permanent dans la ville qu'elle désignera.

§ 7.

Les sessions de la Commission auront lieu dans une ville de l'État dirigeant, à moins que, d'accord avec celui-ci, la Commission ne choisisse une autre ville.

L'État dirigeant a la présidence des séances de la Commission.

§ 8.

La Commission décidera de la publicité à donner à ses actes et à tous documents qu'elle jugerait utile de porter à la connaissance des intéressés; elle règlera le mode de publication, soit en usant de la voie d'un journal, soit de toute autre manière.

§ 9.

Les résolutions de la Commission seront prises à la simple majorité des voix. Chacun des États contractants aura une voix. La présence d'un de ses délégués suffira pour la votation.

§ 10.

Lorsqu'il s'agira de prendre, à l'égard d'un chemin de fer, l'une des mesures prévues à l'alinéa 2 du paragraphe 2, l'État dirigeant, au nom de la Commission, lui communiquera les griefs produits à sa charge et lui fixera un délai d'un mois au moins pour présenter sa justification par écrit, laquelle sera transmise à chacun des États contractants.

La décision de la Commission aura son effet du jour de sa publication.

La décision de la Commission sera notifiée, avant la publication, à l'État au territoire duquel appartiendra le chemin de fer en cause. Cet État aura le droit de former opposition dans le délai d'un mois à dater de la notification, en faisant en même temps connaître les moyens qu'il propose pour sauvegarder les intérêts des autres chemins de fer. Dans ce cas la décision ne sera pas publiée.

Dans le cas de faillite déclarée d'un chemin de fer, l'État dirigeant pourra prendre à titre provisoire les mesures indiquées à l'alinéa 2 du paragraphe 2, sans attendre la réunion de la Commission.

§ 11.

La Commission statuera en premier et dernier ressort sur les contestations relatives aux recours entre administrations, lorsque les parties intéressées seront convenues, soit par une stipulation générale et en vue de tous les

Droits réservés au Cnam et à ses partenaires

litiges de ce genre, soit par un compromis spécial, de s'en rapporter à son arbitrage.

Elle nommera, à cet effet, dans son sein et par élection, conformément au paragraphe 9, une Commission spéciale, composée de sept membres effectifs et de trois membres suppléants, qui prononceront suivant leur appréciation personnelle.

La Commission règlera, en tant que de besoin, la procédure à suivre.

Les litiges seront instruits et jugés sans autres frais que ceux d'enquêtes, d'expertises et de notifications authentiques.

Les sentences prononcées par la Commission spéciale ne seront soumises à aucune formalité ou taxation fiscale. Les débours ci-dessus mentionnés seront à la charge de la partie qui y sera condamnée par la sentence.

Les décisions de la Commission spéciale seront définitives et exécutoires sur le territoire de tous les États contractants, sans aucun recours ni revision judiciaire.

§ 12.

Le montant des frais communs sera fixé par la Commission, et les États contractants y contribueront par parts égales.

ANNEXE CXXIX

Projet de convention de 1881.

1° PROJET DE CONVENTION INTERNATIONALE.

Article 1er. — La présente convention internationale s'applique à tous les transports de marchandises qui sont exécutés, sur la base d'une lettre de voiture directe, du territoire de l'un des États contractants à destination du territoire d'un autre État contractant, par les lignes de chemin de fer qui seront désignées à cet effet par chacun des États comme remplissant les conditions nécessaires pour le service international.

Les dispositions à prendre d'un commun accord entre les États contractants, pour l'exécution de la présente convention, auront la même valeur que la convention elle-même.

Art. 2. — Les dispositions de la présente convention ne sont pas applicables au transport des objets suivants :

1° Les objets dont le monopole est réservé à l'administration des postes, ne fût-ce que sur l'un des territoires à parcourir;

Droits réservés au Cnam et à ses partenaires

2° Les objets qui, par leur dimension, leur poids ou leur conditionnement, ne se prêteraient pas au transport, à raison du matériel et des aménagements, même d'un seul des chemins de fer dont le concours est nécessaire pour l'exécution du transport.

3° Les objets dont le transport serait interdit, par mesure d'ordre public, sur le territoire de l'un des États à traverser.

Art. 3. — Les dispositions à émettre pour l'exécution de la présente convention désigneront les objets qui, à raison de leur grande valeur, de leur nature ou des dangers qu'ils présenteraient pour la régularité et la sécurité de l'exploitation, seront exclus du transport international réglé par la présente convention, ou ne seront admis à ce transport que sous certaines conditions.

Art. 4. — Il est loisible aux chemins de fer de constituer entre eux des associations ou unions en vue des transports internationaux.

Toutefois, les conditions des tarifs communs de ces associations ou unions, de même que celles contenues dans les tarifs particuliers de chaque chemin de fer, ne seront valables en ce qui concerne les transports internationaux qu'autant qu'elles ne seront pas contraires à la présente convention ou aux dispositions à émettre; sinon, elles seront considérées comme nulles et non avenues.

Art. 5. — Tout chemin de fer désigné, comme il est dit à l'article 1er, est tenu d'effectuer, en se conformant aux clauses et conditions de la présente convention et des dispositions à émettre, tout envoi de marchandises constituant un transport international, pourvu :

1° Que l'expéditeur se conforme aux prescriptions de la convention et des dispositions à émettre;

2° Que le transport soit possible, eu égard aux moyens ordinaires de transport;

3° Que des circonstances de force majeure ne s'opposent pas au transport.

Les chemins de fer ne sont tenus d'accepter les expéditions qu'autant que le transport pourra en être effectué immédiatement. Les dispositions particulières en vigueur pour la gare d'expédition détermineront si cette gare sera tenue de prendre provisoirement en dépôt les marchandises dont le transport ne pourrait pas s'effectuer immédiatement.

Les expéditions s'effectueront dans l'ordre de leur acceptation au transport, à moins que le chemin de fer ne puisse faire valoir un motif suffisant, fondé sur les nécessités du service de l'exploitation ou sur l'intérêt public.

Toute contravention aux dispositions de cet article pourra donner lieu à une action en réparation du préjudice causé.

Art. 6. — Toute expédition internationale (art. 1er) doit être accompagnée d'une lettre de voiture, qui contiendra les mentions suivantes :

a. — Le lieu et la date où la lettre de voiture a été créée;

b. — La désignation de la gare d'expédition et de l'administration expéditrice;

c. — La désignation de la gare de destination, le nom et le domicile du destinataire, ainsi que, le cas échéant, la mention que la marchandise est livrable en gare (station restante);

Droits réservés au Cnam et à ses partenaires

d. — La désignation de la nature de la marchandise, l'indication du poids ou un renseignement remplaçant cette indication conformément aux dispositions spéciales du chemin de fer expéditeur; en outre, pour les marchandises par colis, le nombre, la description de l'emballage, les marques et numéros des colis;

e. — La demande faite par l'expéditeur de l'application de tarifs spéciaux aux conditions autorisées aux articles 14 et 35;

f. — La déclaration, s'il y a lieu, de la somme représentant l'intérêt à la livraison (art. 38 et 40);

g. — La mention si l'expédition doit être faite en grande ou en petite vitesse;

h. — L'énumération détaillée des papiers requis par les douanes, octrois et autorités de police, et qui doivent accompagner la marchandise;

i. — La mention de l'expédition en port payé s'il y a lieu, soit que l'expéditeur ait soldé le montant réel des frais de transport, soit qu'il ait fait un dépôt destiné à couvrir ces frais de transport (art. 12, alinéa 3);

k. — Le remboursement grevant la marchandise et les débours qui auraient été acceptés par le chemin de fer (art. 13);

l. — La mention de la voie à suivre;

A défaut de cette indication, le chemin de fer doit choisir la voie qui lui paraît la plus avantageuse pour l'expéditeur. Le chemin de fer n'est responsable des conséquences résultant de ce choix que s'il y a eu faute grave de sa part;

m. — Le nom ou la raison commerciale de l'expéditeur, constaté par sa signature, ainsi que l'indication de son adresse. La signature pourra être imprimée ou remplacée par le timbre de l'expéditeur, si les lois ou règlements du lieu le permettent.

Les prescriptions de détail concernant la rédaction et le contenu de la lettre de la voiture, et notamment le formulaire à appliquer, sont renvoyées aux dispositions à émettre.

Il est interdit d'insérer dans la lettre de voiture d'autres déclarations, de remplacer cette lettre par d'autres pièces ou d'y ajouter d'autres documents que ceux autorisés par la présente convention ou les dispositions à émettre.

Toutefois, lorsque les lois et règlements du lieu de l'expédition l'ordonneront, le chemin de fer pourra exiger de l'expéditeur, outre la lettre de voiture, une pièce destinée à rester entre les mains de l'administration pour lui servir de preuve du contrat de transport.

Art. 7. — L'expéditeur est responsable de l'exactitude des indications et déclarations contenues dans la lettre de voiture; il supporte toutes les conséquences résultant de déclarations irrégulières, inexactes ou incomplètes.

Le chemin de fer a toujours le droit de vérifier si le contenu des colis répond aux énonciations de la lettre de voiture. La vérification sera faite conformément aux lois et règlements du territoire où elle aura lieu, l'expéditeur présent ou dûment appelé.

Les lois et règlements de chaque État règleront également ce qui concerne le droit et l'obligation de constater et de contrôler le poids de la marchandise ou le nombre des colis.

Droits réservés au Cnam et à ses partenaires

Les dispositions à émettre fixeront la surtaxe qui, en cas de fausse déclaration du contenu, ainsi qu'en cas de surcharge d'un wagon chargé par l'expéditeur et dont il n'aura pas demandé le pesage, devra être payée aux chemins de fer ayant pris part au transport, sans préjudice, s'il y a lieu, du paiement complémentaire de la différence des frais de transport et de toute indemnité pour le dommage qui en résulterait, ainsi que de la peine encourue en vertu des dispositions pénales ou des règlements de police.

Art. 8. — Le contrat de transport est conclu dès que la gare expéditrice a accepté au transport la marchandise avec la lettre de voiture. La gare expéditrice constate l'acceptation en apposant sur la lettre de voiture son timbre, portant la date de l'acceptation.

L'apposition du timbre doit avoir lieu immédiatement après la livraison complète de la marchandise désignée dans une même lettre de voiture. L'expéditeur peut demander que ladite apposition soit faite en sa présence.

Après l'apposition du timbre, la lettre de voiture fait preuve du contrat de transport.

Toutefois, en ce qui concerne les marchandises à charger et à décharger par l'expéditeur et le destinataire, conformément aux tarifs du chemin de fer expéditeur, les énonciations de la lettre de voiture relatives soit au poids, soit au nombre des colis, ne feront preuve contre le chemin de fer qu'autant que la vérification de ce poids et du nombre des colis aura été faite par le chemin de fer et constatée sur la lettre de voiture.

Le chemin de fer est tenu de certifier la réception de la marchandise et la date de la remise au transport, sur un duplicata de la lettre de voiture qui devra lui être présenté par l'expéditeur en même temps que la lettre de voiture.

Ce duplicata n'a la valeur ni de la lettre de voiture accompagnant l'envoi, ni d'un connaissement.

Art. 9. — Lorsque la nature de la marchandise nécessite un emballage pour la préserver de pertes et avaries en cours de transport, ce soin incombe à l'expéditeur.

Si l'expéditeur n'a pas rempli ce devoir, le chemin de fer, à moins qu'il ne refuse la marchandise, sera en droit de demander que l'expéditeur reconnaisse, sous une mention spéciale dans la lettre de voiture, soit le manque absolu d'emballage, soit son conditionnement défectueux, et qu'en outre il remette à la gare expéditrice une déclaration spéciale conforme au modèle qui sera déterminé dans les dispositions à émettre.

L'expéditeur est responsable des conséquences des défauts ainsi constatés, de même que des vices non apparents de l'emballage. Tous les dommages résultant de ces défectuosités d'emballage sont à la charge de l'expéditeur, qui, le cas échéant, devra indemniser le chemin de fer. S'il n'y a pas eu de déclaration, l'expéditeur ne sera responsable des défauts apparents de l'emballage que lorsqu'il sera coupable de dol.

Art. 10. — L'expéditeur est tenu de joindre à la lettre de voiture les papiers qui, avant la remise de la marchandise au destinataire, sont nécessaires à l'accomplissement des formalités de douane, d'octroi ou de police. L'expéditeur est responsable envers le chemin de fer de tous dommages qui pourraient

Droits réservés au Cnam et à ses partenaires

résulter de l'absence, de l'insuffisance ou de l'irrégularité de ces pièces, sauf le cas de faute de la part du chemin de fer.

Le chemin de fer n'est pas tenu d'examiner si les papiers sont exacts et suffisants.

Les formalités de douane, d'octroi ou de police seront remplies en cours de route par le chemin de fer. Celui-ci sera libre de confier ce soin à un commissionnaire ou de s'en charger lui-même. Dans ce dernier cas, le chemin de fer aura les obligations d'un commissionnaire.

Toutefois l'ayant droit à la marchandise pourra assister aux opérations de douane pour donner tous les renseignements nécessaires concernant la tarification de la marchandise, et présenter ses observations. Cette faculté donnée à l'ayant droit n'emporte ni le droit de prendre possession de la marchandise, ni le droit de procéder aux opérations de douane.

Le destinataire aura le droit de remplir à l'arrivée les formalités de douane et d'octroi, à moins de stipulations contraires dans la lettre de voiture.

Art. 11. — Les prix de transport seront calculés conformément aux tarifs légalement en vigueur et dûment publiés. Tout traité particulier, qui aurait pour effet d'accorder à un ou plusieurs expéditeurs une réduction de prix sur les tarifs, est formellement interdit et nul de plein droit. Toutefois sont autorisées les réductions de prix dûment publiées et également accessibles à tous aux mêmes conditions.

Il ne sera perçu, au profit des chemins de fer, en sus des taxes de transport et des frais accessoires ou spéciaux prévus par les tarifs, aucune autre somme que les dépenses faites par les chemins de fer, — tels que droits de sortie, d'entrée et de transit, frais de camionnage d'une gare à l'autre non indiqués par le tarif, frais de réparations nécessités par le conditionnement extérieur ou intérieur des marchandises pour en assurer la conservation, ces derniers frais dûment constatés par un procès-verbal. Ces dépenses devront être mentionnées sur la lettre de voiture, qui sera accompagnée des pièces justificatives.

Art. 12. — Si les frais de transport n'ont pas été payés lors de la remise de la marchandise au transport, ils seront considérés comme mis à la charge du destinataire.

Le chemin de fer expéditeur peut exiger l'avance des frais de transport lorsqu'il s'agit de marchandises qui, d'après son appréciation, sont sujettes à une prompte détérioration, ou qui, à cause de leur valeur minime, ne lui garantissent pas suffisamment les frais de transport.

Si, en cas de transport en port payé, le montant des frais ne peut pas être fixé exactement au moment de l'expédition, le chemin de fer pourra exiger le dépôt d'une somme représentant approximativement ces frais.

En cas d'application irrégulière du tarif ou d'erreurs de calcul dans la fixation des frais de transport et frais accessoires, la différence en plus ou moins devra être remboursée. Toute réclamation pour erreur n'est recevable que si elle est faite dans le délai d'un an à partir du jour du paiement. Les dispositions contenues dans l'article 46, alinéa 3, sont applicables aux réclama-

Droits réservés au Cnam et à ses partenaires

tions mentionnées dans le présent article, tant contre le chemin de fer qu'en sa faveur. N'est pas applicable la première partie de l'article 44.

Art. 13. — L'expéditeur pourra grever d'un remboursement la marchandise jusqu'à concurrence de sa valeur. Toutefois, ce remboursement ne pourra excéder le maximum fixé par les dispositions à émettre qu'autant que tous les chemins de fer qui participent au transport y consentiront. Les marchandises dont le prix de transport peut être réclamé d'avance (art. 12, alinéa 2) ne pourront pas être grevées d'un remboursement.

L'envoi contre remboursement donnera lieu à la perception d'une taxe à déterminer par les tarifs.

Le chemin de fer ne sera tenu de payer le remboursement à l'expéditeur que du moment où le montant en aura été soldé par le destinataire. Le chemin de fer n'est pas tenu de payer d'avance les débours faits avant la consignation de la marchandise.

Si la marchandise a été délivrée au destinataire sans encaissement préalable du remboursement, le chemin de fer sera responsable du dommage et sera tenu de payer immédiatement à l'expéditeur le montant de ce dommage jusqu'à concurrence du montant du remboursement, sauf son recours contre le destinataire.

Art. 14. — Les dispositions à émettre établiront des prescriptions générales concernant les délais maxima de livraison, le calcul, le point de départ, l'expiration et l'interruption des délais de livraison.

Lorsque d'après les lois et règlements d'un pays il peut être créé des tarifs spéciaux à prix réduits et à délais allongés, les administrations de chemins de fer de ce pays pourront aussi appliquer ces tarifs à délais allongés dans le trafic international.

Les délais de livraison sont d'ailleurs fixés par les dispositions des tarifs applicables dans chaque cas spécial.

Art. 15. — L'expéditeur a seul le droit de disposer de la marchandise, soit en la retirant à la gare de départ, soit en l'arrêtant en cours de route, soit en la faisant délivrer au lieu de destination ou en cours de route à une personne autre que celle du destinataire indiqué sur la lettre de voiture.

Toutefois l'expéditeur ne peut exercer ce droit qu'autant qu'il est porteur du duplicata de la lettre de voiture. Le chemin de fer qui se sera conformé aux ordres de l'expéditeur, sans exiger la représentation de ce duplicata, sera responsable vis-à-vis de l'ayant droit, auquel ce duplicata aura été remis par l'expéditeur.

Le chemin de fer n'est tenu d'exécuter les ordres ultérieurs de l'expéditeur que lorsqu'ils sont transmis par l'intermédiaire de la gare d'expédition.

Le droit de l'expéditeur, même muni du duplicata, cesse lorsque, la marchandise étant arrivée à destination, la lettre de voiture a été remise au destinataire, ou que celui-ci a intenté l'action mentionnée à l'article 16 par l'assignation du chemin de fer. A partir de ce moment, le droit de disposer passe au destinataire, aux ordres duquel le chemin de fer doit se conformer sous peine d'être responsable envers lui de la marchandise.

Le chemin de fer ne peut se refuser à l'exécution des ordres ultérieurs qui

Droits réservés au Cnam et à ses partenaires

lui sont donnés par l'ayant droit, ni apporter des retards ou des changements à ces ordres, qu'autant qu'il en résulterait un trouble dans le service régulier de l'exploitation.

Les ordres doivent être donnés par écrit et signés par l'ayant droit.

Le chemin de fer aura droit au remboursement des frais résultant de l'exécution d'un ordre postérieur, à moins que l'ordre ne soit causé par sa propre faute.

Art. 16. — Le chemin de fer est tenu de délivrer, au lieu de destination, la lettre de voiture et la marchandise au destinataire, contre quittance et remboursement du montant des créances résultant de la lettre de voiture.

Après l'arrivée de la marchandise au lieu de destination, le destinataire est autorisé, soit qu'il agisse dans son propre intérêt, soit dans l'intérêt d'autrui, à faire valoir en son propre nom, vis-à-vis du chemin de fer, les droits résultant du contrat de transport pour l'exécution des obligations que ce contrat lui impose. Il pourra, notamment, demander au chemin de fer la remise de la lettre de voiture et la délivrance de la marchandise. Ce droit s'éteint quand l'expéditeur, muni du duplicata, a donné au chemin de fer, en vertu de l'article 15, un ordre contraire.

La station destinataire désignée par l'expéditeur est considérée comme lieu de livraison.

Art. 17. — La réception de la marchandise et de la lettre de voiture oblige le destinaire à payer au chemin de fer le montant des créances résultant de la lettre de voiture.

Art. 18. — Si le transport est empêché ou interrompu par force majeure ou par un cas fortuit quelconque, et que la marchandise ne puisse pas être transportée par une autre route, le chemin de fer demandera de nouvelles instructions à l'expéditeur.

L'expéditeur pourra résilier le contrat, à charge par lui de payer au chemin de fer le montant des frais préparatoires au transport, ceux de déchargement, et ceux de transport proportionnellement à la distance déjà parcourue, à moins que le chemin de fer ne soit en faute.

Lorsqu'en cas d'interruption le transport peut être effectué par une autre route, le chemin de fer aura le droit de décider, en se laissant guider par l'intérêt de l'expéditeur, s'il convient, soit de faire continuer la marchandise par cette autre route, soit de l'arrêter en demandant des instructions à l'expéditeur.

Si l'expéditeur n'est pas en possession du duplicata de la lettre de voiture, les instructions qu'il donnera, dans les cas prévus par le présent article, ne pourront pas modifier la personne du destinataire, ni le lieu de destination.

Art. 19. — La livraison des marchandises, ainsi que l'obligation éventuelle du chemin de fer de remettre la marchandise au domicile d'un destinataire non domicilié à la station de destination, sont réglés conformément aux lois et règlements en vigueur, applicables au chemin de fer chargé de la livraison.

Art. 20. — Le chemin de fer dernier transporteur est tenu d'opérer, lors de la livraison, le recouvremnnt de la totalité des créances résultant de la lettre de voiture, notamment des frais de transport, des frais accessoires, de

Droits réservés au Cnam et à ses partenaires

ceux de douane et autres débours nécessités par l'exécution du transport, ainsi que des remboursements et autres sommes qui pourraient grever la marchandise. Il opère ces recouvrements tant pour son compte que pour celui des chemins de fer précédents ou des autres intéressés.

Art. 21. — Le chemin de fer a sur la marchandise les droits d'un créancier gagiste pour la totalité des créances indiquées dans l'article 20. Ces droits subsistent aussi longtemps que la marchandise se trouve entre les mains du chemin de fer ou d'un tiers qui la détient pour lui.

Art. 22. — Les effets du droit de gage seront réglés d'après les lois du pays où s'effectue la livraison.

Art. 23. — Chaque chemin de fer est tenu, après encaissement des frais de transport et autres créances résultant du contrat de transport, de payer aux chemins de fer intéressés la part leur revenant sur ces frais et créances.

Le chemin de fer dernier transporteur est responsable du paiement de la lettre de voiture, s'il délivre la marchandise sans en recouvrer le montant, sous réserve de ses droits contre le destinataire.

La remise de la marchandise par un transporteur au transporteur subséquent donne le droit au premier de débiter de suite en compte courant le transporteur subséquent du montant des frais et créances dont était grevée la lettre de voiture au moment de la remise de la marchandise.

Les créances entre chemins de fer résultant du transport international seront insaisissables sur le territoire des États autre que l'État auquel appartient le chemin de fer créancier.

Art. 24. — Lorsqu'il se présente des empêchements à la livraison de la marchandise, la station chargée de la livraison doit en prévenir sans retard l'expéditeur par l'entremise de la gare d'expédition. Elle ne doit en aucun cas retourner la marchandise sans le consentement exprès de l'expéditeur.

Du reste, et sauf les dispositions de l'article suivant, le mode de procéder dans les cas d'empêchement à la livraison est déterminé par les lois et règlements en vigueur, applicables au chemin de fer chargé de la livraison.

Art. 25. — Dans tous les cas de perte totale ou partielle et d'avarie, les administrations de chemins de fer sont tenues de faire immédiatement des recherches, d'en constater le résultat par écrit, et de le communiquer aux intéressés sur leur demande, et en tous cas à la gare d'expédition.

Si le chemin de fer découvre ou suppose une perte partielle ou une avarie, ou si l'ayant droit en allègue l'existence, il sera immédiatement dressé un procès-verbal par le chemin de fer pour constater l'état de la marchandise, le montant du dommage et, autant que possible, la cause de la perte partielle et de l'avarie, et l'époque à laquelle elles remontent. En cas de perte totale de la marchandise, il sera également dressé un procès-verbal.

La vérification devra être faite conformément aux lois et règlements du pays où elle a lieu, en présence de témoins, ou, s'il y a lieu, avec le concours d'experts, l'ayant droit présent si possible.

En outre tout intéressé sera en droit de demander la constatation judiciaire de l'état de la marchandise.

Art. 26. — Les actions contre les chemins de fer qui naissent du contrat

Droits réservés au Cnam et à ses partenaires

de transport international n'appartiennent qu'à celui qui a le droit de disposer de la marchandise.

Si le duplicata n'est pas représenté par l'expéditeur, l'action ne peut être intentée que d'un commun accord entre l'expéditeur et le destinataire.

Art. 27. — Le chemin de fer qui a accepté au transport la marchandise avec la lettre de voiture est responsable de l'exécution du transport sur le parcours total jusqu'à la livraison.

Chaque chemin de fer subséquent, par le fait même de la remise de la marchandise avec la lettre de voiture primitive, participe au contrat conformément à la lettre de voiture et accepte l'obligation d'exécuter le transport en vertu de cette lettre.

L'action fondée sur le contrat de transport international ne pourra, sauf le recours des chemins de fer entre eux, être intentée que contre la première administration ou celle qui aura reçu en dernier lieu la marchandise avec la lettre de voiture, ou contre l'administration sur le réseau de laquelle le dommage aura été occasionné. Le demandeur aura le choix entre les susdites administrations.

L'action ne sera intentée que devant un tribunal siégeant dans l'État où l'administration actionnée aura son domicile, et qui sera compétent d'après les lois de cet État.

Une fois l'action intentée, le droit d'option entre les trois chemins de fer mentionnés à l'alinéa 3 est éteint.

Art. 28. — Les réclamations fondées sur le contrat de transport international ne pourront être formées que contre l'une des administrations désignées dans l'article 27, alinéa 3, même lorsqu'elles se présentent sous la forme de demandes reconventionnelles ou d'exceptions, à moins qu'il ne s'agisse d'une réclamation fondée sur le même contrat de transport que la demande principale, et que cette réclamation n'ait pas encore donné lieu à une action.

Art. 29. — Le chemin de fer est responsable des agents attachés à son service et des autres personnes qu'il emploie pour l'exécution du transport dont il s'est chargé.

Art. 30. — Le chemin de fer est responsable, sauf les dispositions contenues dans les articles ci-après, du dommage résultant de la perte (totale ou partielle) ou de l'avarie de la marchandise, à partir de l'acceptation au transport jusqu'à la livraison. Il sera déchargé de cette responsabilité s'il prouve que le dommage a eu pour cause une faute de l'ayant droit, un ordre de celui-ci ne résultant pas d'une faute du chemin de fer, un vice propre de la marchandise (détérioration intérieure, déchet, coulage ordinaire, etc.), ou un cas de force majeure.

Au cas où une lettre de voiture désigne un lieu de destination qui n'est pas une station de chemin de fer, la responsabilité du chemin de fer, basée sur la présente convention, cesse à la dernière gare. Le transport ultérieur est régi par l'article 19.

Art. 31. — Le chemin de fer n'est pas responsable :

1° De l'avarie survenue aux marchandises qui, en vertu des prescriptions

Droits réservés au Cnam et à ses partenaires

des tarifs ou des conventions passées avec l'expéditeur, sont transportées en vagons non fermés,

en tant que l'avarie sera résultée du danger inhérent à ce mode de transport;

2° De l'avarie survenue aux marchandises qui, suivant la déclaration de l'expéditeur dans la lettre de voiture (art. 9), sont remises en vrac ou avec un emballage défectueux, quoique, par leur nature et pour être à l'abri des pertes et avaries, elles exigent un emballage,

en tant que l'avarie sera résultée de la défectuosité de l'emballage;

3° De l'avarie survenue aux marchandises qui, en vertu des prescriptions des tarifs ou des conventions passées avec l'expéditeur, doivent être chargées ou déchargées par celui-ci ou par le destinataire,

en tant que l'avarie sera résultée du danger inhérent à l'opération du chargement et du déchargement ou d'un chargement défectueux;

4° De l'avarie survenue aux marchandises qui, pour des causes inhérentes à leur nature, sont exposées au danger particulier de se perdre en tout ou en partie ou d'être avariées, notamment à la suite de bris, rouille, détérioration intérieure et spontanée, coulage extraordinaire, dessiccation et déperdition,

en tant que l'avarie est résultée de ce danger;

5° De l'avarie survenue aux animaux vivants,

en tant que l'avarie est résultée du danger particulier que le transport de ces animaux entraîne pour eux;

6° De l'avarie survenue aux marchandises et bestiaux dont le transport, aux termes des tarifs ou des conventions passées avec l'expéditeur, ne s'effectue que sous escorte,

en tant que l'avarie est résultée du danger que l'escorte a pour but d'écarter.

Si, eu égard aux circonstances de fait, l'avarie a pu résulter de l'une des causes susmentionnées, il y aura présomption que l'avarie résulte de l'une de ces causes, à moins que l'ayant droit n'établisse le contraire.

Art. 32. — En ce qui concerne les marchandises qui, en raison de leur nature particulière, subissent, par le fait seul du transport, un déchet de poids, le chemin de fer ne répond de ces manquants qu'autant qu'ils dépassent la tolérance déterminée par les dispositions à émettre.

Dans le cas où plusieurs colis sont transportés avec une seule lettre de voiture, la tolérance sera calculée séparément pour chaque colis lorsque le poids des colis isolés est indiqué sur la lettre de voiture ou peut être constaté d'une autre manière.

Cette restriction de responsabilité ne peut pas toutefois être invoquée lorsqu'il aura été prouvé que la perte, selon les circonstances du fait, ne résulte pas de la nature de la marchandise, ou que la tolérance fixée ne peut pas s'appliquer à raison de la nature de la marchandise ou des circonstances dans lesquelles s'est produit le manquant.

En cas de perte totale de la marchandise, il ne pourra être fait aucune déduction résultant du déchet de route.

Art. 33. — Si la livraison n'a pas eu lieu dans les trente jours qui suivent

Droits réservés au Cnam et à ses partenaires

l'expiration du délai fixé pour la livraison (art. 14), l'ayant-droit peut, sans avoir à fournir d'autre preuve, considérer la marchandise comme perdue.

Art. 34. — Si, en vertu des articles précédents, l'indemnité pour perte totale ou partielle de la marchandise est mise à la charge du chemin de fer, l'indemnité sera calculée d'après le prix courant des marchandises de même nature et qualité, au lieu et à l'époque où la marchandise a été acceptée au transport. A défaut de prix courant, l'indemnité sera calculée d'après la valeur ordinaire de la marchandise évaluée sur les mêmes bases. Il sera alloué en outre les droits de douane, de transport et autres frais qui auraient pu être déboursés par l'expéditeur.

Art. 35. — Les chemins de fer auront la faculté d'offrir au public des conditions spéciales (tarifs spéciaux) dans lesquelles sera fixé le maximum de l'indemnité à payer en cas de perte ou avarie, à la condition que ces tarifs spéciaux correspondent à une réduction sur le prix de transport total calculé d'après les tarifs respectifs ordinaires de chaque administration, et que le même maximum de l'indemnité soit applicable à tout le parcours.

Art. 36. — Si la marchandise perdue est retrouvée, avant qu'il se soit écoulé quatre mois depuis le jour de l'expiration du délai de livraison, l'ayant droit doit en être immédiatement averti par le chemin de fer qui attendra ses instructions pour en disposer.

Dans le délai de trente jours depuis le jour où il en aura été averti, l'ayant droit pourra exiger que la marchandise lui soit délivrée sans frais, à son choix, à la gare de départ ou à la gare de destination désignée dans la lettre de voiture, moyennant restitution de l'indemnité qu'il a reçue.

Passé le délai de quatre mois ci-dessus indiqué, le chemin de fer disposera de la marchandise retrouvée conformément aux lois de son pays.

Art. 37. — En cas d'avarie, le chemin de fer aura à payer le montant intégral de la dépréciation subie par la marchandise. Si l'expédition a eu lieu sous le régime d'un tarif spécial conformément à l'article 35, l'indemnité à allouer sera proportionnellement réduite.

Art. 38. — S'il y a une déclaration d'intérêt à la livraison, il pourra être alloué, en cas de perte totale ou partielle, en outre de l'indemnité fixée par l'article 34, et en cas d'avarie, en outre de l'indemnité fixée d'après l'article 37, des dommages-intérêts qui ne pourront pas dépasser la somme fixée par la déclaration, à charge par l'ayant droit d'établir le dommage.

Les dispositions à émettre fixeront le maximum de la taxe supplémentaire que l'expéditeur aura à payer en cas de déclaration de la somme représentant l'intérêt à la livraison.

Art. 39. — Le chemin de fer est responsable du dommage occasionné par l'inobservation des délais de livraison (art. 14), à moins qu'il ne prouve que le retard provient d'une circonstance indépendante de sa volonté et de son fait.

Art. 40. — En cas de retard dans la livraison, il pourra être réclamé un dixième du prix du transport, pour un retard égal ou inférieur à un dixième du délai de transport; deux dixièmes quand le retard sera compris entre un dixième et deux dixièmes du délai, et ainsi de suite par dixième jusqu'aux

Droits réservés au Cnam et à ses partenaires

trois dixièmes du prix de transport, qui pourront être réclamés pour tout retard supérieur à quatre dixièmes du délai de transport, sans qu'il soit nécessaire de prouver qu'un dommage est résulté de ce retard. Si cette preuve est fournie, il pourra être alloué, à titre de dommages-intérêts, une somme qui ne devra pas, toutefois, dépasser le prix de transport.

S'il y a eu déclaration de l'intérêt à la livraison, il pourra être réclamé deux dixièmes du prix du transport pour un retard égal ou inférieur à un dixième du délai de transport; quatre dixièmes du prix du transport, quand le retard sera compris entre un dixième et deux dixièmes du délai, et ainsi de suite jusqu'aux dix dixièmes du prix du transport, c'est-à-dire la totalité de ce prix, qui pourra être réclamée pour tout retard supérieur à quatre dixièmes du délai de transport, sans qu'il soit nécessaire de prouver qu'un dommage est résulté de ce retard. Si cette preuve est fournie, il pourra être alloué le montant de ce dommage. Dans l'un et dans l'autre cas, le montant de l'indemnité ne pourra pas dépasser la somme déclarée.

Art. 41. — Le paiement de l'indemnité pleine et entière, comprenant les dommages et intérêts, pourra être demandé dans tous les cas (art. 34, 35, 37, 38, 40) où le dommage aurait pour cause un dol ou une faute grave de la part du chemin de fer.

Art. 42. — L'ayant droit pourra demander des intérêts à raison de 6 % de la somme fixée comme indemnité. Ces intérêts commencent à courir, pour perte totale ou partielle et avarie, à partir du jour où la livraison aurait dû avoir lieu, et, pour retard, à partir du jour où la livraison est faite.

Art. 43. — La responsabilité telle qu'elle résulte du contrat de transport ne s'applique pas aux objets qui, bien qu'exclus du transport ou admis seulement sous certaines conditions, auraient été néanmoins expédiés sous une fausse déclaration, ou pour lesquels l'expéditeur n'aurait pas rempli les mesures de sûreté prescrites.

Art. 44. — Le paiement du prix de transport et des autres frais à la charge de la marchandise et la réception de la marchandise éteignent, contre le chemin de fer, toute action provenant du contrat de transport.

L'action n'est pas éteinte :

1° Si l'ayant droit peut fournir la preuve que le dommage a pour cause un dol ou une faute grave du chemin de fer;

2° En cas de réclamation pour cause de retard, lorsqu'elle est faite à l'une des administrations désignées comme responsables par l'article 27 dans un délai ne dépassant pas sept jours, non compris celui de la réception;

3° En cas de réclamation pour défauts constatés conformément à l'article 25, avant l'acceptation de la marchandise par le destinataire, ou dont la constatation aurait dû être faite conformément à l'article 25, et n'a été omise que par la faute de l'administration;

4° En cas de réclamation pour dommages non apparents extérieurement, dont l'existence est constatée après la réception, mais seulement aux conditions suivantes :

a.—La demande en constatation faite au chemin de fer ou au tribunal compétent, conformément à l'article 25, doit avoir lieu immédiatement après la

Droits réservés au Cnam et à ses partenaires

découverte du dommage, et au plus tard dans les sept jours à partir de la réception de la marchandise.

b.—L'ayant droit doit prouver que le dommage s'est produit dans l'intervalle écoulé entre la remise au transport et la livraison.

Si toutefois la vérification de la marchandise par le destinataire a été possible à la gare de destination et si elle a été offerte par le chemin de fer, il n'y a plus lieu d'appliquer la disposition contenue dans le paragraphe 4°.

Le destinataire sera libre de refuser la réception de la marchandise même après réception de la lettre de voiture et paiement des frais de transport, aussi longtemps que le dommage dont il soutient l'existence n'aura pas été constaté conformément à sa réquisition. Les réserves faites lors de la réception de la marchandise ne sont d'aucun effet, à moins qu'elles ne soient consenties par le chemin de fer.

Si l'un ou l'autre des objets désignés dans la lettre de voiture venait à manquer lors de la livraison, le destinataire pourra exclure dans la quittance (art. 16) les colis non livrés, en les désignant spécialement.

Les réclamations mentionnées au présent article doivent être faites par écrit.

Art. 45. — Les réclamations éteintes conformément aux dispositions de l'article 44 ne peuvent être reprises ni sous la forme d'une demande reconventionnelle, ni sous celle d'une exception.

Art. 46.— Les actions en indemnité et exceptions, pour perte totale ou partielle, avarie de la marchandise ou retard dans sa livraison, sont prescrites par un an, lorsque l'indemnité n'a pas déjà été fixée par une reconnaissance de l'administration, par transaction ou par un jugement. La prescription est de trois ans s'il s'agit d'une action en dommages-intérêts prévue à l'article 44, n° 1.

En cas d'avarie ou de perte partielle de la marchandise, la prescription court à partir du jour de la livraison; en cas de perte totale de la marchandise ou de retard dans la livraison, la prescription court du jour où expire le délai de livraison.

L'interruption de la prescription est régie par les lois du pays où l'action est intentée.

Art. 47. — L'administration qui a payé une indemnité en vertu des dispositions de la présente convention aura le droit d'exercer un recours contre les administrations qui ont concouru au transport, conformément aux dispositions suivantes :

1° L'administration par la faute de laquelle le dommage a été causé en est seule responsable;

2° Lorsque le dommage a été causé par le fait de plusieurs administrations, chacune d'elles répond du dommage causé par sa propre faute. Si dans l'espèce une telle distinction est impossible selon les circonstances du fait, la répartition de l'indemnité aura lieu entre les chemins de fer ayant commis la faute, d'après les principes énoncés dans le numéro 3;

3° S'il ne peut être prouvé que le dommage a été causé par la faute d'une ou de plusieurs administrations, toutes les administrations intéressées au

Droits réservés au Cnam et à ses partenaires

transport, à l'exception de celles qui prouveront que le dommage n'a pas été occasionné sur leurs lignes, répondront du dommage proportionnellement aux prix de transport que chacune d'elles aurait perçus conformément au tarif en cas de l'exécution régulière du transport.

Dans le cas d'insolvabilité de l'une des administrations mentionnées au présent article, le dommage qui en résulterait pour le chemin de fer qui a payé l'indemnité sera réparti entre tous les chemins de fer qui ont pris part au transport proportionnellement au prix de transport revenant à chacun d'eux.

Art. 48. — Les règles énoncées dans l'article 47 seront appliquées en cas de retard. Si le retard a eu pour cause une faute collective de plusieurs administrations, l'indemnité sera mise à la charge desdits chemins de fer proportionnellement à la durée du retard sur leurs réseaux respectifs.

Les dispositions à émettre déterminent la manière dont, à défaut de conventions spéciales, le délai de livraison doit être réparti entre les divers chemins de fer qui participent au transport.

Art. 49. — En cas de recours, il n'y aura pas de solidarité entre plusieurs administrations intéressées au transport.

Art. 50. — La demande en recours des administrations entre elles a pour base, *in quali et quanto*, la décision définitive rendue au procès principal contre l'administration exerçant le recours en indemnité, pourvu que l'assignation ait été dûment dénoncée aux administrations à actionner par voie de recours, et que celles-ci aient été à même d'intervenir dans le procès. Le juge ou le tribunal saisi de l'action principale fixera, selon les circonstances du fait, les délais strictement nécessaires pour l'exercice de ce droit.

Art. 51. — L'administration qui veut exercer son recours doit former sa demande dans une seule et même instance contre toutes les administrations intéressées avec lesquelles elle n'a pas transigé, sous peine de perdre son recours contre les administrations non actionnées.

Le juge ou le tribunal doit statuer par un seul et même jugement. Les administrations actionnées ne pourront pas exercer un recours ultérieur.

Art. 52. — Il ne sera pas permis d'introduire le recours en garantie dans l'instance relative à la demande principale en indemnité.

Art. 53. — Le tribunal du domicile de l'administration contre laquelle le recours s'exerce est exclusivement compétent pour les actions en recours.

Lorsque l'action devra être intentée contre plusieurs chemins de fer, le chemin de fer demandeur aura le droit de choisir entre les tribunaux reconnus compétents, en vertu de l'alinéa 1 du présent article, le tribunal devant lequel il portera sa demande.

Art. 54. — Sont réservées les conventions particulières que les administrations peuvent, soit d'avance, soit dans chaque cas spécial, contracter entre elles concernant les recours.

Art. 55. — Sauf les dispositions contraires contenues dans la présente convention, la procédure à suivre sera celle du tribunal compétent.

Art. 56. — Les jugements prononcés contradictoirement ou par défaut par le tribunal compétent, en vertu des dispositions de la présente convention, seront, lorsqu'ils sont devenus exécutoires en vertu des lois appliquées par le

Droits réservés au Cnam et à ses partenaires

juge compétent, déclarés exécutoires dans les Etats signataires de la convention par l'autorité compétente, sous les conditions et suivant les formes établies par la législation de cet Etat, mais sans revision du fond de l'affaire. Cette disposition ne s'applique pas aux jugements qui ne sont exécutoires que provisoirement, non plus qu'aux condamnations en dommages-intérêts qui seraient prononcées contre un demandeur à raison du rejet de sa demande.

La caution *judicatum solvi* ne pourra être exigée à l'occasion des actions judiciaires fondées sur le contrat de transport international.

Art. 57. — Pour faciliter et assurer l'exécution de la présente convention, il sera organisé un Office central des transports internationaux chargé :

1° De recevoir les communications de chacun des États contractants et de chacune des administrations de chemins de fer intéressées et de les notifier aux autres États et administrations ;

2° De recueillir, coordonner et publier les renseignements de toute nature qui intéressent le service des transports internationaux ;

3° D'émettre, à la demande des parties, des décisions sur les litiges qui pourraient s'élever entre les chemins de fer ;

4° D'instruire les demandes en modification de la présente convention, et en tous cas, quand il y aura lieu, de proposer aux divers États la réunion d'une nouvelle Conférence ;

5° Enfin de faciliter entre les diverses administrations les relations financières nécessitées par le service des transports internationaux et le recouvrement des créances restées en souffrance, et d'assurer, à ce point de vue, la sécurité des rapports des chemins de fer entre eux.

Un règlement spécial déterminera le siége, la composition et l'organisation de cet Office, ainsi que les moyens d'action.

Art. 58.—Les décisions de chaque Gouvernement relatives à la liste des chemin de fer soumis au service des transports internationaux (art. 1er), de même que toute modification apportée par un État à la liste présentée par lui, devront être adressées à l'Office dont il est question à l'article 57 ; cet Office sera chargé de les notifier aux autres États et de les porter à la connaissance des administrations intéressées.

En ce qui concerne la présentation d'un chemin de fer nouveau, son entree effective dans le service des transports internationaux n'aura lieu qu'un mois après la date de la lettre de l'Office notifiant la présentation aux autres Etats.

En ce qui concerne, au contraire, l'avis de la radiation d'un chemin de fer, la simple réception de cet avis donnera immédiatement à chaque administration le droit de cesser, avec le chemin de fer dénoncé, toutes relations de transport internationales, sauf ce qui concerne les transports en cours, qui devront être continués jusqu'à destination.

Art. 59.— Tous les trois ans au moins, une conférence de délégués des États participant à la convention sera réunie afin d'apporter aux dispositions de la présente convention les améliorations ou modifications jugées nécessaires.

Droits réservés au Cnam et à ses partenaires

Toutefois, des conférences pourront avoir lieu avant cette époque, sur la demande du quart au moins des États intéressés.

Art. 60. — La présente convention engagera chaque État signataire pour la durée de trois années à partir de la date de la ratification. Chaque État qui voudra se retirer à l'expiration de ce délai devra prévenir les autres États une année d'avance. A défaut de notification, l'engagement sera censé prorogé pour une nouvelle période de trois ans.

La présente convention sera soumise à la ratification des États contractants aussitôt que faire se pourra, et n'entrera en vigueur que trois mois après la date de l'échange des actes de ratification.

Chaque État devra, au plus tard au moment de la ratification, présenter aux autres États la liste des chemins de fer qu'il désigne comme remplissant les conditions nécessaires pour le service des transports internationaux.

2° PROJET DE RÈGLEMENT RELATIF A L'INSTITUTION D'UN OFFICE CENTRAL.

Article 1er. — Le Conseil fédéral de la Confédération suisse est désigné pour organiser et surveiller l'Office central institué par l'article 57 de la convention. Le siège de cet Office sera à Berne.

Il sera pourvu à cette organisation immédiatement après l'échange des ratifications et de manière à ce qu'il soit en état de fonctionner aussitôt après la mise en vigueur de la convention.

Les frais de cet Office, qui jusqu'à nouvelle décision ne pourront pas dépasser la somme de.... par année, seront supportés par chaque État dans la proportion du nombre de kilomètres des lignes de chemin de fer admises au service des transports internationaux.

Art. 2. — L'Office recevra tous les renseignements de nature à intéresser le service des transports internationaux qui lui seront communiqués par les États contractants et par les administrations. Il pourra, à l'aide de ces documents, faire paraître une publication périodique dont un exemplaire sera adressé gratuitement à chaque État et à chacune des administrations intéressées. Les exemplaires qui seraient demandés en dehors de ce service seront payés à un prix qui sera fixé par l'Office. Ce journal sera rédigé en allemand et en français.

Art. 3. — Sur la demande de toute administration de chemin de fer, l'Office servira d'intermédiaire pour le règlement des comptes résultant des transports internationaux.

Les bordereaux et créances pour transports internationaux restés impayés pourront lui être adressés pour en faciliter le recouvrement. A cet effet, l'Office mettra immédiatement le chemin de fer débiteur en demeure de régler la somme due ou de fournir les motifs de son refus de payer.

Si l'Office estime que les motifs de refus allégués ont une apparence suffisante de fondement, il renverra les parties à se pourvoir devant le juge compétent.

Au cas contraire, et aussi dans le cas où la contestation ne porterait que

Droits réservés au Cnam et à ses partenaires

sur partie de la créance, le directeur de l'Office, après avoir pris l'avis de deux conseils, qui seront désignés à cet effet par le Conseil fédéral, pourra déclarer que le chemin de fer débiteur sera tenu de verser entre les mains de l'Office tout ou partie de la créance ; la somme ainsi versée devra rester consignée jusqu'à décision au fond par le juge compétent.

Dans le cas où un chemin de fer n'aurait pas obéi dans la quinzaine aux injonctions de l'Office, il lui sera adressé une nouvelle mise en demeure, avec indication des conséquences de son refus.

Dix jours après cette nouvelle mise en demeure restée infructueuse, le directeur adressera d'office à l'État dans le territoire duquel se trouve le chemin de fer un avis motivé, en invitant cet État à aviser aux mesures à prendre, et à examiner s'il doit maintenir le chemin de fer débiteur dans la liste des chemins par lui présentés pour le service des transports internationaux.

Dans le cas où la communication de l'Office à l'État duquel dépend le chemin de fer intéressé serait restée sans réponse dans le délai de six semaines, de même que dans le cas où cet État déclarerait que malgré le non-paiement il ne croit pas devoir retirer au chemin de fer en cause le bénéfice de sa désignation, cet État sera réputé accepter de plein droit la garantie de la solvabilité du chemin de fer débiteur, en ce qui concerne les créances résultant des transports internationaux.

3° — PROJET DE DISPOSITIONS A ÉMETTRE POUR L'EXÉCUTION DE LA CONVENTION.

§ 1. — *Article 3 de la convention.*

Sont exclus du transport :

1° Or et argent en lingots, platine, valeur monnayée ou en papier, papiers importants, pierres précieuses, perles fines, bijoux et autres objets précieux ;

2° Objets d'art tels que tableaux, bronzes d'art, antiquités ;

3° Transports funèbres ;

4° La poudre à tirer, la poudre coton, les armes chargées, l'argent fulminant, le fulminate de mercure, l'or fulminant, les pièces d'artifice, le papier fulminant, la nitro-glycérine, les picrates, cokes de natron, la dynamite et tous les articles sujets à l'inflammation spontanée ou à l'explosion, les produits répugnants ou de mauvaise odeur, en tant que les produits désignés dans le présent alinéa ne sont pas énoncés expressément parmi les objets admis au transport sous certaines conditions.

Les objets désignés dans l'annexe 1 ne sont admis au transport que s'ils sont présentés dans les conditions énumérées par cette annexe. Ils doivent en outre être accompagnés de lettres de voitures spéciales ne comprenant pas d'autres objets.

Néanmoins, deux ou plusieurs Etats contractants pourront, par des conventions spéciales, adopter des dispositions moins rigoureuses au sujet de

Droits réservés au Cnam et à ses partenaires

certains objets exclus du transport international, ou admis conditionnellement à ce transport.

§ 2. — *Article 6 de la convention.*

Sont obligatoires pour les lettres de voiture internationales les formulaires prescrits par l'annexe 2. Ces formulaires doivent être imprimés sur papier blanc pour la petite vitesse, et sur papier rose foncé pour la grande vitesse ; ils sont certifiés conformes aux prescriptions de la présente convention par l'apposition du timbre d'un chemin de fer ou d'un groupe de chemins de fer du pays expéditeur.

La lettre de voiture devra être rédigée, tant pour la partie imprimée que pour la partie écrite à la main, dans l'une des deux langues allemande ou française.

Si la langue officielle du pays de la station expéditrice n'est ni l'allemand ni le français, la lettre de voiture devra être rédigée dans la langue officielle de ce pays, à charge de contenir une traduction exacte en allemand ou en français.

Les parties du formulaire encadrées de lignes grasses doivent être remplies par les administrations, les autres par l'expéditeur.

Ne pourront être réunis dans la même lettre de voiture plusieurs objets, à moins que leur nature ne permette de les charger sans inconvénients avec d'autres marchandises, et que rien ne s'y oppose en ce qui concerne les prescriptions fiscales ou de police.

Les marchandises dont le chargement et le déchargement, selon les règlements en vigueur, sont effectués par l'expéditeur et le destinataire doivent être accompagnées de lettres de voiture spéciales ne comprenant pas d'autres objets.

Le bureau expéditeur pourra exiger qu'il soit dressé une lettre de voiture spéciale pour chaque wagon complet.

§ 3. — *Article 7 de la convention.*

L'expéditeur qui aura remis au transport des marchandises désignées au § 1, alinéa 4, et dans l'annexe 1, numéros I à XXXIII, avec une déclaration fausse ou incomplète, ou qui aura négligé de se conformer aux prescriptions de sûreté indiquées dans l'annexe 1, numéros I à XXXIV, sera passible d'une surtaxe de 15 francs par kilogramme du poids brut.

Dans tous les autres cas, la surtaxe prévue par l'article 7 de la convention pour fausse déclaration du *contenu* d'une expédition sera du double du prix de transport depuis le point de départ jusqu'au lieu de destination.

Si la *surcharge* d'un wagon chargé par l'expéditeur dépasse de 5% le tonnage du wagon, l'amende totale sera de dix fois la différence du prix de transport.

§ 4. — *Article 9 de la convention.*

Pour la déclaration prévue dans l'article 9 on se servira du formulaire ci-annexé (annexe 3).

Droits réservés au Cnam et à ses partenaires

§ 5. — *Article 13 de la convention.*

Le maximum des remboursements est de 2 000 francs par lettre de voiture.

§ 6. — *Article 14 de la convention.*

Les délais de livraison ne pourront pas dépasser les délais maxima suivants :

a. — Pour la grande vitesse :

1° Délai d'expédition.....	1 jour.
2° Délai de transport, par fraction indivisible de 250 kilomètres.....	1 jour.

b. — Pour la petite vitesse :

1° Délai d'expédition.....	2 jours.
2° Délai de transport, par fraction indivisible de 225 kilomètres.....	2 jours.

Lorsque les marchandises passent d'un réseau à un réseau voisin, les délais de transport sont calculés sur la distance totale entre le point de départ et le lieu de destination, tandis que les délais d'expédition n'entrent en compte qu'une seule fois, quel que soit le nombre des réseaux différents parcourus.

Les lois et règlements des États contractants déterminent dans quelle mesure les administrations de chemins de fer soumises à leur autorité ont la faculté de fixer des délais supplémentaires pour les cas suivants :

1° Les jours de foire;

2° Les époques de trafic extraordinaire;

3° Lorsque la marchandise doit traverser un cours d'eau, dont les deux rives ne sont pas reliées par un pont, ou parcourir une ligne de ceinture reliant entre elles les lignes appelées à concourir au transport;

4° Pour les lignes secondaires ainsi que pour celles dont les rails n'ont pas l'écartement normal;

5° Dans le cas où un transbordement a lieu lors du passage d'un wagon du territoire d'un État sur le territoire de l'État voisin.

Lorsqu'une administration sera dans l'obligation d'user de l'un des délais supplémentaires facultativement autorisés par les États dans les cinq cas ci-dessus, elle devra, en apposant sur la lettre de voiture le timbre de la date de la transmission à l'administration suivante, y inscrire la cause et la durée de l'augmentation du délai dont elle aura profité.

Le délai de livraison prend cours à partir de l'heure de minuit après l'acceptation de la marchandise et de la lettre de voiture. Le délai est observé, lorsque, avant qu'il ne soit expiré, la marchandise est remise, ou l'arrivée en est notifiée au destinataire ou à la personne autorisée à la recevoir en conformité des dispositions réglementaires de l'administration chargée de la livraison.

Ces mêmes dispositions réglementaires déterminent les formes dans lesquelles la remise de la lettre d'avis sera constatée.

Droits réservés au Cnam et à ses partenaires

Les délais de livraison cessent de courir pendant la durée des formalités fiscales ou de police, ainsi que pendant toute interruption du trafic empêchant temporairement de commencer ou de continuer le transport par voie ferrée, et ne résultant pas d'une faute imputable au chemin de fer.

Lorsque le jour qui suit celui de la remise en gare de départ est un dimanche, le délai commence à courir vingt-quatre heures plus tard.

De même, lorsque le dernier jour du délai de livraison est un dimanche, le délai n'expire que le jour qui suit immédiatement.

Ces deux exceptions ne sont pas applicables aux marchandises à grande vitesse.

Dans le cas où l'un des Etats aurait introduit dans sa législation ou inséré dans les règlements homologués des chemins de fer une clause concernant l'interruption du transport des marchandises pendant le dimanche et certains jours fériés, les délais de transport seraient augmentés à proportion.

§ 7. — *Article 15 de la convention.*

Lorsque l'expéditeur voudra retirer la marchandise à la gare de départ ou l'arrêter en cours de route, ou la faire délivrer en cours de route ou au lieu de destination à une personne autre que celle du destinataire indiqué sur la lettre de voiture, il devra se servir du formulaire de disposition ultérieure dont le modèle est annexé à la convention (annexe 4).

Toute disposition qui ne sera pas donnée par l'expéditeur sur le formulaire en question sera considérée comme nulle et non avenue.

§ 8. — *Article 32 de la convention.*

Une tolérance de 2 °/₀ du poids est accordée pour déchet de route sur le poids des marchandises liquides ou remises à l'état humide, et sur le poids des marchandises sèches désignées ci-après :

Bois de teinture râpés et moulus,
Écorces,
Racines,
Bois de réglisse,
Tabac haché,
Graisses,
Savons et huiles fermes,
Fruits frais,
Feuilles de tabac fraîches,
Laine,
Peaux,
Fourrures,
Cuirs,
Fruits séchés ou cuits,
Tendons d'animaux,
Cornes et onglons,
Os (entiers et moulus),
Poissons séchés,

Droits réservés au Cnam et à ses partenaires

Houblon,
Mastic frais.

Pour toutes les autres marchandises sèches de l'espèce désignée à l'article 32 de la convention, cette tolérance est réduite à 1 %.

§ 9. — *Article 38 de la convention.*

La valeur représentant l'intérêt à la livraison devra être inscrite en toutes lettres, à la place réservée à cet effet sur la lettre de voiture.

Dans ce cas il est permis de percevoir une taxe supplémentaire qui ne pourra pas dépasser, par fraction indivisible de 200 kilomètres, cinq pour mille de la somme déclarée.

La taxe minimum est de cinquante centimes.

§ 10. — *Article 48 de la convention.*

A défaut de conventions spéciales, les délais de livraison déterminés par l'article 14 de la convention et le § 6 du présent règlement seront partagés entre les différents chemins qui auront pris part au transport de la manière suivante :

1. Entre deux chemins de fer voisins :
   a. — Le délai d'expédition, en deux parties égales ;
   b. — Le délai de transport, en raison des distances d'application parcourues sur chacun des deux chemins de fer;
2. Entre trois chemins de fer ou plus :
   a. — Le premier et le dernier reçoivent d'abord chacun douze heures du délai d'expédition pour la petite vitesse, et six heures pour la grande vitesse ;
   b. — Le reste du délai d'expédition et un tiers du délai de transport sont partagés par parts égales entre les chemins de fer parcourus ;
   c. — Les deux autres tiers du délai de transport sont partagés en raison des distances d'application parcourues sur chacun de ces chemins de fer.

Les délais supplémentaires auxquels un chemin de fer aurait droit, en vertu des dispositions spéciales de son règlement d'exploitation, seront attribués à ce chemin de fer.

L'intervalle entre le moment où la marchandise est remise au premier chemin de fer et celui auquel le délai commence à courir reste exclusivement à la disposition de ce chemin de fer.

Le partage dont il est question ci-dessus n'est pas pris en considération, si le délai de livraison total est observé.

§ 11.

Dans ceux des Etats contractants où le franc n'est pas employé comme unité monétaire, les sommes indiquées en francs dans les dispositions du présent règlement seront exprimées d'après l'unité monétaire de ces États.

Droits réservés au Cnam et à ses partenaires

4° DISPOSITIONS RELATIVES AUX OBJETS ADMIS AU TRANSPORT SOUS CERTAINES CONDITIONS.

I.

Les pétards pour signaux d'arrêt sur les chemins de fer doivent être solidement emballés dans des rognures de papier, de la sciure de bois ou du plâtre, ou enfin de telle autre manière qu'ils soient assez espacés et assez solidement fixés pour que les boîtes en fer-blanc ne puissent pas toucher l'une l'autre ni un autre corps étranger. Les caisses dans lesquelles l'emballage est fait doivent être de fortes planches, épaisses de 26 millimètres au moins, assemblées en rainures et tenues par des vis en bois; ces caisses seront placées dans une seconde caisse aussi solide que la première; la caisse extérieure n'aura pas un volume de plus de $0^{mc}06$.

Les pétards ne seront reçus pour le transport que lorsque les lettres de voiture seront revêtues d'un certificat de l'autorité constatant qu'ils sont emballés suivant les prescriptions.

II.

Les capsules pour armes à feu et projectiles, les pastilles fulminantes, les amorces non explosibles et les gargousses doivent être emballées avec soin dans des caisses ou des tonneaux solides; sur chaque colis doit se trouver une étiquette portant, suivant son contenu, la désignation de « capsules » ou « pastilles fulminantes », etc.

III.

Les allumettes chimiques et autres allumettes à friction (telles que allumettes-bougies, allumettes d'amadou) seront emballées avec soin dans des caisses de forte tôle ou de bois très solide de 1/2 mètre cube au plus, de manière qu'il ne reste aucun vide dans les caisses. Ces dernières porteront distinctement à l'extérieur la marque de leur contenu.

IV.

Les mèches de sûreté, c'est-à-dire les mèches qui consistent en un boyau mince et serré, dans lequel est contenue une quantité relativement faible de poudre à tirer, sont soumises aux prescriptions données sous le n° III. Au lieu de caisses en bois, on peut toutefois employer aussi des tonneaux en bois très solides.

V.

Les boîtes à extincteurs Bucher dans des douilles en fer-blanc ne sont admises au transport que dans des caisses contenant 10 kilogrammes au plus, revêtues à l'intérieur de papier collé contre les parois et renfermées elles-mêmes dans des caisses plus grandes revêtues également de papier collé.

Droits réservés au Cnam et à ses partenaires

VI.

Le phosphore (*blanc ou jaune*) doit être entouré d'eau dans des boîtes en fer-blanc bien soudées, contenant 30 kilogrammes au plus et solidement emballées dans de fortes caisses. En outre, il faut que les caisses soient munies de deux poignées solides, qu'elles ne pèsent pas plus de 100 kilogrammes et qu'elles portent à l'extérieur l'indication de « phosphore jaune (blanc) ordinaire » et celle de « haut ».

Le phosphore amorphe (*rouge*) doit être emballé dans des boîtes en fer-blanc bien soudées et placées avec de la sciure de bois dans de fortes caisses. Ces caisses ne pèseront pas plus de 90 kilogrammes et elles porteront à l'extérieur l'indication « phosphore rouge ».

VII.

Le sulfure de sodium brut, non cristallisé, n'est admis à l'expédition qu'emballé dans des boîtes en fer-blanc hermétiquement closes ; le sulfure de sodium raffiné, cristallisé, n'est admis qu'emballé en tonneaux ou autres récipients impénétrables à l'eau.

VIII.

Les mèches obtenues par un mélange de résidus de pétrole, de résines et d'autres objets semblables avec des corps poreux inflammables, et connues dans le commerce sous le nom de « Pasta », ne sont admises à l'expédition qu'emballées dans des boîtes en fer-blanc ou dans des récipients en bois hermétiquement clos.

IX.

L'éther sulfurique, ainsi que les liquides qui contiennent de l'éther sulfurique en grande quantité (*les gouttes d'Hoffmann et le collodion*), ne peuvent être expédiés que dans des récipients en métal ou en verre hermétiquement clos, et dont l'emballage aura la conformation suivante :

1° Quand plusieurs vases contenant de ces préparations sont réunis en un colis, ils doivent être emballés solidement dans de fortes caisses de bois garnies de paille, de foin, de son, de sciure de bois, de farine fossile ou autres substances meubles;

2° Quand les vases sont emballés isolément, l'envoi est admis dans des paniers ou cuveaux solides avec couvercles bien assujettis, et garnis d'une quantité suffisante de matière d'emballage; le poids brut ne doit toutefois pas dépasser 75 kilogrammes.

En ce qui concerne l'emballage avec d'autres objets, *voir* n° XXXIV.

Droits réservés au Cnam et à ses partenaires

X.

Le sulfure de carbone est transporté exclusivement dans des wagons découverts et sans bâches, et seulement dans les conditions suivantes :

soit

1° en vases denses de forte tôle bien rivée, ne contenant pas plus de 500 kilogrammes ;

ou

2° en vases de fer-blanc de 75 kilogrammes brut au plus, renforcés à la partie supérieure et à la partie inférieure de cercles de fer. Ces vases seront, soit renfermés dans des paniers ou cuveaux, soit emballés dans des caisses garnies de paille, foin, son, sciure de bois, farine fossile ou autres substances meubles ;

ou

3° en vases de verre renfermés dans de fortes caisses garnies de paille, foin, son, sciure de bois, farine fossile ou autre substances meubles.

XI.

L'esprit de bois à l'état brut ou rectifié et l'acétone — à moins qu'ils ne soient en voitures spécialement construites à cet effet (wagons à bassin) ou en tonneaux — ne sont admis au transport que dans des vases de métal ou de verre. Ces vases doivent être emballés de la manière indiquée au n° IX pour l'éther sulfurique.

En ce qui concerne l'emballage avec d'autres objets, *voir* n° XXXIV.

XII.

La chaux vive n'est transportée que dans des wagons couverts.

XIII.

Le chlorate de potasse et les autres chlorates doivent être emballés soigneusement dans des caisses ou tonneaux hermétiquement clos, revêtus de papier collé contre les parois.

XIV.

L'acide picrique n'est expédié que sur l'attestation d'un chimiste connu de l'administration du chemin de fer, apposée sur la lettre de voiture, constatant que l'acide picrique peut être transporté sans danger.

Droits réservés au Cnam et à ses partenaires

XV.

Les acides minéraux liquides de toute nature (*particulièrement* l'acide sulfurique, le vitriol, l'acide nitrique, l'eau-forte) sont soumis aux prescriptions suivantes :

1° Quand ces produits sont expédiés en touries, bouteilles ou cruches, les récipients seront hermétiquement fermés, bien emballés et renfermés dans des caisses spéciales ou des bannettes munies d'anses solides pour en faciliter le maniement ;

Quand ils sont expédiés dans des récipients de métal, de bois ou de caoutchouc, ces récipients doivent être hermétiquement joints et pourvus de bons fermoirs.

2° Les acides minéraux doivent, sous la réserve des dispositions du n° XXXIV, toujours être chargés séparément et ne peuvent notamment pas être placés dans le même wagon avec d'autres produits chimiques.

3° Les prescriptions des nos 1 et 2 s'appliquent aussi aux *vases dans lesquels lesdits objets ont été transportés*. Ces vases doivent toujours être déclarés comme tels.

XVI.

La lessive caustique (*lessive de soude caustique*, *lessive de soude*, *lessive de potasse caustique*, *lessive de potasse*), *le résidu d'huile* (*de raffinerie d'huile*) *et le brome* sont soumis aux prescriptions spécifiées au § XV, nos 1, 3 (à l'exception de la disposition du n° 2 citée au n° 3).

En ce qui concerne l'emballage avec d'autres objets, *voir* n° XXXIV.

XVII.

Sont applicables au transport d'*acide nitrique rouge fumant* les prescriptions données sous le n° XV, en ce sens que les touries et bouteilles doivent être entourées, dans des récipients d'un volume au moins égal à leur contenu, de terre d'infusoires séchée ou d'autres substances terreuses sèches.

XVIII.

L'acide sulfurique anhydre (*anhydrite*, *huile fixe*) ne peut être transporté que :

1° dans des boîtes de fer-blanc, fortes, étamées et bien soudées,

ou

2° dans de fortes bouteilles de fer ou de cuivre dont l'ouverture est hermétiquement bouchée, mastiquée et revêtue d'une enveloppe d'argile.

Droits réservés au Cnam et à ses partenaires

Les boîtes et bouteilles doivent être entourées d'une substance inorganique fine, telle que poussière de scories, terre d'infusoire, cendre ou autres, et solidement emballées dans de fortes caisses de bois.

Pour le reste, les dispositions du § XV, nos 2, 3, sont applicables.

XIX.

Pour les vernis, les couleurs préparées avec du vernis, les huiles éthérées et grasses, ainsi que pour toutes les espèces d'essences, à l'exception de l'éther sulfurique (voir *n° VIII*) *et de l'essence de pétrole* (voir *n° XXI*), *pour l'alcool absolu, l'esprit de vin* (*spiritus*), *l'esprit et les autres spiritueux non dénommés sous le n° X, on appliquera, en tant qu'ils sont transportés en touries, bouteilles ou cruches*, les prescriptions du § XV, 1°, alinéa 1.

En ce qui concerne l'emballage avec d'autres objets, *voir* n° XXXIV.

XX.

Le pétrole à l'état brut et rectifié;

Le petroleum-naphta, et les produits de la distillation du pétrole et du pétroleum-naphta, en tant que les matières ici spécifiées ont un poids spécifique d'au moins 0,680 (*benzine, ligroïne et putzöl*);

Les huiles préparées avec le goudron de lignite, en tant qu'elles ont au moins le poids spécifique ci-dessus (*solaröl, photogène, etc.*);

Les huiles préparées avec les goudrons de houille (*benzole, toluole, xylole, cumole, etc.*), *essence de mirbane* (*nitrobenzine*),

sont soumis aux dispositions suivantes :

1° Ces objets, à moins que des voitures spécialement construites à cet effet (wagons à bassin) ne soient employées, ne peuvent être transportés que :

a. dans des tonneaux particulièrement bons et solides,

ou

b. dans des vases étanches de forte tôle bien rivée,

ou

c. en observant les prescriptions sur l'emballage du n° IX, 1 et 2, dans des vases en métal ou en verre;

2° Les vases en fer-blanc qui, pendant le transport, deviendront défectueux, seront immédiatement déchargés et vendus avec le contenu qui y est resté au mieux des intérêts de l'envoyeur;

3° Le transport n'a lieu que sur des wagons découverts. Si les opérations du passage en douane exigeaient des wagons munis de bâches plombées, le transport ne serait pas accepté;

4° Les dispositions du n° 3 qui précèdent sont aussi applicables *aux tonneaux et autres récipients dans lesquels ces matières ont été transportées*. Ces récipients doivent toujours être déclarés comme tels;

5° En ce qui concerne l'emballage avec d'autres objets, *voir* n° XXXIV;

Droits réservés au Cnam et à ses partenaires

6° Il doit être indiqué sur la lettre de voiture que les objets désignés aux alinéas 2 et 3 du présent n° XX ont un poids spécifique d'au moins 0,680. Quand cette indication ne se trouve pas dans la lettre de voiture, le poids spécifique sera considéré comme moindre, et l'on appliquera les conditions du transport du n° XXI.

XXI.

L'essence de pétrole (gazoline, néoline, etc.) et les autres produits inflammables préparés avec du pétrole ou du goudron de lignite, d'un poids spécifique d'au moins 0,680, ne peuvent être transportés :

que

1° dans des vases étanches de forte tôle bien rivée,

ou

2° en observant les prescriptions relatives à l'emballage du n° IX, 1 et 2, dans d'autres vases de métal ou de verre.

On appliquera en tout cas les dispositions du n° XX, 2 à 5.

XXII.

Le transport d'*huile de térébenthine et autres huiles de mauvaise odeur, ainsi que d'ammoniaque*, n'est fait que dans des wagons découverts.

Cette disposition s'applique aussi *aux tonneaux et aux autres récipients dans lesquels ces matières ont été transportées*. Ces récipients doivent toujours être déclarés comme tels.

En ce qui concerne l'emballage avec d'autres objets, *voir* n° XXXIV.

XXIII.

Les substances arsénicales non liquides, notamment l'acide arsénieux (fumée arsénicale coagulée), l'arsenic jaune (sulfure d'arsenic, orpiment), l'arsenic rouge (réalgar), l'arsenic natif (cobalt arsénical écailleux ou pierre à mouches), etc., ne sont reçus pour le transport que

1° si sur chaque colis se trouve en caractères lisibles et avec de la couleur noire à l'huile l'inscription : « arsenic (poison) », et

2° si l'emballage est fait de la manière suivante :

soit

a. en tonneaux ou caisses doubles, les fonds des tonneaux consolidés au moyen de cercles, et les couvercles des caisses au moyen de cercles ou de bandes de fer, les tonneaux ou caisses intérieurs étant faits de bois fort et sec et garnis au dedans de toile serrée ou autre tissu serré de même genre,

Droits réservés au Cnam et à ses partenaires

ou

b. en sacs de toile goudronnée, emballés dans des tonneaux simples de bois fort et sec,

ou

c. en cylindres de fer-blanc soudés, revêtus d'un manteau de bois solide dont les fonds sont consolidés au moyen de cercles.

XXIV.

Les substances arsénicales liquides, particulièrement les acides arsénieux, sont soumis aux dispositions spécifiées XXIII nos 1 et XV nos 1, 3 (à l'exception de la disposition du no 2 citée au no 3).

XXV.

Les autres produits métalliques vénéneux (couleurs et sels à base métallique, etc.), particulièrement les produits mercuriels, tels que : sublimé, calomel, précipité blanc et rouge, cinabre; les sels et couleurs de cuivre, tels que: sulfate de cuivre, vert-de-gris, pigments de cuivre, cuivres verts et bleus, les préparations de plomb, telles que : litharge (massicot), minium, sucre de Saturne et autres sels de plomb, céruse et autres couleurs à base de plomb, poussière de zinc, cendres de zinc et d'antimoine, ne peuvent être remis au chemin de fer pour le transport que dans des tonneaux ou caisses bien joints, faits de bois sec et solide, consolidés au moyen de cercles ou de bandes de fer. Ces cercles ou bandes devront être tels que, malgré les secousses et chocs inévitables lors du transport, ces matières ne fuient pas par les fentes.

XXVI.

La levure, liquide ou solide, ne sera reçue que dans des vases qui ne sont pas fermés hermétiquement.

XXVII.

Le noir de fumée ne sera reçu pour l'expédition qu'en tonnelets emballés dans de solides paniers, ou en vases garnis à l'intérieur de papier, de toile ou autre étoffe semblable, collée sur les parois.

XXVIII.

Le charbon de bois en poudre ou en grains n'est admis au transport que s'il est emballé.

Droits réservés au Cnam et à ses partenaires

S'il est fraîchement éteint, on emploiera pour l'emballage,

soit

a. des boîtes de forte tôle hermétiquement fermées,

ou

b. des tonneaux (dits tonneaux américains) hermétiquement fermés, construits de plusieurs épaisseurs de carton verni, très fort et très ferme, tonneaux dont les deux extrémités sont munies de cercles de fer, dont les fonds en bois fort, coupés au moyen du tour, sont vissés aux cercles de fer, et dont les joints sont soigneusement collés avec des bandes de papier et d'étoffe.

Quand du charbon de bois en poudre ou en grains est remis au chemin de fer pour être transporté, il doit être indiqué sur la lettre de voiture si le charbon est fraîchement éteint ou non. A défaut de cette indication dans la lettre de voiture, le charbon sera considéré comme fraîchement éteint et ne sera accepté pour le transport que dans l'emballage ci-dessus prescrit.

XXIX

Le cordonnet de soie, la soie souple, la bourre de soie et la soie chape, fortement chargés en échevaux, ne sont admis au transport qu'en caisses. Quand les caisses ont plus de 12 centimètres de hauteur intérieure, les couches de soie qui y sont placées seront séparées entre elles par des espaces vides de 2 centimètres de hauteur. Ces espaces vides sont formés au moyen de grilles de bois composées de lattes carrées de 2 centimètres de côté, espacées entre elles de 2 centimètres et reliées aux extrémités par deux minces baguettes. Des trous d'un centimètre d'ouverture au moins seront pratiqués dans les parois latérales des caisses ; ces trous s'ouvriront sur les espaces vides entre les lattes, de manière qu'il soit possible de traverser la caisse avec une tringle. Afin que ces trous des caisses ne puissent être couverts et devenir inefficaces, on clouera extérieurement deux baguettes au bord de chaque paroi latérale.

Quand de la soie est remise au chemin de fer pour être expédiée, la lettre de voiture devra indiquer si cette soie appartient ou non aux espèces désignées ci-dessus. A défaut de cette indication dans la lettre de voiture, la marchandise sera considérée comme se trouvant dans les conditions de l'un de ces articles et sera assujettie aux mêmes prescriptions d'emballage.

XXX.

La laine, particulièrement la laine artificielle (laine Mungo ou Shoddy) et les déchets de laine, déchets de drap, déchets de filature, de coton et de fil de coton, les mailles de corps, les mailles de jeu, la soie et les déchets de soie, le lin, le chanvre, les étoupes, les chiffons et autres objets de ce genre, ne devront être transportés, s'ils sont graissés, que dans des wagons découverts et sous cou-

Droits réservés au Cnam et à ses partenaires

verture, à moins que l'expéditeur ne s'entende avec le chemin de fer pour l'envoi en wagons couverts.

La lettre de voiture devra indiquer si lesdits objets sont graissés ou non, dans le cas contraire ils seront considérés et traités comme étant graissés.

XXXI.

Les déchets animaux sujets à putréfaction, tels que peaux fraîches non salées, graisses, tendons, os, cornes, sabots, ne sont acceptés et transportés qu'aux conditions suivantes :

1° Les transports doivent être annoncés par l'expéditeur au bureau des marchandises de la gare de départ et être amenés au temps fixé par ledit bureau pour le chargement ;

2° Les envois isolés ne sont admis qu'emballés dans de bons tonneaux, baquets ou caisses bien fermés ;

3° Les tendons frais, les colles matières non passées en chaux ainsi que les déchets de ces objets, de même les peaux fraîches ou salées, ne sont admis que dans l'emballage prescrit au n° 2, même pour les chargements par wagon entier ;

4° Le transport de tous les autres objets de cette catégorie par wagon entier est effectué en wagons découverts, munis d'une bâche. Les bâches nécessaires seront fournies par l'expéditeur ;

5° Le chemin de fer peut se faire payer d'avance le prix du transport ;

6° Les frais de désinfection, s'il y a lieu, sont à la charge de l'expéditeur ou du destinataire.

XXXII

Le souffre non emballé n'est expédié que dans des wagons fermés.

XXXIII.

Les objets auxquels le feu peut facilement être communiqué par des étincelles de la locomotive, tels que foin, paille (aussi paille de maïs et de lin), joncs (à l'exclusion du jonc d'Espagne), écorce d'arbres, tourbe (à l'exception de la tourbe mécanique ou comprimée), charbon de bois entier (non moulu) (voir *n° XXVIII*), *matières à filer végétales et leurs déchets, les rognures de papier, la sciure de bois, les tissus de bois, les copeaux de bois, etc., de même le plâtre, les cendres lessivées de chaux et trass, dans le cas où ils ne seraient pas emballés,* ne seront reçus que s'ils sont complètement couverts et à la condition que l'expéditeur et le destinataire opéreront eux-mêmes le chargement et le déchargement. A la demande de l'administration, l'expéditeur doit aussi fournir lui-même les couvertures pour ces objets.

XXXIV

Quand les produits chimiques spécifiés sous les nos IX, XI, XV, XVI, XIX à XXII *inclus* sont livrés au transport en quantité ne dépassant pas 10 kilo-

Droits réservés au Cnam et à ses partenaires

grammes par espèce, il est permis de réunir en un colis, tant entre eux qu'avec d'autres objets admis au transport sans conditions, les corps spécifiés sous les nos IX, XI, XVI (à l'exception du brôme), XIX à XXII inclus, d'une part, et ceux spécifiés sous le no XV (y compris le brôme jusqu'au poids de 100 grammes), d'autre part. Ces corps renfermés dans des flacons de verre ou de fer-blanc doivent être emballés solidement par couches au moyen de paille, foin, son, sciure de bois, farine fossile ou autres substances meubles, et être désignés nominativement dans la lettre de voiture.

Droits réservés au Cnam et à ses partenaires

Droits réservés au Cnam et à ses partenaires

5° Formulaire de Lettre de Voiture.

Droits réservés au Cnam et à ses partenaires

N° .....

are expéditrice :

Date :

Gare destinataire :

Expéditeur :

Destinataire :

N° d'expédition :

Remboursement :
Fr. .....

Assurance de la valeur :
Fr. .....

Assurance du délai :
Fr. .....

TRANSPORTS INTERNATIONAUX PAR CHEMINS DE FER

N° .....

Transports internationaux par chemins de fer

Chemins de fer de .....

Duplicata de la lettre de voiture

Petite vitesse

Gare expéditrice : .....

Reçu de Monsieur (1) ..... pour être expédiées en port (2) ..... à Monsieur (3) .....
les marchandises ci-après détaillées qui lui seront livrées (4) .....
aux conditions de la convention internationale de transport ainsi qu'à celles des règlements et tarifs des chemins de fer ou unions de chemins de fer applicables au présent envoi, dont l'application a été réclamée suivant les indications ci-dessous.

(1) Adresse de l'expéditeur. (2) Port dû ou port payé. (3) Nom du destinataire et adresse. (4) En gare ou à domicile.

Marque et N°	Nombre	Nature de l'emballage	Dénomination de la marchandise	Poids brut réel en kilogrammes	Poids arrondi pour le calcul des frais de transport en kilogrammes	Déclaration pour l'accomplissement des formalités en douane, octroi ou police ; indications de documents et d'autres annexes, y compris les plombages. Autres déclarations prévues par les lois ou règlements respectifs.	Tarifs et itinéraires réclamés

Timbre de la Station de DÉPART | Timbre du PESAGE

Total des: Port payé . . . . / Intérêt à la livraison / Débours / Remboursements — en toutes lettres

le ..... 18 .....

Signature du Bureau expéditeur :

Détail des débours et des remboursements

Montant

TRANSPORTS INTERNATIONAUX PAR CHEMINS DE FER

Annexe

Transports internationaux par chemins de fer

Lettre de voiture

Petite vitesse

Le chemin de fer ci-dessus désigné a reçu du soussigné pour être expédiées en port (2) ..... à Monsieur (3) .....
les marchandises ci-après détaillées qui lui seront livrées (4) ..... aux conditions de la convention internationale de transport ainsi qu'à celles des règlements et tarifs des chemins de fer ou unions de chemins de fer applicables au présent envoi et dont il réclame l'application conformément aux indications ci-dessous.

(1) Timbre de contrôle. (2) Port dû ou port payé. (3) Nom et adresse du destinataire (ville, station correspondante, rue, n°, pays (4). En gare ou à domicile.

Chemin de fer expéditeur : .....

Chemin de fer destinataire : .....

Station destinataire : .....

des wagons

de la feuille de route

Dénomination de la marchandise	Poids brut réel en kilogrammes	Poids arrondi pour le calcul des frais de transport en kilogrammes	Déclaration pour l'accomplissement des formalités en douane, octroi ou police ; indication de documents et d'autres annexes, y compris les plombages. Autres déclarations prévues par les lois ou règlements respectifs.	Tarifs et itinéraires réclamés

Total des: Port payé / Intérêt à la livraison / Débours / Remboursements — en toutes lettres

MONTANT

Détail des débours et des remboursements

Timbre du PESAGE | Timbre de la Station D'ARRIVÉE

Déclaration de port payé par l'expéditeur

....., le ..... 18 .....

Signature et adresse de l'expéditeur :

Droits réservés au Cnam et à ses partenaires

Frais perçus	NOTE	Unité de taxe pr 100 kilog.	A percevoir	Frais perçus	NOTE	Unité de taxe pr 100 kilog.	A percevoir	Timbres des taxes et justifications des délais supplémentaires.
	Débours				Report			
	Remboursements							
	Provision							
	Frais de transport jusqu'à				Frais de transport jusqu'à			
					Taxe supplémentaire pour la déclaration représentant l'intérêt à la livraison.			
	Taxe supplémentaire pour la déclaration représentant l'intérêt à la livraison				Frais de transport jusqu'à			
					Taxe supplémentaire pour la déclaration représentant l'intérêt à la livraison.			
	Frais de transport jusqu'à				Frais de transport jusqu'à			
	Taxe supplémentaire pour la déclaration représentant l'intérêt à la livraison.				Taxe supplémentaire pour la déclaration représentant l'intérêt à la livraison.			
	Report							

Droits réservés au Cnam et à ses partenaires

6° Formulaire de Déclaration relative à un Emballage défectueux.

Droits réservés au Cnam et à ses partenaires

6° Formulaire de déclaration relative à un emballage défectueux.

Le bureau de marchandises du chemin de fer .....

à ..... a, sur ma (notre) demande, accepté au transport par chemin de fer en destination de ..... les marchandises ci-après désignées et portant les marques suivantes, ainsi qu'il résulte de la lettre de voiture en date de ce jour ..... savoir :

.....

.....

.....

Je (Nous) déclar..... formellement par la présente que ces marchandises ont été remises au transport

sans emballage

_____ *)

avec un emballage défectueux notamment :

.....

.....

.....

et qu'il en est fait mention dans la lettre de voiture du

..... le ..... 18 .....

*) Sera à rayer, selon le conditionnement de la marchandise ou « sans emballage » ou « avec un emballage défectueux, notamment ».

Lorsqu'il s'agit d'une expédition se composant de plusieurs colis, la déclaration ne doit porter que sur ceux de ces colis qui seront remis au transport sans emballage ou avec un emballage défectueux.

Droits réservés au Cnam et à ses partenaires

7° Formulaire d'ordre pour modifier la Destination de la Marchandise.

Droits réservés au Cnam et à ses partenaires

7° Formulaire d'ordre pour modifier la destination de la marchandise.

..... le ..... 18 .....

La gare de ..... du chemin de fer de .....

est priée de ne pas livrer au destinataire M .....

à ..... désigné dans la lettre de voiture du ..... 18 .....

l'expédition ci-après spécifiée.

MARQUES et NUMÉRO.	NOMBRE.	NATURE de L'EMBALLAGE.	DÉSIGNATION de la MARCHANDISE.	POIDS en KILOGR.

mais de 1° la faire retourner à mon adresse.

2° l'envoyer à M .....

à ..... station du chemin de fer de .....

(Signature.)

Observations. — On rayera la disposition qui ne convient pas à chaque cas particulier.

Dans le cas n° 2, il n'est permis de désigner qu'un seul destinataire, soit à *la gare de destination primitive*, soit à une gare intermédiaire.

Droits réservés au Cnam et à ses partenaires

DOCUMENTS ANNEXES

DEUXIÈME PARTIE

—

TABLEAUX STATISTIQUES

—

(Suite du tome IV) (1)

(1) Le numérotage adopté dans le tome IV pour les tableaux statistiques a été conservé dans le présent volume.

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 1883

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* 1883. (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
				kilom.	kilom.	kilom.	kilom.
1° GRANDES COMPAGNIES							
NORD							
TOTAUX GÉNÉRAUX au 31 décembre 1882. (*a*).....	—	1845 à 1875	1845 à 1882	2.069	88	»	2.157
Modifications en 1883.							
OUVERTURES							
Longueau à Estrées-St.-Denis..	—	1881	1883	53	— 53	»	»
Orchies à la frontière.....	—	1875	1883	5	— 5	»	»
Lignes comprises dans la Convention du 5 juin 1883. (Approuvée par la loi du 20 nov. 1883)				2.127	30	»	2.157
ARTICLE PREMIER.							
1° Concessions définitives							
Le Cateau à Laon (*b*).....	—		—	»	»	72	72
Thiant à Lourches (*b*).....	—		—	»	»	11	11
Ormoy à Mareuil-sur-Ourcq (*b*)..	—		—	»	»	20	20
Laon à Liart, vers Mézières (*b*).	—	1883	—	»	58	»	58
Denain à Saint-Amand. (*c*).....	—		—	»	»	14	14
Don à Templeuve (*c*).....	—		—	»	»	19	19
Haubourdin à Saint-André (*d*)..	—		—	»	»	7	7
2° Concessions éventuelles							
Armentières à Tourcoing et à Roubaix (*e*).....		—	—	»	»	19	19
Roubaix (Wattrelos) à la frontière belge (*e*).....	1883	—	—	»	»	2	2
Avesnes à Sars-Poterie (*e*).....		—	—	»	»	12	12
Wimy à Guise (*e*).....		—	—	»	»	30	30
ART. 2.							
Lignes cédées par l'État							
Compiègne à Soissons (*f*).....	—		1881	32	»	»	32
Lens à Armentières (*g*).....	—		1882-1883	23	»	»	23
Valenciennes au Cateau (*g*).....	—		1883	(*h*) 11	24	»	35
Busigny à Hirson (*g*).....	—	1883	—	»	54	»	54
Dunkerque à Furnes (*i*).....	—		1870 à 1874	15	»	»	15
Armentières à la fr. belge (*i*)...	—		1870	2	»	»	2
A reporter...	.....	.....	.....	2.210	166	206	2.582

(*a*) Reportés du tome IV, p. 727.
(*b*) Lignes classées par la loi du 17 juillet 1879 et déclarées depuis d'utilité publique.
(*c*) Lignes classées par la loi du 17 juillet 1879 et déclarées précédemment d'utilité publique à titre d'intérêt local.
(*d*) Ligne d'intérêt général reprise à la Compagnie de Lille à Valenciennes et extensions.
(*e*) Lignes classées par la loi du 17 juillet 1879.
(*f*) Lignes classées par la loi du 31 décembre 1875 (Art. 1er) et déjà déclarées d'utilité publique.
(*g*) Lignes classées par la loi du 17 juillet 1879 et en exploitation ou en construction.
(*h*) Solesmes au Cateau.
(*i*) Lignes rachetées par l'État en 1880 et 1881.

Droits réservés au Cnam et à ses partenaires

TABLEAU 1 (Suite). — *Situation des Chemins de fer d'intérêt général au 31 décembre 1883.* (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
				kilom.	kilom.	kilom.	kilom.
Reports...	—	—	—	2.210	166	206	2.582
ART. 3. *Lignes fusionnées ou incorporées*							
Valenciennes à Lille (*a*).....	—		1870 à 1874	44	»	»	44
Saint-Amand à la frontière vers Tournai (*a*).....	—		1880	9	»	»	9
St-Amand à Blanc-Misseron (*a*).	—		1875	20	»	»	20
Don à Hénin-Liétard (*b*)	—		1879	20	»	»	20
Valenciennes à Douzies (*b*).....	—		1880	31	»	»	31
Lille à Béthune (*c*).....	—		1865 à 1874	40	»	»	40
Violaines à Bully-Grenay (*c*)....	—		1868	10	»	»	10
Cambrai à Douai (*d*).....	—		1877 à 1881	29	»	»	29
Aubigny-au-Bac à Somain (*d*)...	—		1882	14	»	»	14
Embranchement sur Abscon (*d*).	—		—	»	»	3	3
Saint-Just à Cambrai (*e*).....	—		1876	113	»	»	113
Marcoing à Masnières (*e*).....	—		1880	2	»	»	2
Abancourt au Tréport (*f*).....	—		1872 — 1873	57	»	»	57
Doullens à Gamaches (*g*).....	—		1872 à 1874	74	»	»	74
Saint-Omer-en-Chaussée à Abancourt (*h*).....	—		1875	31	»	»	31
Rethy-Conde à St-Just (*h*).....	—	1883	1876	28	»	»	28
Compiègne à Roye (*h*).....	—		1881	36	»	»	36
Breteuil (gare) à Breteuil (ville) (*h*)	—		1875	7	»	»	7
Estrées-St-Denis à Verberie (*h*)..	—		1882	14	»	»	14
Rouvroy à Ormoy-Villers, avec raccordement près de Crépy, avec la ligne de Chantilly à Crépy (*h*).....	—		1882	22	»	»	22
Gisors à Beauvais (*h*).....	—		1875	28	»	»	28
Beauvais (la rue St.-Pierre à Clermont (*h*).....	—		1878	8	»	»	8
Clermont à Estrées-St-Denis (*h*).	—		1879 — 1880	21	»	»	21
Doullens à Arras (*h*).....	—		1876	32	»	»	32
Frévent à Bouquemaison et Bouquemaison à Doullens (*i*).	—		1874 à 1876	19	»	»	19
Bully-Grenay à Brias (*i*).....	—		1878	30	»	»	30
Canaples à Amiens (*i*).....	—		1877		»	»	24
Ercuis à Méry-sur-Oise et raccordement sur Valmondois (*i*).	—		1876	15	»	»	15
Chemin de fer de Ceinture de Lille (*j*)...	—		1877	6	»	»	6
TOTAUX GÉNÉRAUX au 31 décembre 1883.....	—	1845 à 1883	1845 à 1883	(*k*) 2.994	166	209	(*l*) 3.369

(*a*) Lignes d'intérêt général reprises à la Compagnie de Lille à Valenciennes et extensions.
(*b*) Lignes d'intérêt local reprises à la Compagnie de Lille à Valenciennes et extensions.
(*c*) Lignes d'intérêt général reprises à la Compagnie de Lille à Béthune et à Bully-Grenay.
(*d*) Lignes d'intérêt général reprises à la Compagnie de Picardie et Flandres.
(*e*) Lignes d'intérêt local reprises à la Compagnie de Picardie et Flandres.
(*f*) Ligne d'intérêt local reprise à la Compagnie du Tréport.
(*g*) Lignes d'intérêt local reprises à la Compagnie de Frévent à Gamaches.
(*h*) Anciennes lignes d'intérêt local concédées à ce titre, à la Compagnie du Nord.
(*i*) Anciennes lignes d'intérêt local concédées à ce titre, à la Compagnie du Nord.
(*j*) Ancien chemin industriel appartenant à la Compagnie du Nord.
(*k*) Non compris les lignes concédées à la Compagnie du Nord-Est et exploitées par la Compagnie du Nord, en vertu du traité du 17 décembre 1875 (305 kil. dont 256 kil. exploités).
(*l*) La Compagnie s'est engagée, en outre, soit à accepter les concessions de lignes qui lui seraient faites, jusqu'à concurrence de l'emploi total du fonds de concours de 90.000.000 fr. mis par elle à la disposition de l'Etat, soit à verser à l'Etat, après achèvement des lignes ci-dessus concédées, à l'art. 1er, le solde de la somme de 90,000,000 fr.

Droits réservés au Cnam et à ses partenaires

TABLEAU 1 (Suite). — *Situation des Chemins de fer d'intérêt général au* 31 *décembre* 1883. (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
				kilom.	kilom.	kilom.	kilom.
EST							
TOTAUX GÉNÉRAUX au 31 décembre 1882 (*a*).....	—	1845 à 1879	1848 à 1882	2.811	223	125	(*b*) 3.159
Modifications en 1883							
OUVERTURES							
Recey-sur-Ource à Langres....	—	1875	1883	39	— 45	»	»
De la gare de Langres à la ville de Langres.....	—	1873	1883	6			
Travaux entrepris							
La Ferté-Gaucher à Sézanne...	1875	1879	—	»	40	— 40	»
Lignes comprises dans la Convention du 11 juin 1883 (Approuvée par la loi du 20 nov. 1883)							
ARTICLE PREMIER							
1° *Concessions définitives.*							
Armentières à Bazoches (*c*).....	—		—	»	»	29	29
Bas-Evette à Giromagny (*c*)	—		1883	7	»	»	7
Bétheniville à Challerange (*d*)...	—		—	»	»	36	36
Favières à Frenelle-la-Grande (*e*).	—		1883	19	»	»	19
Fère-Champenoise à Vitry-le-François (*c*).....	—		—	»	50	»	50
Gerbéviler à Bruyères (*c*).....	—		—	»	»	45	45
Hirson à Amagne (*f*).....	—		—	»	60	»	60
Jussey à Darnieulles avec raccordements sur le canal de l'Est (*c*).....	—	1883	—	»	»	72	72
Merrey à Neufchâteau (*f*).....	—		—	»	38	»	38
Neufchâteau à Barisey-la-Côte (*d*).	—		—	»	»	25	25
Provins à Esternay (*c*).....	—		—	»	»	29	29
Saint-Dizier à Revigny avec raccordements (*c*).....	—		—	»	28	»	28
St-Florentin à Troyes (St-Julien) et Troyes à Vitry-le-François (*c*).	—		—	»	122	»	122
Saint-Maurice-sur-Moselle à Bussang (*c*).....	—		—	»	»	4	4
Trilport à la Ferté-Milon (*c*)....	—		—	»	»	28	28
2° *Concessions éventuelles.*							
Brie-Comte-Robert à un point à déterminer sur la ligne de Paris à Belfort (*g*).....	1883		—	»	»	19	19
Brienne à Sorcy (*g*).....				»	»	103	103
Flamboin à Mouy-sur-Seine (*g*).				»	»	6	6
Jussey à Gray (*g*)				»	»	46	46
A reporter.....	.....	.....	.....	2.882	516	527	3.925

(*a*) Reportés du tome IV, p. 729.
(*b*) Y compris 16 kil. de concessions éventuelles.
(*c*) Lignes classées par la loi du 17 juillet 1879 et déclarées depuis d'utilité publique.
(*d*) Lignes déclarées d'utilité publique en 1883.
(*e*) Ligne déclarée d'utilité publique en 1879.
(*f*) Lignes classées par la loi du 31 décembre 1875 (art. 2) et déjà déclarées d'utilité publique.
(*g*) Lignes nouvelles.

Droits réservés au Cnam et à ses partenaires

TABLEAU 1 (Suite). — *Situation des chemins de fer d'intérêt général au 31 décembre* 1883. (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
				kilom.	kilom.	kilom.	kilom.
Report...	.....	.....	.....	2.882	516	527	3.925
Liart à Mézières (*a*).....	—	1883	—	»	»	23	23
Chalmaison aux Ormes (*b*).....	—	1853	—	»	»	— 3	— 3
ART. 2. *Lignes cédées par l'État.*							
Amagne à Vouziers et à Apremont (*c*).....	—		1873 à 1878	65	»	»	65
Arches à St-Dié avec embranchement sur Fraize et sur Gérardmer (*c*).....	—		1869 à 1878	72	»	»	72
Baccarat à Badonviller (*d*).....	—		1881	14	»	»	14
Bondy à Aulnay-les-Bondy (*e*)..	—		1875	8	»	»	8
Chalindrey à Mirecourt (*f*).....	—	1883	1881	88	»	»	88
Langres à Andilly (*f*).....	—		1881	17	»	»	17
Lerouville à Sedan (*e*).....	—		1873 à 1876	149	»	»	149
Luneville à Gerbéviller (*c*).....	—		1882	10	»	»	10
Nançois-le-Petit à Gondrecourt et à Neufchâteau (*g*).....	—		1875 à 1880	67	»	»	67
Pompey à Nomeny et racc. (*d*).	—		1882	22	»	»	22
Sens à Troyes et à Châlons (*h*).	—		1873 à 1875	160	»	»	160
Toul à Colombey et à Favières (*i*).	—		1881	33	»	»	33
TOTAUX GÉNÉRAUX au 31 décembre 1883.....	—	1845 à 1883	1848 à 1883	(*j*) 3.587	516	547	(*k*) 4.650
OUEST							
TOTAUX GÉNÉRAUX au 31 décembre 1882 (*l*).....	—	1855 à 1878	1837 à 1882	3.147	69	20	3.236
Lignes comprises dans la Convention du 17 Juillet 1883. (Approuvée par la loi du 20 nov. 1883)							
ARTICLE PREMIER. 1° *Concessions définitives.*							
Avranches à Domfront (*m*).....	—	—	—	»	36	24	60
A reporter...	.....	.....	.....	3 147	105	44	3 296

(*a*) Ligne classée par la loi du 17 juillet 1879.
(*b*) Moyennant la construction de la ligne de Flamboin à Mouy-sur-Seine, la Compagnie est exonérée de l'obligation de construire cet embranchement.
(*c*) Anciennes lignes d'intérêt local déjà incorporées dans le réseau d'intérêt général en 1881.
(*d*) Lignes déjà déclarées d'utilité publique en 1879.
(*e*) Lignes d'intérêt général reprises par l'Etat en 1879 et 1880.
(*f*) Lignes classées par la loi du 31 décembre 1875 (art. 2) et déjà déclarées d'utilité publique.
(*g*) Savoir : 1° Ancien chemin d'intérêt local de Nançois-le-Petit à Gondrecourt (35 kil.) incorporé dans le réseau d'intérêt général en 1881;
2° Ligne de Gondrecourt à Neufchâteau (32 kil.) classée par la loi du 31 décembre 1875 (art. 1er) et déjà déclarée d'utilité publique.
(*h*) Ligne reprise au réseau de l'État.
(*i*) Savoir : 1° Ancien chemin d'intérêt local de Toul à Colombey (22 kil.) incorporé, dans le réseau d'intérêt général en 1881 ;
2° Ligne de Colombey à Favières, déjà déclarée d'utilité publique en 1879.
(*j*) Non compris 28 kilomètres de chemins de fer d'intérêt local livrés à l'exploitation.
(*k*) La Compagnie s'est engagée, en outre, à accepter la concession d'environ 250 kilom. de chemins de fer situés dans les départements qu'elle dessert.
(*l*) Reportés du tome IV, page 730.
(*m*) Savoir : 1° Section de la limite de la Manche à Domfront (9 kil.) classée par la loi du 17 juillet 1879 et déjà déclarée d'utilité publique ; — 2° Ancienne section d'intérêt local d'Avranches à la limite du dept de l'Orne (51 kil.) incorporée dans le réseau d'intérêt général en 1881.

Droits réservés au Cnam et à ses partenaires

TABLEAU 1 (Suite). — *Situation des chemins de fer d'intérêt général au 31 décembre* 1883. (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
				kilom.	kilom.	kilom.	kilom.
Reports.....	.....	.....	.....	3.147	105	44	3.296
Beslé à Guéméné et à la Chapelle-sur-Erdre (*a*).....	—		—	»	»	55	55
Carantan à Carteret (*b*).....	—		—	»	»	43	43
Carhaix à Morlaix (*c*).....	—		—	»	»	49	49
Châteaubriant à Ploërmel (*c*)...	—		—	»	»	88	88
Châteaubriant à St-Nazaire (*d*)..	—		—	»	74	»	74
Dreux à Auneau (*e*).....	—		—	»	48	»	48
Eu à Dieppe (*c*).....	—		—	»	38	»	38
Evreux à La Loupe (*e*).....	—		—	»	83	»	83
Evreux au Neubourg (*e*).....	—		—	»	22	»	22
Evreux-Ville à Evreux-Navarre (*f*)	—		—	»	5	»	5
Fougères à Vire (*c*).....	—		—	»	42	33	75
Guingamp à Paimpol (*c*).....	—		—	»	»	35	35
La Brohinière à Dinan et à Dinard (*c*).....	—	1883	—	»	»	61	61
Le Neubourg à Caudebec-lez-Elbeuf (*e*).....	—		—	»	»	22	22
Le Neubourg à Glos-Montfort (*e*).	—		—	»	24	»	24
Pont-Audemer à Quetteville (*c*).	—		—	»	16	»	16
Pouancé à Laval (*c*).....	—		—	»	58	»	58
Sablé à Sillé-le-Guillaume (*c*)...	—		—	»	44	»	44
Saint-Brieuc au Légué (*c*).....	—		—	»	»	5	5
St-Georges à Evreux (*e*).....	—		—	»	37	»	37
St-Méen à Loudéac et à Carhaix (*c*).	—		—	»	»	113	113
Segré à Nantes (section de Candé à Nantes) (*c*).....	—		—	»	59	»	59
Vire à St-Lô et à Caen (*c*)	—		—	»	51	46	97
2° *Concessions éventuelles.*							
Argenteuil à Mantes (*g*).....		—	—	»	»	50	50
Dieppe au Havre (*h*).....		—	—	»	»	105	105
Pont-Audemer à Port-Jérôme, avec traversée souterraine de la Seine et prolongement jusqu'au Havre par la vallée de la Seine et racc[t] vers Caudebec (*h*)	1833						
Raccordements de Rouen (*h*)....		—	—	»	»	50	50
		—	—	»	»	5	5
ART. 2.							
Lignes cédées par l'État.							
Alençon à Domfront (*i*).....	—		1880-1881	68	»	»	68
Caen à Dozulé (*i*).....	—		1881	23	»	»	23
Châteaubriant à Rennes (*j*)....	—	1883	1881	58	»	»	58
Couterne à la Ferté-Macé (*i*)...	—		1881	15	»	»	15
A reporter.....	.....	.....	.....	3.311	706	804	4.821

(*a*) Savoir : 1° Section nouvelle de Besle à Guéméné (14 kil.). — 2° Section de Guéméné à La Chapelle-sur-Erdre (14 kil.) classée par la loi du 17 juillet 1879 et déjà déclarée d'utilité publique.
(*b*) Ancienne ligne d'intérêt local incorporée dans le réseau d'intérêt général en 1881.
(*c*) Lignes classées par la loi du 17 juillet 1879 et déjà déclarées d'utilité publique.
(*d*) Ligne classée par la loi du 31 décembre 1875 (Art. 2) et déjà déclarée d'utilité publique.
(*e*) Anciennes lignes d'intérêt local incorporées dans le réseau d'intérêt général, en 1879.
(*f*) Embranchement repris au réseau de l'Etat.
(*g*) Ligne nouvelle.
(*h*) Lignes classées par la loi du 17 juillet 1879.
(*i*) Lignes classées par la loi du 16 décembre 1875 et déjà déclarées d'utilité publique.
(*j*) Ligne classée par la loi du 31 décembre 1875 (art. 2) et déjà déclarée d'utilité publique.

Droits réservés au Cnam et à ses partenaires

TABLEAU 1 (Suite). — *Situation des chemins de fer d'intérêt général au 31 décembre* 1883. (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
				kilom.	kilom.	kilom.	kilom.
Reports.....	.....	.....	.....	3.311	(*e*) 706	804	4.821
De la limite du dépt de l'Eure (Vers Elbeuf) à Rouen (*a*).....	—		1875 à 1883	26	»	»	26
Dives à Trouville (*b*).....	—		1882	11	(*c*) 9	»	20
Echauffour à Bernay (*b*).....	—		1881	46	»	»	46
Embt du Port d'Isigny (*d*).....	—		1881	7	»	»	7
Laigle à Mortagne (*b*).....	—		1881	34	»	»	34
L'Etang-la-ville à St-Cloud (*e*)..	—		—	»	15	»	15
Lisieux à Orbec (*f*).....	—		1873	18	»	»	18
Mamers à Bellême et à Mortagne (*b*).	—		1881	38	»	»	38
Mayenne à Fougères (*b*)..... ..	—		1881	47	»	(*g*) 6	53
Mezidon à Dives (*f*)...	—		1879	29	»	»	29
Miniac à la Gouesnière (*e*).....	—		—	»	11	»	11
Morlaix à Roscoff (*e*).....	—		1883	25	»	»	25
Mortagne à Ste-Gauburge (*b*)...	—		1881	35	»	»	35
Orbec à la Trinité-de-Réville (*b*).	—		1882	13	»	»	13
Pleurmel à La Brohinière (*d*)...	—		—	»	40	»	40
Pre-en-Pail à Mayenne (*b*).....	—	1883	1881	39	»	»	39
Raccordement à Pontorson de la ligne de Vitré à Fougères avec la ligne de Lison à Lamballe (*e*).....	—		1883	1	»	»	1
Raccordement des deux gares de Saint-Germain (*e*).....	—		1882	3	»	»	3
Raccordement près Elbeuf, des lignes d'Elbeuf à Rouen et de Serquigny à Rouen (*e*).....	—		1883	2	»	»	2
Saint-Gauburge à Mesnil-Mauger (*b*).....	—		1880-1881	61	»	»	61
Saint-Georges à Dreux et à Chartres (*a*).....	—		1873	50	»	»	50
Segré à Nantes (section de Segré à Candé) (*e*).....	—		—	»	20	»	20
Vitré à Fougères et à Moidrey (*h*).	—		1867 à 1872	80	»	»	80
Vitré à Martigné-Ferchaud (*d*)..	—		1881	40	»	»	40
TOTAUX au 31 décembre 1883.	—	1855 à 1883	1837 à 1883	3.916	801	810	(*i*)5.527

(*a*) Lignes reprises au réseau de l'Etat.

(*b*) Section de Beuzeval à Villers.

(*c*) Lignes classées par la loi du 16 décembre 1875 et déjà déclarées d'utilité publique.

(*d*) Lignes classées par la loi du 31 décembre 1875 (art. 2) et déjà déclarées d'utilité publique.

(*e*) Lignes classées par la loi du 17 juillet 1879 et déjà déclarées d'utilité publique.

(*f*) Lignes d'intérêt local incorporées dans le réseau d'intérêt général, en 1881.

(*g*) Section de La Selle-en-Luitré à Fougères.

(*h*) Ligne reprise par l'État en 1882.

(*i*) La Compagnie s'est engagée, en outre, à accepter la concession de 200 kilom. de chemins de fer ques dans les départements qu'elle dessert et à exploiter les lignes d'intérêt local que l'Etat viendrait à incorporer au réseau d'intérêt général dans la même région.

Droits réservés au Cnam et à ses partenaires

TABLEAU 1 (Suite). — *Situation des Chemins de fer d'intérêt général au* 31 *décembre* 1883. (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
				kilom.	kilom.	kilom.	kilom.
PARIS A ORLÉANS							
TOTAUX GÉNÉRAUX au 31 décembre 1882 (*a*).....	—	1840 à 1869	1840 à 1879	4.359	»	»	4.359
Lignes comprises dans la Convention du 28 juin 1883. (Approuvée par la loi du 20 nov. 1883)							
ARTICLE PREMIER.							
Lignes reprises par l'Etat à la Compagnie.							
Nantes à la Roche-sur-Yon.....	—	—	1866	— 75	»	»	— 75
Niort à la Possonnière.....	—	—	1866 à 1868	— 167	»	»	— 167
Saint-Benoît à la Rochelle et à Rochefort.....	—	—	1856 à 1857	— 158	»	»	— 158
ART. 2.							
Lignes échangées avec l'État.							
Angoulême à Limoges avec embranchement sur Nontron (*b*).	—		1875 à 1881	157	»	»	157
Bordeaux à la Sauve (*b*).....	—		1873	27	»	»	27
Clermont à Tulle avec embranchement sur Vendes (*b*).....	—		1880 à 1882	220	»	(*c*) 5	225
Limoges à Meymac (*d*).....	—		1880 à 1883	90	»	»	90
Limoges à Dorat (*d*).....	—		1880 à 1881	54	»	»	54
Orléans à Montargis (*b*).....	—		1875	71	»	»	71
Périgueux à Ribérac (*d*).....	—		1881	29	»	»	29
Saillat à Bussière-Galant (*d*)....	—		1880	44	»	»	44
Saint-Nazaire au Croisic et à Guérande (*b*).....	—	1883	1879	33	»	»	33
Tours à Montluçon avec embranchement sur Lavaud-Franche(*b*)	—		1878 à 1882	152	(*e*) 102	»	254
ART. 3.							
1° *Concessions définitives.*							
Angers à la Flèche (*f*).....	—		—	»	44	»	44
Auneau à la limite de Seine-et-Oise vers Etampes (*g*).....	—		—	»	»	14	14
Aurillac à St-Denis-lez-Martel (*h*)	—		—	»	60	»	60
Blois à Romorantin (*d*).....	—		1883	39	(*i*) 8	»	47
A reporter	.....	.....	.....	4.875	214	19	5.108

(*a*) Reportés du tome IV, p. 732.
(*b*) Lignes ayant fait partie du réseau de l'Etat.
(*c*) Section de Largnac à Vendes.
(*d*) Lignes classées par la loi du 31 décembre 1875 (Art. 1er) et déjà déclarées d'utilité publique.
(*e*) Section de La Châtre à Montluçon et embranchement sur Lavaud-Franche.
(*f*) Savoir :
1° Angers à la limite de la Sarthe, vers La Flèche (35 k.) classé par la loi du 31 décembre 1875 (Art. 2) et déjà déclaré d'utilité publique ;
2° De la limite du département de Maine-et-Loire à La Flèche, ancienne section d'intérêt local incorporée dans le réseau d'intérêt général en 1880.
(*g*) Ancienne ligne d'intérêt local incorporée dans le réseau d'intérêt général en 1879.
(*h*) Lignes classées par la loi du 31 décembre 1875 (Art. 2) et déjà déclarées d'utilité publique.
(*i*) Section de Blois à Vineuil-Saint-Claude.

Droits réservés au Cnam et à ses partenaires

TABLEAU 1 (Suite). — *Situation des Chemins de fer d'intérêt général au 31 décembre* 1883. (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
				kilom.	kilom.	kilom.	kilom.
Reports.....	.....	.....	.....	4.875	214	19	5.108
Bourges à Gien et Argent à Beaune-la-Rolande (*a*).....	—		—	»	156	»	156
Cahors à Capdenac avec embranchement sur Figeac (*b*).....	—		—	»	69	(*c*) 3	72
Châtellerault à Tournon-Saint-Martin (*d*).....	—		—	»	(*e*) 21	20	41
Civray au Blanc (*b*).....	—		—	»	98	»	98
Confolens à Exideuil (*f*).....	—		—	»	17	»	17
Issoudun à Saint-Florent (*d*)....	—		—	»	»	23	23
La Flèche à Saumur (*g*).....	—		—	»	50	»	50
Le Blanc à Argent (*d*).....	—		—	»	»	163	163
Limoges à Brive (*d*).....	—		—	»	»	98	98
Marmande à Angoulême (*a*).....	—		—	»	128	(*h*) 52	180
Mauriac à la ligne d'Aurillac à Saint-Denis-lez-Martel (*b*).....	—		—	»	46	»	46
Montauban à Brive (*b*).....	—		—	»	163	»	163
Montluçon à Eygurande (*d*).....	—	1883	—	»	92	»	92
Nontron à Sarlat avec embranchement d'Hautefort au Burg-Allassac (*d*).....	—		—	»	»	137	137
Poitiers au Blanc (*b*).....	—		1883	19	(*i*) 39	»	58
Port-de-Piles à Preuilly (*b*).....	—		—	»	34	»	34
Preuilly à Tournon-Saint-Martin (*d*).....	—		—	»	15	»	15
Quimper à Douarnenez (*d*).....	—		—	»	19	»	19
Quimper à Pont-l'Abbé (*d*).....	—		—	»	20	»	20
Saint-Sébastien à Guéret (*d*)....	—		—	»	44	»	44
Saint-Denis-lez-Martel au Buisson avec embranchement sur Gourdon (*j*).....	—		1882	25	(*k*) 41	(*l*) 14	80
Tournon à la Châtre (*m*).....	—		—	»	53	(*n*) 47	100
Villeneuve-sur-Lot à Tonneins (*d*)	—		—	»	34	»	34
2e *Concessions éventuelles*							
De la limite du département de Seine-et-Oise vers Auneau, à Etampes (*o*).....	1883	—	—	»	»	17	17
A reporter.....	.....	.....	.....	4.919	1.353	593	6.865

(*a*) Lignes d'intérêt général reprises par l'Etat, en 1879 et en 1881.
(*b*) Lignes classées par la loi du 31 décembre 1875 (art. 2,) et déjà déclarées d'utilité publique.
(*c*) Raccordement de la Madeleine, vers Figeac.
(*d*) Lignes classées par la loi du 17 juillet 1879 et déjà déclarées d'utilité publique.
(*e*) Section de Châtellerault à Pleumartin.
(*f*) Ligne reprise au réseau de l'Etat.
(*g*) Savoir :
1° De la limite de la Sarthe à Saumur (46 k.) classé par la loi du 17 juillet 1879 et déjà déclaré d'utilité publique;
2° De la Flèche à la limite de Maine-et-Loire (4 k.), ancienne section d'intérêt local incorporée dans le réseau d'intérêt général en 1880.
(*h*) Section de Ribérac à Angoulême.
(*i*) Section de Chauvigny au Blanc.
(*j*) Ligne classée par loi du 31 décembre 1875 (Art. 1er) et déjà déclarée d'utilité publique.
(*k*) Section de Saint-Denis-lez-Martel à Sarlat.
(*l*) Section de Carsac-Groslejac à Gourdon.
(*m*) Ancienne ligne d'intérêt local incorporée dans le réseau d'intérêt général en 1879.
(*n*) Section d'Argentan à La Châtre.
(*o*) Lignes classées par la loi du 17 juillet 1879.

Droits réservés au Cnam et à ses partenaires

TABLEAU 1 (Suite). — *Situation des Chemins de fer d'intérêt général au 31 décembre* 1883. (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
				kilom.	kilom.	kilom.	kilom.
Reports...	.. ..	.....	....	4.919	1.353	593	6.865
Laqueille au Mont-Dore (*a*).....	1883	—	—	»	»	15	15
La Sauve à Eymet (*a*)..... ...				»	»	71	71
Mauriac à Vendes (*b*).....				»	»	17	17
ART. 4. *Lignes cédées par l'État.*							
Aubusson à Felletin (*c*).....	—	1883	1882	10	»	»	10
Auray à Quiberon (*d*).....	—		1882	26	»	»	26
Concarneau à Rosporden (*d*)....	—		1883	14	»	»	14
Questembert à Ploërmel (*c*).....	—		1881	33	»	»	33
Vieilleville à Bourganeuf (*c*)....	—		1883	20	»	»	20
TOTAUX GÉNÉRAUX au 31 décembre 1883.....	—	1840 à 1883	1840 à 1883	5.022	1.353	696	(*e*)7.071
PARIS LYON-MÉDITERRANÉE —							
TOTAUX GÉNÉRAUX au 31 décembre 1882 (*f*).....	—	1857 à 1878	1828 à 1882	6.470	476	183	7.129
Modifications en 1883.							
OUVERTURES							
Le Pont-de-Dore à Giroux.....	1869	1874	1883	22	— 225	»	»
Seurre à Saint-Amour et raccordement.....	—	1875		65			
La Roche à Annemasse-l'Arve..	1869	1874		15			
Gap à Mont-Dauphin.....	1857	1875		55			
Remoulins à Beaucaire.....	—	1875		17			
Uzès à Saint-Julien-de-Cassagnas	—	1875		34			
Uzès à Nozières.....	—	1875		17			
Lignes comprises dans la Convention du 26 mai 1883. (Approuvée par la loi du 20 nov. 1883)				6.695	251	183	(*g*)7.129
ARTICLE PREMIER. 1° *Concessions définitives.*							
Auxerre à Gien (*h*).....	—	1883		»	91	»	91
Auxonne à Chagny (*d*).....	—			»	54	»	54
A reporter.....	.....	.....	....	6.695	396	183	7.274

(*a*) Lignes classées par la loi du 31 décembre 1875 (art. 1er) et déjà déclarées d'utilité publique.
(*b*) Lignes classées par la loi du 17 juillet 1879 et déjà déclarées d'utilité publique.
(*c*) Lignes classées par la loi du 17 juillet 1879.
(*d*) Ligne classée par la loi du 31 décembre 1875 (Art. 2).
(*e*) La Compagnie s'est engagée, en outre, à accepter la concession d'environ 400 kil. de chemins de fer situés dans les départements qu'elle dessert.
(*f*) Reportés du tome IV, p. 734.
(*g*) Y compris 144 kilom. pour le réseau spécial du Rhône au Mont-Cenis, 20 kilom. de concession éventuelle; mais non compris 15 kil. sur le territoire suisse de la frontière à Genève.
(*h*) Ligne classée par la loi du 31 décembre 1875 (Art. 3) et déjà déclarée d'utilité publique.

Droits réservés au Cnam et à ses partenaires

TABLEAU 1 (Suite). — *Situation des Chemins de fer d'intérêt général au 31 décembre 1883.* (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
				kilom.	kilom.	kilom.	kilom.
Reports.....	.....	.....	.....	6.695	396	183	7.274
Avallon à Nuits-sous-Ravières (*a*)	—			»	41	»	41
Besançon à la frontière suisse avec embranch. sur Lods (*b*)..	—			»	98	»	98
Champagnole à Morez (*c*).....	—			»	34	(*d*) 6	40
Champagnole à Lons-le-Saunier (*c*).....	—			»	42	»	42
La Cluse à Saint-Claude (*c*)	—			»	43	»	43
Clamecy à Triguères (*a*).....	—			»	69	»	69
Dole à Poligny (*e*).....	—			»	38	»	(*f*) 38
Epinac aux Laumes (*c*).....	—			»	»	68	68
Firminy à Annonay (*a*).....	—			»	65	»	65
Le Pertuiset à Saint-Just (*a*)...	—	1883	—	»	14	»	14
Forcalquier à Volx (*c*).....	—			»	15	»	15
Apt à la ligne de Forcalquier à Volx (*c*)	—			»	39	»	39
Gilley à Pontarlier (*c*).....	—			»	22	»	22
Largentière à Saint-Sernin (*c*)..	—			»	»	13	13
La Roche à Cluses (*c*).....	—			»	»	24	24
L'Isle-sur-Sorgue à Orange (*c*)..	—			»	»	38	38
Lozanne à Paray-le-Monial (*c*)..	—			»	»	92	92
Roane à Chalon et à Montchanin (*g*)	—			»	129	»	129
Saint-André à Digne (*c*).....	—			»	45	»	45
Tamnay à Château-Chinon (*c*)..	—			»	23	»	23
Voujeaucourt à St-Hippolyte (*c*)..	—			»	26	»	26
2e *Concessions éventuelles.*							
Corbeil à Melun et à Montereau (*h*).				»	»	61	61
Givors à Lozanne (*i*)				»	»	33	33
Lestaque à Miramas (*h*).....				»	»	42	42
Lure à Loulans-les-Forges (*i*)..				»	»	39	39
Lyon St-Clair à Collonges (*h*)...	1883	—	—	»	»	4	4
Raccts de Chasse et Venissieux (*h*)				»	»	2	2
St-Jean-du-Gard à Anduze (*i*)..				»	»	14	14
Traversée du Rhône à Avignon (*i*).				»	»	4	4
Valdonne à Aix (*i*).....				»	»	21	21
ART. 2. *Lignes cédées par l'Etat.*							
Montargis à Sens (*j*)..... ...	—	1883	1874	62	»	»	62
Bonson à St-Bonnet (*k*).....	—		1873	27	»	»	27
ART. 3. *Lignes incorporées.*							
Bourg à Sathonay (*l*).....	—		1866	51	»	»	51
Bourg à la Cluse (*l*).....	—	1883	1876 — 1877	37	»	»	37
La Cluse à Bellegarde (*l*).....	—		1882	29	»	»	29
A reporter.....	.....	.....	.....	6 901	1.139	644	8.684

(*a*) Lignes classées par la loi du 31 décembre 1875 (art. 1er) et déjà déclarées d'utilité publique.
(*b*) Ligne d'intérêt général reprise par l'Etat, en 1879.
(*c*) Lignes classées par la loi du 17 juillet 1879 et déjà déclarées d'utilité publique.
(*d*) Section de Tancua à Morez.
(*e*) Ligne déclarée d'utilité publique en 1881.
(*f*) Y compris 1 kil. pour l'embranchement de la Béduge déclaré d'utilité publique en 1883.
(*g*) Ancienne ligne d'intérêt local incorporée dans le réseau d'intérêt général en 1880.
(*h*) Lignes nouvelles.
(*i*) Lignes classées par la loi du 17 juillet 1879.
(*j*) Ligne reprise au réseau de l'Etat.
(*k*) Ancienne ligne d'intérêt local incorporée dans le réseau d'intérêt général en 1882.
(*l*) Lignes d'intérêt général ayant appartenu à la Cie des Dombes et du Sud-Est.

Droits réservés au Cnam et à ses partenaires

TABLEAU 1 (Suite). — *Situation des Chemins de fer d'intérêt général au 31 décembre* 1883. (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
				kilom.	kilom.	kilom.	kilom.
Reports.....	.....	.....	.....	6.901	1.139	644	8.684
Lyon à Montbrison (*a*).....	—		1873 à 1876	80	»	»	80
Sathonay à Lyon St-Clair (*a*)...	—		—	»	»	6	6
Mâcon à Paray-le-Monial (*b*)....	—	1883	1870	77	»	»	77
Châlon-sur-Saône à Lons-le-Saunier (*b*).....	—		1871	65	»	»	65
Bourg à St-Germain-du-Plain (*b*).	—		1878	62	»	»	62
Amberieu à Montalieu (*b*).....	—		1875	18	»	»	18
TOTAUX GÉNÉRAUX au 31 décembre 1883	—	1857.1883	1828 à 1883	7.203	1.139	650	(*c*) 8.992
MIDI							
TOTAUX GÉNÉRAUX au 31 décembre 1882 (*d*).....	—	1852 à 1875	1855 à 1882	2.338	525	137	(*e*) 3.000
Modifications en 1883.							
OUVERTURES							
Pau à Oloron Ste-Marie	1868	1874		35			
Banassac à Sévérac.....	—	1868	1883	26	— 70	»	»
Mazamet à St-Amans-Soult.....	1868	1874		9			
				2.408	455	137	3.000
Lignes comprises dans la Convention du 8 juin 1883. (Approuvée par la loi du 20 nov. 1883).							
ARTICLE PREMIER.							
1° Concessions définitives.							
Mende à la ligne d'Alais à Brioude (*f*).....	—			»	»	40	40
Tournemire au Vigan (*f*).....	—			»	»	61	61
Carmaux à Rodez (*f*).....	—			»	»	66	66
Elne à Arles-sur-Tech (*f*).....	—			»	34	»	34
Prades à Olette (*g*).....	—			»	»	15	15
Mont-de-Marsan à St-Sever (*g*)..	—	1883	—	»	19	»	19
Albi à St-Affrique (*f*).....	—			»	»	77	77
Lavelanet à Bram (*g*).....	—			»	»	57	57
Dax à St-Sever (*g*).....	—			»	»	42	42
Bayonne à St-Jean-Pied-de-Port avec embe d'Ossès à St-Etienne-de-Baïgorry (*g*).....	—			»	39	(*h*) 19	58
St-Martin-Auteviellе à Mauléon (*g*).	—			»	26	»	26
A reporter.....	.....	.....	.....	2.408	573	514	3.495

(*a*) Lignes d'intérêt général ayant appartenu à la Cie des Dombes et du Sud-Est.
(*b*) Lignes d'intérêt local ayant appartenu à la Cie des Dombes et du Sud-Est.
(*c*) La Compagnie s'est engagée, en outre, à accepter la concession d'environ 600 kilom. de chemins de fer situés dans les départements qu'elle dessert.
(*d*) Reportés du tome IV, p. 740.
(*e*) Y compris 95 kil. de concessions éventuelles.
(*f*) Lignes classées par la loi du 31 décembre 1875 (art. 2) et déjà déclarées d'utilité publique.
(*g*) Lignes classées par la loi du 17 juillet 1879 et déjà déclarées d'utilité publique.
(*h*) Section d'Ossès à Saint-Etienne-de-Baïgorry.

Droits réservés au Cnam et à ses partenaires

TABLEAU 1 (Suite). — *Situation des Chemins de fer d'intérêt général au 31 décembre* 1883. (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
				kilom.	kilom.	kilom.	kilom.
Reports.....	.....	.....	.....	2.408	573	514	3.495
Castelsarrasin à Beaumont-de-Lomagne (*a*).....	—			»	»	25	25
Nérac à Mont-de-Marsan (*a*)....	—			»	»	94	94
Brives à Limoux (*a*).....	—	1883		»	»	51	51
Gaillan à Rivesaltes (*a*).....	—			»	»	70	70
Nîmes à Eauze (*a*)..	—			»	»	82	82
Lannemezan à Arreau (*a*).....	—			»	»	25	25
2e *Concessions éventuelles.*							
St-Girons à Foix (*b*).....				»	»	46	46
Eauze à Auch (*b*).				»	»	61	61
Ligne de Ceinture de Toulouse (*b*).				»	»	10	10
Beaumont-de-Lomagne à Gimont (*b*)..... ...	1883	—	—	»	»	30	30
Carmaux à Vindrac (*b*).....				»	»	25	25
Ligne de jonction, à Bordeaux, des chemins de fer du Midi et du Médoc (*c*).....				»	»	1	1
ART. 2.							
Lignes cédées par l'Etat.							
Perpignan à Prades (*d*).....	—	1883	1868 à 1877	41	»	»	41
Rayf à Laruns.....	—		1883	19	»	»	19
TOTAUX au 31 décembre 1883.	—	1852 à 1883	1855 à 1883	2.468	573	1.034	(*e*) 4.075
CEINTURE DE PARIS (Rive droite).							
TOTAUX GÉNÉRAUX au 31 décembre 1882-1883 (*f*).....	—	1851	1852 à 1854	17	»	»	17
GRANDE CEINTURE DE PARIS							
TOTAUX GÉNÉRAUX au 31 décembre 1882 (*g*).....	—	1875	1877 à 1882	68	25	»	93
Modifications en 1883.							
OUVERTURE							
Juvisy à Versailles.....	—	1875	1883	25	— 25	»	»
TOTAUX au 31 décembre 1883.	—	—	1877 à 1883	93	»	»	93

(*a*) Lignes classées par la loi du 17 juillet 1879 et déjà déclarées d'utilité publique.
(*b*) Lignes classées par la loi du 17 juillet 1879.
(*c*) Lignes nouvelles.
(*d*) Ligne d'intérêt général reprise par l'Etat en 1881.
(*e*) La Compagnie s'est engagée, en outre, à accepter la concession d'environ 200 kilom. de chemins de fer situés dans les départements qu'elle dessert.
(*f*) Reportés du tome IV, p. 740, sans modification en 1883.
(*g*) Reportés du tome IV, p. 741.

Droits réservés au Cnam et à ses partenaires

TABLEAU 1 (Suite). — *Situation des Chemins de fer d'intérêt général au 31 décembre* 1883. (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
				kilom.	kilom.	kilom.	kilom.
2° COMPAGNIES SECONDAIRES							
TOTAUX GÉNÉRAUX au 31 décembre 1882 (*a*).	—	1835 à 1879	1838 à 1882	1.041	81	61	1.183
Modifications en 1883.							
Incorporation dans le réseau d'intérêt général.							
Bazancourt à Bétheniville (*b*)...	—	1883	1872	17	»	»	17
				1.058	81	61	1.200
Lignes fusionnées dans les grandes Compagnies.							
Nord. Lignes de Picardie et Flandres.....	—	—	1877 à 1882	— 43	»	— 3	— 46
Nord. Lignes de Lille à Béthune.	—	—	1865 à 1874	— 50	»	»	— 50
Nord. — de Lille à Valenciennes, etc.....	—	—	1870 à 1875	— 73	»	— 7	— (*c*) 80
Paris-Lyon-Médit. Lignes des Dombes et Sud-Est.....	—	—	1866 à 1882	— 197	»	— 6	— 203
LONGUEURS au 31 décembre 1883.	—	—	1838 à 1882	695	81	45	821

RÉCAPITULATION GÉNÉRALE

DES CHEMINS DE FER CONCÉDÉS

Nord.....	—	1845 à 1883	1845 à 1883	2.994	166	209	3.369
Est.....	—	1845 à 1883	1848 à 1883	3.587	516	547	4.650
Ouest.....	—	1855 à 1883	1837 à 1883	3.916	801	810	5.527
Paris à Orléans.....	—	1840 à 1883	1840 à 1883	5.022	1.353	696	7.071
Paris-Lyon-Méditerranée.....	—	1857 à 1883	1828 à 1883	7.203	1.139	650	8.992
Midi.....	—	1852 à 1883	1855 à 1883	2.468	573	1.034	4.075
Ceinture de Paris (Rive droite).	—	1851	1852 à 1854	17	»	»	17
Grande ceinture de Paris.....	—	1875	1877 à 1883	93	»	»	93
Compagnies secondaires.....	—	1835 à 1883	1838 à 1882	695	81	45	821
TOTAUX GÉNÉRAUX.....	—	1835 à 1883	1828 à 1883	25.995	4.629	3.991	34.615

(*a*) Reportés du tome IV, p. 744. La Société d'Arles à Saint-Louis du Rhône a été substituée, en 1883, à la Société de Saint-Louis du Rhône.

(*b*) Ligne déclarée d'utilité publique, comme chemin d'intérêt local, en 1868.

(*c*) Y compris 7 kil. pour la section d'Haubourdin à Saint-André.

Droits réservés au Cnam et à ses partenaires

TABLEAU 1 (Suite)

SITUATION DÉTAILLÉE

DES CHEMINS DE FER D'INTÉRET GÉNÉRAL

AU 31 DÉCEMBRE 1883.

FRANCE CONTINENTALE

2e PARTIE. — RÉSEAU DE L'ÉTAT.

Droits réservés au Cnam et à ses partenaires

TABLEAU 1 (Suite). — *Situation des Chemins d'intérêt général au 31 décembre* 1883. (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
			kilom.	kilom.	kilom.	kilom.
TOTAUX au 31 décembre 1882 (*a*)	—	1866 à 1882	2.084	530	8	2.622
Modifications en 1883.						
OUVERTURES						
Elbeuf à Rouen	—	1883	23			
Neuville à Parthenay	—		39			
Patay à Courtalain	—		46			
Brou à Courtalain	—		17	— 134	»	»
Raccordement du port de Marans avec la gare de cette ville	—		2			
St-Martin-le-Pin à Nontron	—		7			
			2.218	396	8	2.622
A déduire :						
1° Lignes incorporées dans les réseaux des grandes Cies.						
EST : Sens à Châlons-sur-Marne	—	1873 à 1879	— 160	»	»	— 160
OUEST : Chartres (St-Georges) à la limite de l'Eure.	—	1873	— 50	»	»	— 50
OUEST : De la limite de l'Eure à Rouen	—	1875 à 1883	— 26	»	»	— 26
OUEST : Evreux-Ville à Evreux-Navarre	—	—	»	— 5	»	— 5
PARIS A ORLÉANS : Angoulême à Limoges	—	1875	— 122	»	»	— 122
PARIS A ORLÉANS : Le Quéroy à Nontron	—	1881 à 1883	— 35	»	»	— 35
PARIS A ORLÉANS : Bordeaux à La Sauve	—	1873	— 27	»	»	— 27
PARIS A ORLÉANS : Clermont à Tulle avec embranchement	—	1880 à 1882	— 220	»	— 5	— 225
PARIS A ORLÉANS : Orléans à Montargis	—	1875	— 71	»	»	— 71
PARIS A ORLÉANS : St-Nazaire au Croisic et à Guérande	—	1879	— 33	»	»	— 33
PARIS A ORLÉANS : Tours à Montluçon et embranchement s. Lavaud-Franche	—	1878 à 1882	— 152	— 102	»	— 254
PARIS A ORLÉANS : Confolens à Exideuil	—	—	»	— 17	»	— 17
PARIS-LYON MÉDITERRANÉE : Montargis à Sens	—	1874	— 62	»	»	— 62
2° Ligne abandonnée.						
Raccordement de Châteaumeillant	—	—	»	»	— 3	— 3
			— 958	— 124	— 8	— 1.090
RESTE (*à reporter*)	—	—	1.260	272	»	1.532

(*a*) Reportés du tome IV, p. 748.

Droits réservés au Cnam et à ses partenaires

TABLEAU 1 (Suite). — *Situation des Chemins d'intérêt général au 31 décembre* 1883. — (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
			kilom.	kilom.	kilom.	kilom.
Reports.....	—	—	1.260	272	»	1.532
A ajouter :						
1° Lignes reprises à la Compagnie de Paris à Orléans.						
Nantes à La Roche-sur-Yon....	—	1866	75	»	»	75
Niort à la Possonnière.....	—	1866 à 1868	167	»	»	167
St-Benoît à la Rochelle et à Rochefort.....	—	1856-1857	158	»	»	158
Château-du-Loir à St-Calais (*a*).	—	1879	44	»	»	44
2° Lignes incorporées implicitement au réseau de l'Etat par le vote des conventions de 1883.						
a. Lignes déclarées d'utilité publique.						
Vendôme à Blois.....	—	1881	33	»	»	33
Vendôme à Pont-de-Braye.....	—	1881	(*b*) 27	»	»	27
Chalet à Clisson.....	—	1882	38	»	»	38
Fontenay-le-Comte à la ligne d'Angers à Niort, à ou près Benet.....	—	1881	19	»	»	19
Port-de-Piles à Port-Boulet avec embranchement de Crouzilles à Azay-le-Rideau.....	—	1882	(*c*) 28	(*d*) 20	18	66
Tavigné à Courtalain.....	—	—	»	»	49	49
Niort à Montreuil-Bellay avec embranchement sur Montcontour et sur Champdeniers....	—	1882	(*e*) 104	15	(*f*) 5	124
Raccordement des gares de Saumur.....	—	—	»	5	»	5
Saumur à Château-du-Loir.....	—	—	»	60	»	60
Tours à Sargé.....	—	—	»	75	»	75
Vellmire à Fontenay-le-Comte...	—	1881	11	»	»	11
A reporter.....	—	—	1.964	447	72	2.483

(*a*) Ancienne ligne d'intérêt local.
(*b*) Y compris 1 kilom. pour l'ancienne section d'intérêt local de Pont-de-Braye à la limite du département de Loir-et-Cher, incorporée dans le réseau d'intérêt général en 1880.
(*c*) L'Ile-Bouchard à Port-Boulet.
(*d*) Port-de-Piles à l'Ile-Bouchard.
(*e*) Niort à Montreuil-Bellay.
(*f*) Phlé à Champdeniers.

Droits réservés au Cnam et à ses partenaires

TABLEAU 1 (Suite). — *Situation des Chemins d'intérêt général au 31 décembre* 1883. (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
			kilom.	kilom.	kilom.	kilom.
Reports.....	—	—	1.964	447	72	2.483
Fontenay-le-Comte à Breuil-Barret.....	—	—	»	»	15	15
Fontenay-le-Comte à Cholet, avec raccordement à Evrusnes.	—	—	»	»	80	80
Marans à Surgères.....	—	—	»	»	29	29
Saint-Laurent-de-la-Prée à la pointe de la Fumée.....	—	1883	7	»	»	7
Cavignac à Bordeaux.....	—	—	»	36	»	36
Loudun à Châtellerault.....	—	—	»	47	»	47
Voves à Toury.....	—	—	»	»	29	29
Pons à la Tremblade et embranchement de Saujon sur Royan.	—	1875-1876	69	»	»	69
Nantes à Cholet.....	—	—	»	»	78	78
Beaupréau à Chalonnes.....	—	—	»	»	25	25
b. Lignes classées			2.040	530	328	2.898
Paris (gare spéciale) à ou près Auneau.....	—	—	»	»	65	65
Raccordement entre la ligne de ceinture (R. G) et la ligne de Paris à ou près Auneau.....	—	—	»	»	1	1
Benet à la ligne de Niort à Ruffec.....	—	—	»	»	9	9
D'un point entre Marchecoul et la Roche-sur-Yon (à ou près Chalans) au goulet de Formentine.....	—	—	»	»	24	24
Breuil-Barret à Parthenay.....	—	—	»	»	33	33
De la pointe de la Fumée au fort d'Enet.....	—	—	»	»	2	2
Saint-Jean-d'Angély à Civray...	—	—	»	»	63	63
Embranchement sur Cognac, par Matha.....	—	—	»	»	47	47
Saujon à un point de la ligne de Tonnay-Charente à Marennes.	—	—	»	»	31	31
Barbezieux à Saint-Mariens.....	—	—	»	»	48	48
TOTAUX au 31 décembre 1883...	—	1866 à 1883	2.040	530	651	3.221

Droits réservés au Cnam et à ses partenaires

TABLEAU 1 (Suite)

SITUATION DÉTAILLÉE

DES CHEMINS DE FER D'INTÉRET GENERAL

AU 31 DÉCEMBRE 1883.

FRANCE CONTINENTALE

3e PARTIE. — **CHEMINS NON CONCÉDÉS ET NON COMPRIS DANS LE RÉSEAU DE L'ÉTAT.**

Droits réservés au Cnam et à ses partenaires

TABLEAU 1 (Suite). — *Situation détaillée des Chemins de fer d'intérêt général au 31 décembre* 1883. — (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 de la déclaration d'utilité publique totale ou partielle.
1	2	3	4	5	6	7	8	9	10
			km.	km.	km.	km.	km.		
LIGNES COMPRISES DANS LA LOI DU 31 DÉCEMBRE 1875.									
ARTICLE PREMIER.									
14. Montmoreau à Ribérac.....	1875	—	»	(*a*) 6	17	»	23	—	
16. Châtel-Censoir à Sermizelles (*b*).	1875	—	»	»	21	»	21	—	
ART. 2.									
12. Confolens à la ligne de Civray au Blanc.....	—	—	»	»	24	»	24	—	
15. Langogne au Puy.....	1879	—	»	»	52	»	52	—	
TOTAUX au 31 décembre 1883.	1875 à 1879	—	»	6	114	»	120		
LIGNES COMPRISES DANS LA LOI DE CLASSEMENT DU 17 JUILLET 1879.									
7. Lille-la-Madeleine à Lannoy, par le Beucq, l'Empempont et Heum.....	—	—	»	»	»	12	12	—	
14. D'un point à déterminer sur la ligne de Mézières à Hirson, par Rocroy à la frontière belge, vers Chimay.....	—	—	»	»	»	10	10	—	
15. Soissons à Réthel par la vallée de l'Aisne.....	—	—	»	»	»	77	77	—	
16. Montmédy à Stenay.....	—	—	»	»	»	10	10	—	
17. Baroncourt à Etain.....	1879	—	»	»	11	»	11	—	
19. Melun à la Ferté-sous-Jouarre, par ou près Rozoy et Coulommiers.....	—	—	»	»		63	63	—	
20. Esbly à un point à déterminer sur la ligne de Gretz à Coulommiers, entre Faremoutier et Coulommiers.....	—	—	»	»	»	32	32	—	
21. De la ligne de Soissons à Reims à Laon (*c*).....	—	—	»	»	»	40	40	—	
24. Bourges à Avallon.....	1881-1882	—	»	»	(*d*) 105	(*e*) 38	143	—	
25. Cosne à Saint-Sauveur.....	—	—	»	»	»	34	34	—	
26. Monéteau, près Auxerre, à Saint-Florentin.....	1881	—	»	»	23	»	23	—	
A reporter.....	—	—	»	»	139	316	455	—	

(*a*) Bourg-du-Bost à Ribérac.

(*b*) Ligne devant être supprimée après la déclaration d'utilité publique de la ligne d'Avallon à Bourges classée par la loi du 17 juillet 1879 (N° 24).

(*c*) 2e Section de la ligne de Château-Thierry à Laon.

(*d*) Bourges à La Roche-Sancerre..... 47 kilom. } 105 kilomètres.
Cosne à Clamecy..... 58 kilom. }

(*e*) Clamecy à Avallon (la déclaration d'utilité publique de cette section entraînera la suppression du raccordement de Châtel-Censoir à Sermizelles déclaré d'utilité publique par la loi du 31 décembre 1875. (Art. 1er n° 16.)

Droits réservés au Cnam et à ses partenaires

TABLEAU 1 (Suite). — *Situation détaillée des chemins de fer d'intérêt général au 31 décembre 1883.* (France continentale.)

3e PARTIE. — CHEMINS NON CONCÉDÉS ET NON COMPRIS DANS LE RÉSEAU DE L'ETAT.

DÉSIGNATION DES LIGNES (avec leur numéro 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					Désignation de l'administration chargée provisoirement de l'exploitation.	DATE du décret organisant l'exploitation provisoire.
			en exploitation	en construction.	déclarée d'utilité publique et non entreprise.	non déclarée d'utilité publique	Totale		
1	2	3	4	5	6	7	8	9	10
			km.	km.	km.	km.	km.		
Reports.....	.....	.....	»	»	139	316	455	—	—
33. Raccordement entre la ligne de Ceinture de Paris (R. G.) et celle du Pont de l'Alma à Courbevoie.....	—	—	»	»	»	1	1	—	—
35. Rambouillet à un point à déterminer sur la ligne de Pontoise à Gisors entre Ws-Marines et Chars.....	—	—	»	»	»	62	62	—	—
37. Palaiseau à Villeneuve-Saint-Georges.....	1880	—	»	17	»	»	17	—	—
39. Etampes à Melun (*a*).....	—	—	»	»	»	41	41	—	—
48. Cherbourg à Beaumont-Hague (Manche).....	—	—	»	»	»	16	16	—	—
49. Carentan à la ligne de Sottevast à Coutances (Périers).....	—	—	»	»	»	19	19	—	—
50. Coutances à Regnéville.....	—	—	»	»	»	8	8	—	—
59. Saint-Aignan, par Contres, vers Blois.....	—	—	»	»	»	25	25	—	—
70. Carhaix à Guingamp.....	1882	—	»	»	48	»	48	—	—
71. Carhaix à Châteaulin.....	—	—	»	»	»	42	42	—	—
72. Carhaix à ou près Quimperlé..	—	—	»	»	»	63	63	—	—
73. Brest au Conquet.....	—	—	»	»	»	24	24	—	—
76. Châteaulin à Camaret.....	—	—	»	»	»	46	46	—	—
87. Libourne à ou près Langon....	—	—	»	»	»	44	44	—	—
88. Moulis au port de Lamarque...	1880	—	»	»	6	»	6	—	—
95. Le Dorat à Magnac-Laval.....	—	—	»	»	»	8	8	—	—
96. Confolens à Bellac.....	—	—	»	»	»	39	39	—	—
97. Ruffec à Exideuil.....	—	—	»	»	»	41	41	—	—
98. Bussière-Galant à ou près Saint-Yrieix.....	—	—	»	»	»	16	16	—	—
99. Raccordement par la vallée de la Vézère et Treignac, avec la ligne de Limoges à Meymac.	—	—	»	»	»	41	41	—	—
100. Uzerche à Aurillac, par ou près Tulle et Argentat (*b*).....	—	—	»	»	»	89	89	—	—
102. Felletin à Bort, par Ussel.....	—	—	»	»	»	70	70	—	—
103. Felletin à Bourganeuf.....	—	—	»	»	»	39	39	—	—
105. Lavaud-Franche à la ligne de Montluçon à Eygurande, par ou près Chambon.....	—	—	»	»	»	24	24	—	—
106. Saint-Eloi à Pauniat, avec embr. de Gouttières à Létrade. ...	1881	—	»	»	83	»	83	—	—
108. Sancoins à ou près Lapeyrouse par ou près Montmarault....	—	—	»	»	»	77	77	—	—
110. Bort à Neussargues.....	—	—	»	»	»	60	60	—	—
111. Villeneuve-s.-Lot à Falgueyrat.	—	—	»	»	»	48	48	—	—
112. Cahors à ou près Moissac.....	—	—	»	»	»	58	58	—	—
113. Nevers à Tamnay.....	—	—	»	»	»	50	50	—	—
A reporter.....	.....	.....	»	17	276	1.367	1.660	—	—

(*a*) Etampes à la-Ferté-Alais..... 14 kilom. } 41 kilomètres.
La Ferté-Alais à Melun..... 27 kilom. }

(*b*) Uzerche à Tulle..... 29 kilom. } 89 kilomètres.
Tulle à Aurillac..... 60 kilom. }

Droits réservés au Cnam et à ses partenaires

TABLEAU 1. (Suite). — *Situation détaillée des chemins de fer d'intérêt général au 31 décembre* 1883. (France continentale.)

3e PARTIE — CHEMINS NON CONCÉDÉS ET NON COMPRIS DANS LE RÉSEAU DE L'ETAT.

DÉSIGNATION DES LIGNES (avec leur numéro 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.		
Reports	.....	.....	»	17	276	1.367	1.660		
114. Châtillon-sur-Seine à ou près Montchanin, par ou près Les Laumes et Epinac (1re et 2e sections)	—	—	»	»	»	81	(a) 81	—	—
115. Saint-Loup-de-la-Salle à Beaune.	—	—	»	»	»	10	10	—	—
116. Vichy à Cusset	—	—	»	»	»	4	4	—	—
118. Paray-le-Monial à un point à déterminer entre Saint-Martin d'Estreaux et la Palisse..	—	—	»	»	»	41	41	—	—
119. Champagnole à ou près Ambérieu, par la Cluse (2e et 4e sections).....	—	—	»	»	»	63	(b) 63	—	—
119. Emb. de Verges à Jeurre....	—	—	»	»	»	40	40	—	—
121. Longeray à Divonne.....	1881	—	»	»	39	»	39	—	—
124. Saint-Hippolyte à la ligne de Besançon à Morteau	—	—	»	»	»	47	47	—	—
125. La Roche à Chamonix (2e sect).	—	—	»	»	»	(c) 46	46	—	—
126. Annecy à Albertville.....	1882	—	»	»	44	»	44	—	—
127. Saint-Georges-de-Commiers à La Mure avec embranch. de La Motte d'Aveillans à Notre-Dame-de-Vaux (d).....	1881	—	»	32	»	»	32	—	—
128. Savines à Barcelonnette.....	—	—	»	»	»	37	37	—	—
129. Nyons à Pierrelatte.....	1882	—	»	»	41	»	41	—	—
130. Vaison à Orange	—	—	»	»	»	27	27	—	—
133. Sorgues à Saint-Saturnin.....	—	—	»	»	»	8	8	—	—
136. Salon à la Calade par Lambesc	—	—	»	»	»	32	32	—	—
137. Digne à Draguignan (2e et 3e sec.)	1881	—	»	»	(e) 17	49	66	—	—
138. Digne à la ligne de Savines à Barcelonnette	—	—	»	»	»	60	60	—	—
139. Draguignan à Cagnes, par Grasse.....	1882	—	»	»	(f) 50	31	81	—	—
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 Brois et Fontan.....	—	—	»	»	»	52	52	—	—
143. Ajaccio à Propriano (g).	—	—	»	»	»	55	55	—	—
A reporter...	.....	.....	»	49	467	2 202	2.718		

(a) Châtillon-aux-Laumes..... 51 kilom. } 81 kilomètres.
Epinac à Montchanin ..... 30 kilom. }

(b) Tancua à Saint-Claude..... 27 kilom. } 63 kilomètres.
La Cluse à Ambérieu..... 36 kilom. }

(c) Cluses à Chamonix.

(d) Chemin à voie étroite de 1m de largeur.

(e) Saint-André à Castellane.

(f) Draguignan à Grasse.

(g) Chemin à voie étroite de 1m00 de largeur à construire par la Compagnie des chemins de fer départementaux (Loi du 19 décembre 1883).

Droits réservés au Cnam et à ses partenaires

TABLEAU 1. (Suite). — *Situation détaillée des chemins de fer d'intérêt général au 31 décembre* 1883. (France continentale.)

3e PARTIE — CHEMINS NON CONCÉDÉS ET NON COMPRIS DANS LE RÉSEAU DE L'ÉTAT.

DÉSIGNATION DES LIGNES (avec leur numéro 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.		
Reports.....	.....	.....	»	49	467	2.202	2.718		
144. Ponte-Leccia à Calvi (*a*).....	1882	—	»	»	79	»	79	—	—
145. Casamozza à Bonifacio (*a*).....	1882	—	»	»	(*b*) 72	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 St.-Etienne, sur la ligne de Montbrison à Monistrol.....	1882	—	»	»	(*c*) 42	(*d*) 69	111	—	—
148. St.-Etienne, par ou près Pélussin et Annonay, à la rive droite du Rhône, à un point à déterminer entre Serrières et Sarras.....	—	—	»	»	»	60	60	—	—
150. La Voulte-sur-Rhône à Yssingeaux par ou près le Cheylard.	—	—	»	»	»	104	104	—	—
151. Tournon (Ardèche) à la ligne de la Voulte à Yssingeaux (Le Cheylard).....	—	—	»	»	»	39	39	—	—
152. Yssingeaux à la ligne du Puy à St.-Etienne (Chamalières)..	—	—	»	»	»	22	22	—	—
153. St.-Jean-du-Gard à un point de la ligne de Rodez à Millau, entre Séverac-le-Château et Millau avec embranchement sur Florac.....	—	—	»	»	»	(*e*) 97	97	—	—
154. Montpellier à Ganges.....	—	—	»	»	»	50	50	—	—
155. Espalion à la ligne de Rodez à Séverac-le-Château (Bertholène).....	—	—	»	»	»	20	20	—	—
156. Estréchoux à Castanet-le-Haut.	—	—	»	»	»	12	12	—	—
157. Lunas à Lodève.....	—	—	»	»	»	17	17	—	—
158. St.-Chinian à ou près St.-Pons.	—	—	»	»	»	26	26	—	—
160. La Bastide-Rouairoux à Bize..		—	»	»	»	34	34	—	—
161. Agde à la mer.....	—	—	»	»	»	4	4	—	—
167. Vic-Dessos à Tarascon (Ariège)	—	—	»	»	»	14	14	—	—
168. St.-Girons à Oust, près Seix...	1881	—	»	»	17	»	17	—	—
170. Castel-Sarrazin à Lombez (2e sec)	—	—	»	»	»	(*f*) 18	18	—	—
171. Auch à Lannemezan.....	—	—	»	»	»	68	68	—	—
173. Chaum à la frontière espagnole au Pont-du-Roi.....	—	—	»	»	»	14	14	—	—
175. Saint-Sever à Pau.....	—	—	»	»	»	74	74	—	—
176. Vic-en-Bigorre à la ligne de Saint-Sever à Pau.....	—	—	»	»	»	43	43	—	—
178. Oloron à Bedous.....	—	—	»	»	»	27	27	—	—
179. Oloron à la ligne de Puyoo à St.-Palais, par la vallée du gave d'Oloron.....	—	—	»	»	»	37	37	—	—
TOTAUX au 31 décembre 1883.....	1879 à 1882	—	»	49	739	3.129	3.917		

(*a*) Chemins à voie étroite de 1m00 de largeur à construire par la Compagnie des chemins de fer départementaux (Loi du 19 décembre 1883).
(*b*) Casamozza au Fium'Orbo.
(*c*) Sembadel à Saint-Bonnet-le-Château.
(*d*) Massiac à Brioude..... 23 kil.
Paulhaguet à la ligne d'Ambert à Darsac..... 46 kil. } 69 kilom.
(*e*) Saint-Jean-du-Gard à Florac. 42 kil.
Florac au réseau existant.. . 55 kil. } 97 kilom.
(*f*) Gimont à Lombez.

Droits réservés au Cnam et à ses partenaires

TABLEAU 1. (Suite). *Situation détaillée des chemins de fer d'intérêt général au 31 décembre* 1883. (France continentale.)

3e PARTIE — CHEMINS NON CONCÉDÉS ET NON COMPRIS DANS LE RÉSEAU DE L'ETAT.

DÉSIGNATION DES LIGNES (avec leur numéro 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.		
LIGNES DÉCLARÉES D'UTILITÉ PUBLIQUE PAR DES LOIS SPÉCIALES.									
1. Quissac à Montpellier	1875	—	»	»	40	—	40	—	—
2. Ajaccio à Mezzana (*a*)	1878	—	»	13	»	—	13	—	—
Bastia à Corté (*a*)	1878	—	»	73	»	—	73	—	—
3. Mezzana à Corté (*a*)	1879	—	»	66	»	—	66	—	—
TOTAUX au 31 décembre 1883	1875 à 1879	—	»	152	40	—	192	—	—
LIGNES D'INTÉRÊT GÉNÉRAL RACHETÉES OU REPRISES PAR L'ÉTAT.									
1. Epinac à Velars (*b*)	1881	—	»	»	56	—	56	—	—
ANCIENNES LIGNES D'INTÉRÊT LOCAL INCORPORÉES DANS LE RÉSEAU D'INTÉRÊT GÉNÉRAL.									
1. La Loupe à Brou (*c*)	1879	—	»	»	39	—	39	»	»
2. Moutiers à Albertville (*d*)	1875	—	»	»	28	—	28	—	—
6. La Guerche à la ligne de Tours à Montluçon (*e*)	1878	—	»	»	87	—	87	—	—
TOTAUX au 31 décembre 1883	1875 à 1879	—	»	»	154	—	154	—	—
RÉCAPITULATION.									
Lignes comprises dans la loi du 31 décembre 1875	1875 à 1879	—	»	6	114	»	120	»	»
Lignes comprises dans la loi du 17 juillet 1879	1879 à 1882	—	»	49	739	3.129	3.917	»	»
Lignes déclarées d'utilité publique par des lois spéciales	1875 à 1879	—	»	152	40	»	192	»	»
Lignes d'intérêt général rachetées ou reprises par l'Etat	1881	—	»	»	56	»	56	»	»
Anciennes lignes d'intérêt local incorporées dans le réseau d'intérêt général	1875 à 1879	—	»	»	154	»	154	»	»
TOTAUX GÉNÉRAUX au 31 déc. 1883	1875 à 1882	—	»	207	1.103	3.129	4.439	»	»
RÉCAPITULATION GÉNÉRALE DES CHEMINS DE FER D'INTÉRÊT GÉNÉRAL.									
Chemins de fer concédés	1828 à 1883		25.995	4.629	2.868	1.123	34.615		
Réseau de l'Etat	1866 à 1883		2.040	530	328	323	3.221		
Chemins de fer non concédés	—		»	207	1.103	3.129	4.439		
ENSEMBLE	1828 à 1883		28.035	5.366	4.299	4.575	42.275		

(*a*) Chemins à voie étroite de 1m00 de largeur à exploiter provisoirement par la Compagnie des chemins de fer départementaux (Loi du 19 décembre 1883).
(*b*) Ligne industrielle concédée à l'ancienne Compagnie d'Epinac à Velars, en 1830 et en 1864.
(*c*) Département d'Eure-et-Loir.
(*d*) Département de la Haute-Savoie.
(*e*) Département du Cher.

Droits réservés au Cnam et à ses partenaires

TABLEAU 2

SITUATION DÉTAILLÉE

DES

CHEMINS DE FER INDUSTRIELS ET DIVERS

AU 31 DÉCEMBRE 1883

FRANCE CONTINENTALE

Droits réservés au Cnam et à ses partenaires

TABLEAU 2

Situation détaillée des chemins de fer industriels et divers au 31 *décembre* 1883.

(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 TOTALE
1	2	3	4	5	6	7
			km.	km.	km.	km.
TOTAUX au 31 décembre 1882 (*a*).....	1830 à 1882	1835 à 1881	212	26	42	310
Modifications en 1883						
Ligne incorporée dans le réseau d'intérêt général.						
Chemin de fer de ceinture de Lille (*b*)...	1874	187	— 6	»	»	—
			236	26	42	304
Concessions nouvelles.						
Des mines de sel de Montmorot au chemin de fer d'intérêt local de Châlon à Lons-le-Saunier.....	1883	—	»	»	1	1
Du puits d'extraction de la Compagnie houillère de Drocourt à la gare d'Hénin-Liétard	1883	—	»	»	2	2
TOTAUX au 31 décembre 1883.....	1830 à 1883	1835 à 1881	236	26	45	307

(*a*) Reportés du tome IV p. 768.
(*b*) Chemin appartenant déjà à la Compagnie du Nord, comme ligne industrielle.

Droits réservés au Cnam et à ses partenaires

TABLEAU 3

—

SITUATION DÉTAILLÉE

DES CHEMINS DE FER D'INTÉRÊT LOCAL

AU 31 DÉCEMBRE 1883.

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* 1883. (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
I. — RELEVÉ PAR DÉPARTEMENT				kilom.	kilom.	kilom.	kilom.
TOTAUX au 31 décembre 1882.	.....	.....	.....	2 306	119	1.197	3.622
Modifications en 1883							
1° Fusion							
Valognes vers Barfleur et embranchement (*a*).....	.....	—	—	»	»	— 44	— 44
Société des chemins de fer départementaux.....	.....	—	—	»	»	+ 44	+ 44
2° Ouverture							
DÉPARTEMENTS DE LA MANCHE ET DE L'ORNE				2.306	119	1.197	3.622
Compagnie du chemin de fer de Montsecret à Chérencé-le-Roussel.....	Montsecret à Chaulieu-Sourdeval.....	1876	1883	(*b*) 19	— 19	»	»
3° Lignes incorporées dans le réseau d'intérêt général.							
				2.325	100	1.197	3.622
DÉPARTEMENT DE L'AIN							
Ancienne Compagnie des Dombes et Sud-Est (*c*)...	Ambérieu à Villebois et à la limite du département de l'Isère.....	1867	1875	— 16	»	»	— 16
	Bourg à Chalon-sur-Saône..	1867	1878	— 35	»	»	— 35
DÉPARTEMENT DU CHER							
La Guerche à la ligne de Tours à Montluçon.....	La Guerche à Châteaumeillant (*d*).....	1878	—	»	»	— 87	— 87
DÉPARTEMENT DE L'ISÈRE							
Ancienne Compagnie des Dombes et Sud-Est (*c*)...	De la limite du département de l'Ain à Montalieu-Vercieu.....	1869	1875	— 2	»	»	— 2
DÉPARTEMENT DU JURA							
Ancienne Compagnie des Dombes et Sud-Est (*c*)....	De la limite du département de Saône-et-Loire à Lons-le-Saunier.....	1866	1871	— 10	»	»	— 10
DÉPARTEMENT DE LA MARNE							
Chemin de la Vallée de la Suippe (*e*).....	Bazancourt à Bétheniville.	1868	1872	— 17	»	»	— 17
DÉPARTEMENT DU NORD							
Ancienne Compagnie de Lille à Valenciennes et extensions (*f*).....	Valenciennes à Douzies...	1873	1880	— 31	»	»	— 31
	Don à Templeuve.....	1874	—	»	»	— 19	— 19
	Don à la limite du département du Pas-de-Calais.	1874	—	— 6	»	»	— 6
	Denain à Saint-Amand...	1874	—	»	»	— 14	— 14
Ancienne Compagnie de Picardie-et-Flandres (*f*)...	De la limite du département de la Somme, près Epehy, à Cambrai.	1873	1876	— 20	»	»	— 20
	Marcoing à Masnières....	1876	1880	— 2	»	»	— 2
A reporter.....	.....	.....	.....	2.186	100	1.077	3.363

(*a*) Ligne fusionnée en 1883 avec la Société des chemins de fer départementaux.
(*b*) Dont 3 kilomètres dans le département de la Manche et 16 kilomètres dans le département de l'Orne.
(*c*) Lignes incorporées dans le réseau de la Compagnie de Paris-Lyon-Méditerranée.
(*d*) Ligne reprise par l'Etat.
(*e*) Compagnie spéciale.
(*f*) Lignes incorporées dans le réseau de la Compagnie du Nord.

Droits réservés au Cnam et à ses partenaires

TABLEAU 3 (Suite). — *Situation des Chemins de fer d'intérêt local au 31 décembre* 1883. (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
				kilom.	kilom.	kilom.	kilom.
Reports.....	.....	.....	.....	2.186	100	1.077	3.263
DÉPARTEMENT DE L'OISE							
	Saint-Omer-en-Chaussée à Abancourt.....	1872	1875	— 31	»	»	— 31
	Beauvais à Saint-Just....	1872	1876	— 28	»	»	— 28
	Compiègne à la limite du département, vers Roye.	1877	1881	— 26	»	»	— 26
...nne Compagnie du Nord (intérêt local (*a*).. .	Breteuil à la station de ce nom.....	1872	1875	— 7	»	»	— 7
	Estrées à Verberie..... .	1877	1882	— 14	»	»	— 14
	Rivecourt à Ormoy-Villers.	1877	1882	— 22	»	»	— 22
	Gisors à Beauvais...	1875	1875	— 28	»	»	— 28
	Beauvais à Clermont.....	1872	1878	— 8	»	»	— 8
	Clermont à Compiègne...	1872	1879-1880	— 21	»	»	— 21
...ienne Compagnie de Picardie-et-Flandres (*a*)...	Saint-Just à la limite du dépar[t] de la Somme, vers Montdidier.....	1872	1875	— 18	»	»	— 18
DÉPARTEMENT DU PAS-DE-CALAIS							
...ienne Compagnie de Lille à Valenciennes et extensions (*a*).....	De la limite du département du Nord à Hénin-Liétard.....	1874	1879	— 14	»	»	— 14
	De la limite du département de la Somme à Arras.....	1873	1876	— 27	»	»	— 27
...nne Compagnie du Nord (intérêt local) (*a*)...	De la limite du département de la Somme à Frévent.....	1873	1876	— 8	»	»	— 8
	Bully-Grenay à Brias.....	1876	1878	— 30	»	»	— 30
DÉPARTEMENT DE LA SARTHE							
...nne Compagnie de Paris à Orléans.....	Château-du-Loir à Saint-Calais (*b*).....	1874	1879	— 44	»	»	— 44
DÉPARTEMENT DE SAONE-ET-LOIRE							
...nne Compagnie des Chemins-et-Sud-Est (*c*)....	De la limite du département de l'Ain, vers Bourg à Chalon-sur-Saône.....	1872	1878	— 27	»	»	— 27
DÉPARTEMENT	Chalon à Lons-le-Saunier.	1866	1871	— 55	»	»	— 55
DE SEINE-INFÉRIEURE	Paray-le-Monial à Mâcon.	1866	1870	— 77	»	»	— 77
...nne Compagnie du Tréport (*a*).....	Le Tréport à Abancourt.	1869	1872-1873	— 57	»	»	— 57
DÉPARTEMENT DE SEINE-ET-OISE							
...nne Compagnie du ...(int. loc.) (*a*).....	Ermont à Valmondois....	1873	1876	— 15	»	»	— 15
DÉPARTEMENT DE LA SOMME							
...nne Compagnie du ...ment à Gamaches (*a*)..	Doullens à Gamaches....	1869	1872 à 1874	— 74	»	»	— 74
	Doullens à la limite du département du Pas-de-Calais, vers Frévent...	1869	1874 à 1876	— 11	»	»	— 11
...nne Compagnie du ...(int. loc.) (*a*).....	De la limite du département de l'Oise à Roye..	1872	1881	— 10	»	»	— 10
	Doullens à la limite du dépt du Pas-de-Calais vers Arras.....	1873	1876	— 5	»	»	— 5
	Canaples à Amiens.	1875	1877	— 24	»	»	— 24
A reporter.....	.....	.....	.....	1.505	100	1.077	2.682

...incorporées dans le réseau de la Compagnie du Nord. | (*c*) Lignes incorporées dans le réseau de Paris-Lyon-Méditerr.
...incorporée dans le réseau d'Etat.

Droits réservés au Cnam et à ses partenaires

TABLEAU 3 (Suite). — *Situation des Chemins de fer d'intérêt local au 31 décembre* 1883. (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
1	2	3	4	5	6	7
DÉPARTEMENT DE LA SOMME (*Suite*)				kilom.	kilom.	kilom.
Reports.....	.....	.....	.....	1.505	100	1.077
Ancienne Compagnie de Picardie et Flandres (*a*)..	De la limite du département de l'Oise, vers St-Just à la limite du département de la Somme, vers					
4° Lignes abandonnées.	Cambrai.....	1869	1873 à 1876	— 75	»	»
				1.430	100	1.077
DÉPARTEMENT DU NORD	St-Wast à la ligne de Valenciennes à Douzies...	1875	—	»	»	— 5
Ancienne Compagnie de Lille à Valenciennes et extensions.....	Hazebrouck à Don.....	1874	—	»	»	(*b*)—29
	Artres à Denain.....	1874	—	»	»	— 11
	Lourches à la ligne d'Artres à Denain.....	1874	—	»	»	— 7
DÉPARTEMENT DU PAS-DE-CALAIS						
Ancienne Compagnie de Lille à Valenciennes et extensions.....	Hazebrouck à Don (traversée du département).	1874	—	»	»	— 3
				1.430	100	1.022
5° Concessions nouvelles.	Moulins à Cosne (*d*).....	1883	—	»	»	52
DÉPARTEMENT DE L'ALLIER	Varennes-sur-Allier à Montvicq (*c*).....	1883	—	»	»	72
Société générale des chemins de fer économiques.....	Montvicq à Commentry (*c*).	1883	—	»	»	»
	Commentry à Chambouchard (*c*).....	1883	—	»	»	26
	Chantelle à Ebreuil (*c*)...	1883	—	»	»	20
DÉPARTEMENT DE L'ISÈRE						
Compagnie des chemins de l'Est de Lyon.....	Embr[t] des carrières de pierre de taille d'Amblagnieu-Pourcieu à la gare de Montalieu-Vercieu...	1883	—	»	3	»
DÉPARTEMENT DE L'OISE						
Société anonyme du chemin de fer de Grandvilliers à Estrées-Saint-Denis.....	Estrées-St-Denis à Froissy.	1883	—	»	»	43
DÉPARTEMENT DE SEINE-ET-OISE						
Société générale des chemins de fer économiques.....	Valmondois à Epiais-Rhus.	1883	—	»	»	13
TOTAUX au 31 décembre 1883.	.....	1866 à 1883	1871 à 1883	1.430	103	1.248

(*a*) Lignes incorporées dans le réseau du Nord.

(*b*) Y compris 3 kil. enclavés dans le département du Pas-de-Calais.

(*c*) Chemins à voie étroite de 1 mètre de largeur.

(*d*) Pour mémoire 9 kil. (section appartenant à la Compagie des Mines de Commentry, à racheter par la S[té] générale des chemins de fer économiques.)

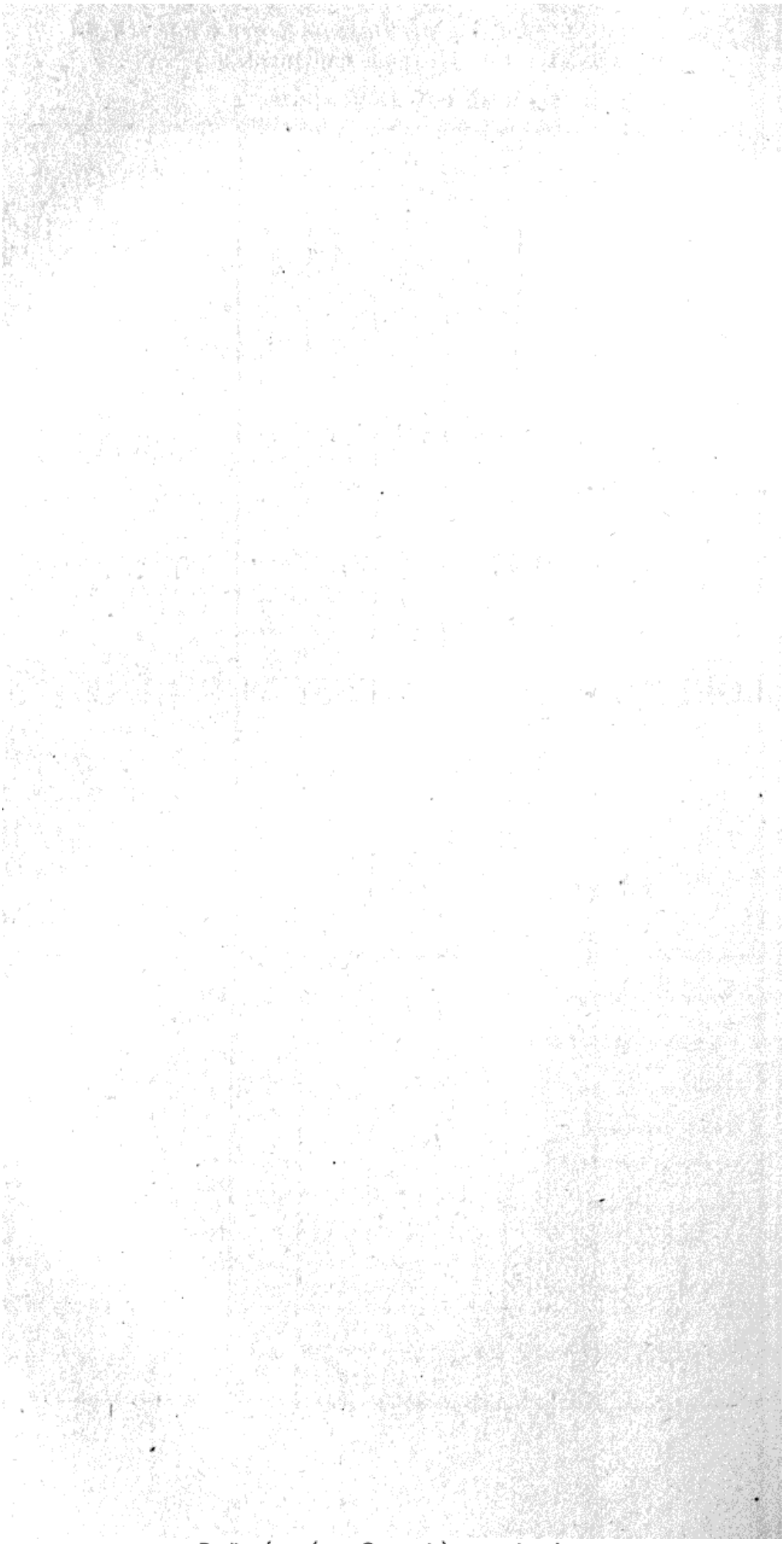
Droits réservés au Cnam et à ses partenaires

TABLEAU 3 (Suite). — *Situation des Chemins de fer d'intérêt local au 31 décembre* 1883. (France continentale.)

II. — RÉSUMÉ PAR COMPAGNIE.

DÉSIGNATION DES COMPAGNIES	LONGUEURS EXPLOITÉES	LONGUEURS EN CONSTRUCTION	LONGUEURS A CONSTRUIRE	LONGUEURS ENSEMBLE	OBSERVATIONS
2	3	4	5	6	7
	kilom.	kilom.	kilom.	kilom.	
II. — RÉSUMÉ PAR COMPAGNIE					
TOTAUX au 31 décembre 1882 (*a*).....	2.306	119	1.197	3.622	(*a*) Reportés du t. IV, p. 784.
Modifications en 1883					
1° *Fusion.*					
Valognes vers Barfleur et embranch. (*b*).	»	»	— 44	— 44	(*b*) Manche. — (Ligne fusionnée en 1883 avec la Société des chemins de fer départementaux.)
Soc. des chemins de fer départementaux.	»	»	+ 44	+ 44	
2° *Ouverture.*	2.306	119	1.197	3.622	
Montsecret à Chèrencé-le-Roussel.....	19	— 19	»	»	*Calvados* (1 kil.). — Manche (3 kil.). — Orne (15 kil.).
3° *Lignes incorporées dans le réseau d'intérêt général.*	2.325	100	1.197	3.622	
Nord	— 315	»	»	— 315	*Eure* (1 kil.). — Oise (184 kil.). — Pas-de-Calais (65 kil.). — Seine-et-Oise (15 kil.). — Somme (50 kil).
Picardie-et-Flandres	— 115	»	»	— 115	Nord (22 kil.). — *Oise* (18 kil.). — Somme (75 kil).
Lille à Valenciennes et extensions.....	— 51	»	— 33	— 84	Nord (70 kil.) — Pas-de-Calais (14 kil.).
Tréport (Le).....	— 57	»	»	— 57	*Oise* (10 kil.). — Seine-Inférieure (45 kil.) — *Somme* (2 kil.).
Frévent à Gamaches.....	— 74	»	»	— 74	*Seine-Inférieure* (1 kil.). — Somme (73 kil.).
Chemin de la Vallée de la Suippe.....	— 17	»	»	— 17	Marne.
Paris à Orléans	— 44	»	»	— 44	Sarthe.
La Guerche à la ligne de Tours à Montluçon	»	»	— 87	— 87	Cher.
Dombes et Sud-Est	— 222	»	»	— 222	Ain (51 kil.). — Isère (2 kil.). — Jura (10 kil.). — Saône-et-Loire (159 kil.).
4° *Lignes abandonnées.*	1.430	100	1.077	2.607	
Lille à Valenciennes et extensions.....	»	»	— 55	— 55	
5° *Concessions nouvelles.*	1.430	100	1.022	2.552	
Grandvilliers à Estrées-St-Denis.....	»	»	43	43	Oise.
Est de Lyon.....	»	3	»	3	Isère.
Société générale des chemins de fer économiques.....	»	»	183	183	Allier (170 kil.) — Seine-et-Oise (13 kil.)
TOTAUX au 31 décembre 1883.....	1.430	103	1.248	2.781	

Droits réservés au Cnam et à ses partenaires



Droits réservés au Cnam et à ses partenaires

TABLEAU 4

TABLEAU GÉNÉRAL

DU

DÉVELOPPEMENT PROGRESSIF DU RÉSEAU

DE 1882 à 1883

FRANCE CONTINENTALE

Droits réservés au Cnam et à ses partenaires

TABLEAU 4. — *Développement progressif du réseau* 1882-1883. (France continentale.)

NATURE DES RENSEIGNEMENTS			Longueur en kilomètres au 31 décembre de chacune des années. 1882 (a)		1883	
1			2		3	
Lignes livrées à l'exploitation.	Chemins d'intérêt général	Chemins concédés	(b) 22.320		25.935	
		Réseau de l'Etat	2.084	(b) 26.330	2 040	28.035
		Chemins non concédés et non compris dans le réseau de l'Etat	1.926		»	
	Chemins industriels et divers			242		(c) 236
	Chemins d'intérêt local			2.308		1.430
	TOTAUX GÉNÉRAUX			28.880		29.701
Lignes déclarées d'utilité publique en construction ou à construire.	Chemins d'intérêt général	Chemins concédés	1.870		7.497	
		Réseau de l'Etat	535	10.201	858	9.665
		Chemins non concédés et non compris dans le réseau de l'Etat	7.796		1.310	
	Chemins industriels et divers			68		71
	Chemins d'intérêt local			1.314		1.351
	TOTAUX GÉNÉRAUX			11.583		11.087
Lignes d'intérêt général concédées éventuellement ou classées et non déclarées d'utilité publique.	Chemins concédés éventuellement			146		(d) 1.123
	Chemins classés			4.105		3.452
	TOTAUX			4.251		4.575
RÉCAPITULATION						
Chemins d'intérêt général.	Chemins concédés définitivement		(b) 24.190		33.492	
	Réseau de l'Etat		2.619	(b) 40.782	2 898	42.275
	Chemins non concédés mais déclarés d'utilité publique		9.722		1 310	
	Chemins non déclarés d'utilité publique		4.251		4.575	
Chemins industriels et divers				310		307
Chemins d'intérêt local				3.622		2.781
ENSEMBLE				44.714		45.363

(a) Reportés du tome IV, pages 788 et 789.
(b) Déduction faite de 835 kil. cédés à l'Allemagne, dont 738 déjà exploités.
(c) Déduction faite de 6 kil. du chemin de ceinture de Lille appartenant à la Compagnie du Nord, comme ligne industrielle.
(d) Déduction faite de 3 kil. pour le raccordement abandonné de Châteaumeillant.

Droits réservés au Cnam et à ses partenaires

TABLEAU 5

TABLEAU DÉTAILLÉ

DU

DÉVELOPPEMENT PROGRESSIF DES RÉSEAUX

DES SIX GRANDES COMPAGNIES

1882-1883

Droits réservés au Cnam et à ses partenaires

TABLEAU 5. — *Développement progressif des réseaux des six grandes Compagnies* 1882-1883.

ANNÉES 1	LONGUEUR concédée définitivement 2 kilom.	LONGUEUR livrée à l'exploitation 3 kilom.	LONGUEUR en construction ou à construire 4 kilom.	LONGUEUR concédée éventuellement 5 kilom.
		NORD		
1882 (a)	2.157	2.069	88	»
1883	3.306	2.994	312	63
		EST		
1882 (a)	3.143	2.811	332	16
1883	4.440	3.587	853	210
		OUEST		
1882 (a)	3.236	3.147	89	»
1883	5.317	3.916	1.401	210
		PARIS A ORLÉANS		
1882 (a)	4.359	4.359	»	»
1883	6.951	5.022	1.929	120
		PARIS-LYON-MÉDITERRANÉE		
1882 (a)	7.109	6 470	639	20
1883	8.752	7.203	1.549	240
		MIDI		
1882 (a)	2.905	2.338	567	95
1883	3.807	2.468	1.339	268

(a) Totaux reportés du tome IV, pages 793 à 798.

Droits réservés au Cnam et à ses partenaires

TABLEAU 6

TABLEAU DES LONGUEURS

DES

CHEMINS DE FER PAR DÉPARTEMENT

AU 31 DÉCEMBRE 1883.

Droits réservés au Cnam et à ses partenaires

TABLEAU 6. — *Tableau des longueurs des chemins de fer par département, au 31 décembre 1883.*

DÉPARTEMENTS	SUPERFICIE	POPULATION	LONGUEURS — LIVRÉES A L'EXPLOITATION — Chemins d'intérêt général	Chemins industriels et divers	Chemins d'intérêt local	TOTAUX
1	2	3	4	5	6	7
	km. q.	habitants	mètres	mètres	mètres	mètres
Ain	5.799	363.472	419.366	»	21.752	441.118
Aisne	7.352	556.891	406.707	»	79.928	486.635
Allier	7.308	416.759	355.860	29.149	»	385.009
Alpes (Basses-)	6.954	131.918	97.262	»	»	97.262
Alpes (Hautes-)	5.590	121.787	140.245	»	»	140.245
Alpes-Maritimes	3.744	226.621	88.204	»	»	88.204
Ardèche	5.527	376.867	267.676	»	»	267.676
Ardennes	5.233	333.675	342.485	»	21.892	364.377
Ariège	4.894	240.601	69.858	»	»	69.858
Aube	6.001	255.326	281.864	»	»	281.864
Aude	6.313	327.942	225.873	»	»	225.873
Aveyron	8.743	415.075	282.174	»	»	282.174
Belfort (territoire de)	610	74.244	61.437	»	»	61.437
Bouches-du-Rhône	5.105	589.028	345.059	1.151	68.903	415.113
Calvados	5.521	439.830	420.901	»	49.062	469.963
Cantal	5.741	236.190	146.968	»	»	146.968
Charente	5.942	370.822	266.963	1.132	18.357	286.452
Charente-Inférieure	6.826	466.416	374.819	»	»	374.819
Cher	7.199	351.405	198.679	»	»	198.679
Corrèze	5.866	317.066	266.431	»	»	266.431
Corse	8.747	272.639	»	»	»	»
Côte-d'Or	8.761	382.819	484.963	»	»	484.963
Côtes-du-Nord	6.886	627.585	252.402	»	»	252.402
Creuse	5.568	278.782	173.939	»	»	173.939
Dordogne	9.183	495.037	397.814	»	»	397.814
Doubs	5.228	310.827	244.369	»	»	244.369
Drôme	6.522	313.763	190.723	»	»	190.723
Eure	5.958	364.291	296.887	»	216.125	513 012
Eure-et-Loir	5.874	280.097	416.514	»	»	416.514
Finistère	6.722	681.564	257.979	»	»	257.979
Gard	5.836	415.629	605.795	5.000	»	610.795
Garonne (Haute-)	6.290	478.009	318.102	»	»	318.102
Gers	6.280	281.532	186.137	»	»	186.137
Gironde	9.740	748.703	461.922	»	38.261	500.183
Hérault	6.198	441.527	347.880	»	100.729	448.609
Ille-et-Vilaine	6.726	615.480	354.979	»	»	354.979
Indre	6.795	287.705	190.479	»	»	190.479
Indre-et-Loire	6.114	329.160	368.854	»	»	368.854
Isère	8.289	580.271	383.504	3.116	83.800	470.420
Jura	4.994	285.263	254.792	»	»	254.792
Landes	9.321	301.143	274.988	»	5.763	280.751
Loir-et-Cher	6.351	275.713	323.487	»	»	323.487
Loire	4.760	599.836	352.774	13.815	3.312	369.901
Loire (Haute-)	4.962	316.461	235.934	6.554	»	242.488
Loire-Inférieure	6.875	625.625	541.089	»	»	541.089
A reporter	285.248	17.201.396	12.975.137	49.917	707.884	13.742 938

LONGUEURS — EN CONSTRUCTION OU A CONSTRUIRE — Chemins d'intérêt local	TOTAUX	Lignes d'intérêt général non déclarées d'utilité publique	Par myriamètre carré — Non compris les lignes non déclarées d'utilité publique — Chemins d'intérêt général et industriels	Chemins d'intérêt local	TOTAUX	Y compris les lignes non déclarées d'utilité publique	Par 10.000 habitants — Non compris les lignes non déclarées d'utilité publique — Chemins d'intérêt général et industriels	Chemins d'intérêt local	TOTAUX	Y compris les lignes non déclarées d'utilité publique
10	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20
mètres	mètres	mètres	mètres	mètres	mètres	mètres	mètres	mètres	mètres	mètres
»	82.732	37.000	8.659	374	9 033	9.671	13.814	598	14.412	15.430
4.057	303.336	88.310	9.603	1.142	10 745	11.946	12.677	1.508	14.185	15.771
170.000	214.848	103 900	5.882	2.326	8.208	9.630	10.314	4 079	14.393	16.886
»	94.578	99.000	2.759	»	2.759	4.182	14.542	»	14.542	22.047
»	62.974	8.000	3.635	»	3.635	3 779	16.686	»	16.686	17.343
»	13.000	139.849	2.703	»	2.703	6.438	4.466	»	4 466	10.637
»	26.890	143.000	5 330	»	5.330	7.917	7.816	»	7.816	11.611
»	136.727	38.450	9.158	418	9 576	10.311	14.362	656	15.018	16.170
6.466	150.092	14 000	4.362	132	4.494	4.780	8.873	268	9 141	9.724
»	140.054	»	7.031	»	7.031	7.031	16.525	»	16.525	16 525
»	119.369	4.000	5.469	»	5.469	5.532	10.528	»	10.528	10.649
»	120 700	44.000	4.608	»	4.608	5.569	9.711	»	9.711	10.766
»	»	»	10.071	»	10.071	10.071	8.275	»	8.275	8.275
»	148.017	39.000	9.681	1.350	11.031	11.795	8.390	1.170	9.560	10.222
»	100.369	»	9.440	888	10.328	10.328	11.849	1.116	12.965	12 965
»	164.153	63.000	5.419	»	5.419	6.517	13.174	»	13.174	15.849
14.000	99.378	89.000	5.949	545	6.494	7 991	9.532	873	10.405	12.805
61.000	120.662	110.850	6.365	894	7.259	8.883	9.315	1.308	10.623	13.000
32.000	295.152	7.000	6.429	445	6.874	6.971	13.171	911	14.082	14.281
»	145.445	165.000	7.021	»	7.021	9.834	12.990	»	12.990	18.194
»	303.493	133.000	3.470	»	3.470	4.990	11.132	»	11.132	16.010
»	178.167	58.000	7.569	»	7.569	8.231	17.322	»	17.322	18.837
»	243.983	1.000	7.209	»	7.209	7.223	7.909	»	7.909	7.925
»	109 696	89.000	5.094	»	5.094	6.692	10.174	»	10.174	13.367
»	251.211	1.000	7.068	»	7.068	7.079	13.111	»	13.111	13.131
»	147.033	47.000	7.487	»	7.487	8.386	12.592	»	12.592	14.104
»	107.609	»	4.574	»	4.574	4.574	9.508	»	9.508	9.508
87.404	309.141	»	8.705	5.094	13 779	13.799	14.237	8 332	22.569	22.569
44.000	254.141	4.000	10.668	749	11.417	11.485	22.373	1.571	23.944	24 086
»	93.756	142.989	5.233	»	5.233	7.360	5.161	»	5.161	7.259
»	53.841	36.000	11.389	»	11.389	12 005	15.991	»	15.991	16.857
»	31.352	14.223	5.556	»	5.556	5 782	7.311	»	7.311	7.608
»	195.604	55.000	6.079	»	6.079	6.954	13.559	»	13.559	15.513
275.000	413.482	49.000	6.165	3.216	9 381	9.884	8.019	4.184	12.203	12.858
84.937	171.512	137.200	7.010	2.995	10.005	12.219	9.840	4.205	14.045	17.152
»	120.027	»	7.062	»	7.062	7.062	7.718	»	7.718	7.718
»	250.864	»	6.495	»	6.495	6.495	15.340	»	15.340	15.340
118.480	260.262	»	8.352	1.938	10.290	10.290	15.513	3.600	19.113	19.113
3.530	94.775	»	5.765	1.054	6.819	6.819	8.235	1.505	9.740	9.740
»	144.608	66.000	7.998	»	7.998	9.319	14.001	»	14.001	16.315
176.200	324.260	31.000	4 539	1.952	6.491	6.823	14.048	6.042	20.090	21.120
»	161.756	25.000	7.640	»	7.640	8.034	17.600	»	17.600	18.506
»	89.797	30.000	9.588	69	9.657	10.288	7.609	55	7.664	8.164
»	158.624	119.000	8.084	»	8.084	10.482	12.675	»	12.675	16.435
»	231.358	»	11.236	»	11.236	11.236	12.347	»	12.347	12.347
1.077.074	7.239.728	2.231.771								

Droits réservés au Cnam et à ses partenaires

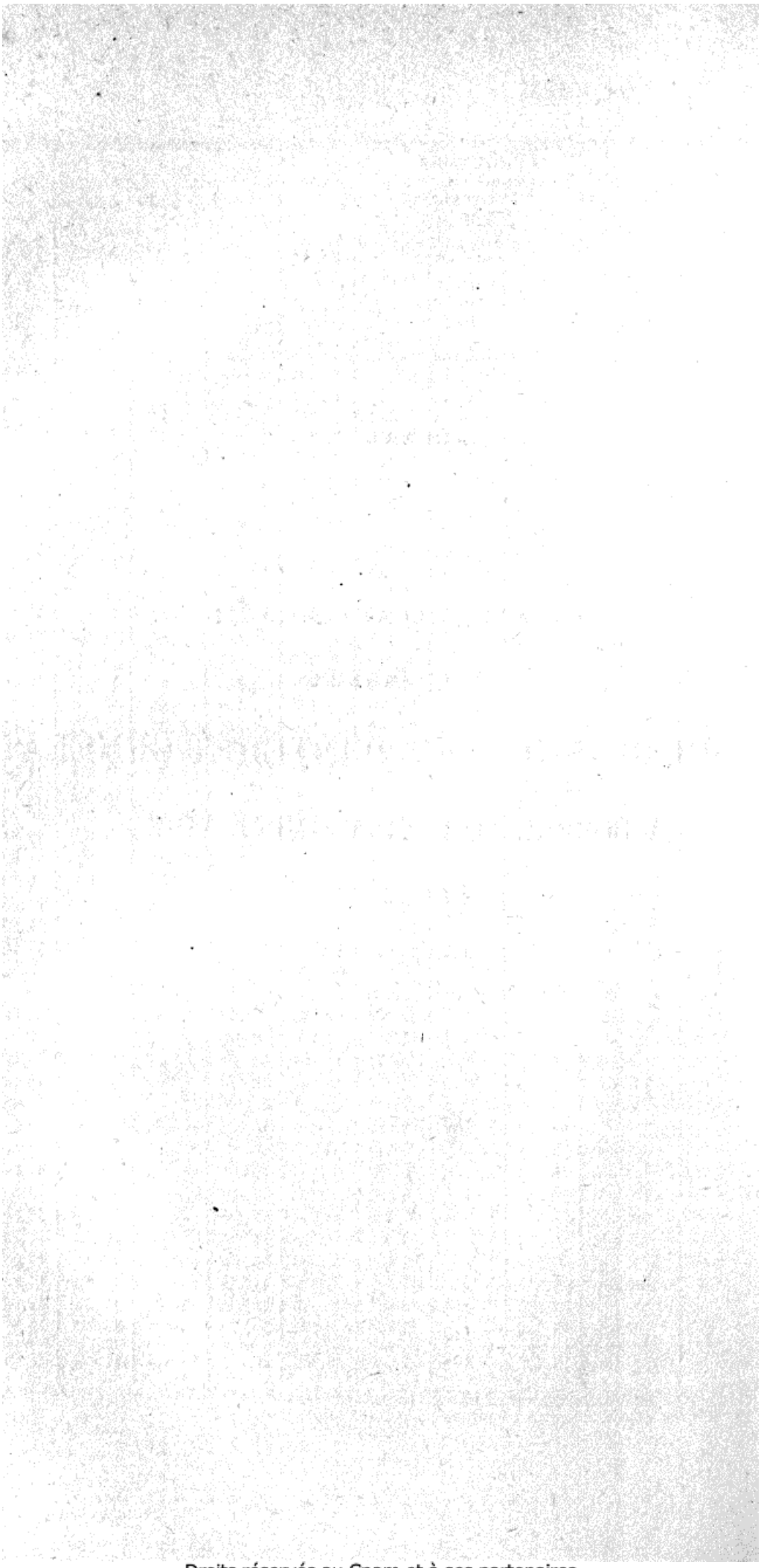
TABLEAU 6. (Suite). — *Tableau des longueurs des chemins de fer d'intérêt local et des tramways, par département, au 31 décembre 1883.*

DÉPARTEMENTS	SUPERFICIE	POPULATION	LIVRÉES A L'EXPLOITATION				
			Chemins d'intérêt général	Chemins industriels et divers	Chemins d'intérêt local	TOTAUX	
1	2	3	4	5	6	7	
	kilom. q.	habitants	mètres	mètres	mètres	mètres	
Reports.....	285.248	17.201.396	12.975.137	49.917	707.884	13.742.938	6.142.2
Loiret.....	6.771	368.526	482.475	»	»	482.475	114.2
Lot.....	5.212	280.269	137.093	»	»	137.093	226.2
Lot-et-Garonne.....	5.354	312.081	209.206	»	»	209.206	184.4
Lozère.....	5.170	143.565	54.712	»	»	54.712	182.0
Maine-et-Loire.....	7.121	523.491	388 642	»	»	388.642	253.5
Manche.....	5.928	526 377	216.200	»	3.000	219.200	218.2
Marne.....	8.180	421.800	509.079	»	»	509.079	162.2
Marne (Haute-).....	6.220	254.876	445.934	»	5 221	451.155	129.4
Mayenne.....	5.171	344.881	288.486	»	»	288.486	93.6
Meurthe-et-Moselle.....	5.232	419.317	531.603	5.000	17.773	554.376	11.0
Meuse.....	6 228	289 861	410.902	»	80.191	491.093	71.2
Morbihan.....	6.798	521.614	244.728	»	»	244.728	47.6
Nièvre.....	6.817	347.576	376 000	7.000	»	383 000	94.2
Nord.....	5.681	1.603.259	899.929	18.847	5.482	924.258	215.1
Oise.....	5.855	404.555	674.469	»	36.017	710.486	37.2
Orne.....	6.097	376.126	479.776	»	103.361	583.137	9.0
Pas-de-Calais.....	6.606	819.022	650.214	90.622	151.252	892.088	»
Puy-de-Dôme.....	7.950	566.064	301.426	4.700	8.786	314.912	163.4
Pyrénées (Basses-).....	7.623	434.366	204 972	»	7.695	212.667	113.2
Pyrénées (Hautes-).....	4.529	236.474	187.151	»	»	187.151	25.1
Pyrénées-Orientales.....	4.122	208.855	106.772	»	»	106.772	98.2
Rhône.....	2.790	741.470	256.788	485	25.381	282.654	116.4
Saône (Haute-).....	5.340	295.905	362.817	»	21.685	384.502	109.2
Saône-et-Loire.....	8 552	625.589	624.978	28.596	»	653 574	230.2
Sarthe.....	6.207	438.917	394.147	»	162.703	556.850	103.6
Savoie.....	5.760	266.438	189.220	»	»	189.220	67.2
Savoie (Haute-).....	4 315	274.087	110 568	»	»	110.568	110.2
Seine.....	479	2.799.329	217.548	»	»	217.548	18.0
Seine-Inférieure.....	6.035	814.068	538 006	»	2.739	540.745	153.0
Seine-et-Marne.....	5.736	348.991	368.104	14.100	»	382.204	129.7
Seine-et-Oise.....	5 604	577.798	670.820	»	15.108	685.928	102.0
Sèvres (Deux-).....	6.000	350.103	355.078	»	»	355.078	108.2
Somme.....	6.161	550 837	561.104	»	27.304	588.408	»
Tarn.....	5.742	359.223	211.579	3.062	»	214.641	153.0
Tarn-et-Garonne.....	3.720	217.056	139.900	»	»	139.900	85.2
Var.....	6.028	288.577	225.505	»	»	225.505	37.6
Vaucluse.....	3.548	244.149	212.517	»	»	212.517	85.0
Vendée.....	6.703	421.642	369.547	»	»	369.547	95.2
Vienne.....	6.970	340.295	352.658	»	»	352.658	204.1
Vienne (Haute-).....	5.517	349.322	371.176	»	»	371.176	45.0
Vosges.....	5 853	406.862	393.179	»	48.624	441.803	121.3
Yonne.....	7.428	357.029	344.185	»	»	344.185	229.4
TOTAUX ET MOYENNES...	528.401	37.672.048	28.044 330	232.329	1.430.206	29.706.865	10.805.3 (1)

LONGUEURS										
CONSTRUCTION OU A CONSTRUIRE			Par myriamètre carré				Par 10.000 habitants			
			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 local	TOTAUX	Lignes d'intérêt général 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	
10	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20
mètres	mètres	mètres	mètres	mètres	mètres	mètres	mètres	mètres	mètres	mètres
1.077.074	7.239.728	2.231.771	.....	.....	.....	... ..	.....	.....	.....	.....
»	114.125	»	8.811	»	8.811	8.811	16.189	»	16.189	16.189
»	236.351	31.000	7.165	»	7.165	7.760	13.324	»	13.324	14.431
»	184.849	47.000	7.360	»	7.360	8 238	12.627	»	12.627	14 133
»	126.000	37.000	3.476	»	3.476	4.211	12.587	»	12.587	15.165
24.435	270.247	»	8.910	343	9.253	9.253	12.120	466	12.586	12.586
53.000	272.905	43.329	7 357	944	8.301	9.032	8.285	1.064	9 349	10.172
»	163.793	»	8.226	»	8.226	8.226	15.952	»	15.952	15.952
»	129.417	»	9.250	84	9.334	9.334	22.574	205	22.779	22.779
»	49.669	»	6.539	»	6.539	6.539	9.805	»	9.805	9.805
»	19.600	»	10.631	339	10.970	10.970	13.264	424	13.688	13 688
11.530	83.043	10.000	7.746	1.472	9.218	9 379	16.643	3.164	19.807	20.152
»	47.050	32.000	4.232	»	4.232	4.763	5.594	»	5.594	6.207
»	94.381	89.000	7.003	»	7.003	8 308	13.735	»	13.735	16 295
45.341	264.676	12.000	20.033	895	20.928	21.139	7.099	317	7.416	7.491
43.321	80.615	»	12.157	1.355	13.512	13.512	17 594	1.961	19.555	19.555
»	9.000	»	8.017	1.695	9.712	9.712	12.995	2.748	15.743	15.743
10.424	38.700	»	11.643	2.447	14.090	14.090	9.391	1.974	11.365	11.365
»	163.465	»	5.907	110	6.017	6 017	8 296	155	8.451	8.451
»	113 581	138.000	4.179	101	4.280	6 090	7.334	177	7.511	10.688
»	25.110	43.000	4.787	»	4.787	5 636	9.339	»	9.339	10.794
21.000	120.372	»	5.001	509	5.510	5.510	9.870	1.006	10.876	10.876
38.230	154.230	»	13.379	2.280	15 659	15 659	5.034	858	5.892	5.892
»	109.166	»	8.839	406	9 245	9.245	15.950	733	16.683	16.683
»	231.692	41.000	10.352	»	10.352	10.831	14.151	»	14.151	14.806
4.670	108.337	»	8.020	2.697	10.717	10.717	11.342	3.813	15.155	15.155
»	67.800	»	4.462	»	4.462	4.462	9.647	»	9.647	9.647
»	110.342	46.000	5.120	»	5.120	6.186	8.060	»	8.060	9.738
»	18.934	12 850	49.370	»	49.370	52.053	809	»	809	891
»	153.020	»	11.450	46	11.496	11.496	8.488	34	8.522	8.522
»	137.649	107.000	9.063	»	9.063	10.928	14.896	»	14.896	17.962
13.000	116.005	142.000	13 808	502	14.310	16.844	13.393	486	13.879	16.337
»	108.992	78.000	7.735	»	7.735	9.035	13.255	»	13.255	15.483
»	»	»	9.107	443	9.550	9 550	10.186	496	10.682	10.682
»	153.603	2.000	6.413	»	6.413	6.448	10 251	»	10.251	10.307
»	85.513	27.000	6.059	»	6 059	6.785	10 385	»	10.385	11.629
»	37.000	128.000	4.355	»	4.355	6.478	9.096	»	9.096	13.532
»	85.042	35.000	8.553	»	8 553	9.373	12.188	»	12.188	13.621
»	95.164	29 573	6.933	»	6.933	7.374	11.021	»	11.021	11.723
»	204.160	»	7.989	»	7.989	7.989	16.362	»	16.362	16 362
8.982	45 000	48.000	7.544	»	7.544	8.414	11.913	»	11.913	13 288
»	130.171	»	8.788	984	9.772	9.772	12.642	1.416	14 058	14.058
»	229.672	33.000	7.726	»	7.726	8.170	16.073	»	16.073	16.997
1.351.007	12.228.169	3.443 523	7.410	526	7.936	8.588	10 393	731	11.131	12.046

(1) Dans ce total les concessions éventuelles sont comprises pour 1.123 kilomètres.

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 1883.

Droits réservés au Cnam et à ses partenaires

TABLEAU 7

Tableau récapitulatif des longueurs des chemins de fer d'intérêt général à double voie ou à simple voie au 31 *décembre* 1883.

RÉSEAUX OU LIGNES	LONGUEURS			OBSERVATIONS
	à double voie (*a*)	à simple voie	ENSEMBLE	
1	2	3	4	5
	mètres	mètres	mètres	
Nord	1.700.837	1.295.277	2.996.114	(*a*) Non compris les voies d'évitement et de garage.
Est	2.455.819	1.127.170	3.582 989	
Ouest	1.406.691	2.510.162	3.916.853	
Paris à Orléans	1.403.618	3.625.058	5.028.676	
Paris-Lyon-Méditerr.	3.463.014	3.745.618	7.208.632	
Midi	802 689	1.665 398	2.468.087	
État	76.756	3.962.875	2.039.631	
Compagnies et lignes diverses	151.297	652.051	803.348	
TOTAUX au 31 déc. 1883.	11 460.721	16.583.609	28.044.330	

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.

(*Voir tome IV, page 807.*)

Droits réservés au Cnam et à ses partenaires



Droits réservés au Cnam et à ses partenaires

TABLEAU 9

SITUATION DÉTAILLÉE

DES CHEMINS DE FER D'INTÉRÊT GÉNÉRAL [1]

AU 31 DÉCEMBRE 1883.

ALGÉRIE

(1) Il n'existait pas de chemins de fer d'intérêt local en Algérie au 31 décembre 1883.

Droits réservés au Cnam et à ses partenaires

TABLEAU 9. — *Situation des Chemins de fer d'intérêt général au 31 décembre* 1883 (Algérie).

1re PARTIE. — CHEMINS 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
				kilom.	kilom.	kilom.	kilom.	
PARIS-LYON-MÉDITERRANÉE.								*a*) Reportés du tome IV, pages 810 et 811.
TOTAUX aux 31 décembre 1882 et 1883 (*a*).....	—	1863	1863 à 1871	513	»	»	513	
EST-ALGÉRIEN.								
TOTAUX au 31 décembre 1882 (*a*).....	1875 à 1880	1875 à 1880	1879 à 1882	360	126	502	988	
Modifications en 1883.								
Travaux entrepris.								
Béni-Mansour à Bordj-Bouïra.....	--	1880	—	»	(*b*) 45	— 39	6	(*b*) Chiffre rectifié.
Concession définitive.								
Ménerville à Tizi-Ouzou (L. 23 août 1883).....	1880	1883	»	»	»	(*c*) »	(*c*) »	(*c*) Pour mémoire 51 kilom. déjà comptés ci-dessus (Ancienne concession éventuelle).
Rectifications de tracés.								
Ménerville à Tizi-Ouzou (éventuelle).....	1880	—	—	»	»	— 5	— 5	
Béni-Mansour à Bougie (éventuelle).....	1880	—	—	»	»	— 10	— 10	
Batna à Biskra (éventuelle).....	1880	—	—	»	»	6	6	
TOTAUX au 31 décembre 1883.....	—	1875 à 1883	1879 à 1882	360	171	454	985	
OUEST-ALGÉRIEN.								
TOTAUX au 31 décembre 1882 (*a*).....	—	1881-1882	1877	51	33	212	296	
Modifications en 1883.								
Ouverture.								
Chanzy à Ras-el-Ma.....	—	1881	1883	(*d*) 31	— 33	»	— 2	(*d*) Chiffre rectifié.
Travaux entrepris.				82	»	212	294	
Chanzy à Ras-el-Ma.....	—	1881	—	»	69	— 67	2	
La Senia à Lourmel.....	—	1882	—	»	41	— 41	»	
Rectifications de tracé.				82	110	104	296	
Aïn-Temouchent à Tlemcen (éventuelle).....	1882	—	—	»	»	— 8	— 8	
TOTAUX au 31 décembre 1883.....		1881-1882	1877 à 1883	82	110	96	288	
BONE-GUELMA ET PROLONGEMENTS (Territoire algérien).								
TOTAUX au 31 décembre 1882 (*a*).....	—	1877 à 1882	1877 à 1881	255	»	53	308	(*e*) Non compris 220 kilom. pour la ligne de Dahlet-Jandouba et prolongement 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.
Travaux entrepris.				»	53	— 53	»	
Souk-Arrhas à Sidi-El-Hemessi (frontière tunisienne).....	1877	1882	—	255	53	»	(*e*) 308	
TOTAUX au 31 décembre 1883.....	1877	1877 à 1882	1877 à 1881					
FRANCO-ALGÉRIENNE.								
TOTAUX au 31 décembre 1882 (*a*).....	—	1874	1879 à 1880	237	»	»	(*f*) 237	(*f*) Chemins à voie étroite de 1m10 de largeur.
Modifications en 1883.								
Ouverture.			1881					
Kralfallah à Modzbah (*g*).....	—	1874	1879 à 1881	(*g*) 1	»	»	1	(*g*) Pour mémoire, 23 kilom. déjà ouverts pour les transports de la guerre.
TOTAUX au 31 décembre 1883.....	—	1874		238	»	»	238	( ) Rectification de tracé.

Droits réservés au Cnam et à ses partenaires

TABLEAU 9. — *Situation des Chemins de fer*

1re PARTIE. —

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
1	2	3	4
RÉCAPITULATION DES			
Compagnie de Paris-Lyon-Méditerranée	—	1863	1863 à 1871
— de l'Est-algérien	—	1875 à 1883	1879 à 1882
— de l'Ouest-algérien	—	1881-1882	1877 à 1883
— de Bône-Guelma et prolongements	—	1877 à 1882	1877 à 1881
— Franco-algérienne	—	1874	1879 à 1881
TOTAUX GÉNÉRAUX	—	1863 à 1874	1863 à 1883

2e PARTIE. — CHEMINS

DÉSIGNATION DES LIGNES	DATE de la déclaration d'utilité publique totale ou partielle	DATE de l'ouverture totale ou partielle à l'exploitation	LON- En exploitation.	LON- En construction.
1	2	3	5	4
			kilom.	kilom.
TOTAUX au 31 décembre 1882 (*a*)	»	»	114	»
Rectifications.				
Mascara à Aïn-Thizy	»	»	»	»
Tenès à Orléansville	»	»	»	»
TOTAUX au 31 décembre 1883	»	»	114	»
RÉCAPITULATION				
Chemins concédés			1.448	334
Chemins non concédés			114	»
TOTAUX GÉNÉRAUX			1.562	334

d'intérêt général au 31 *décembre* 1883 (Algérie).

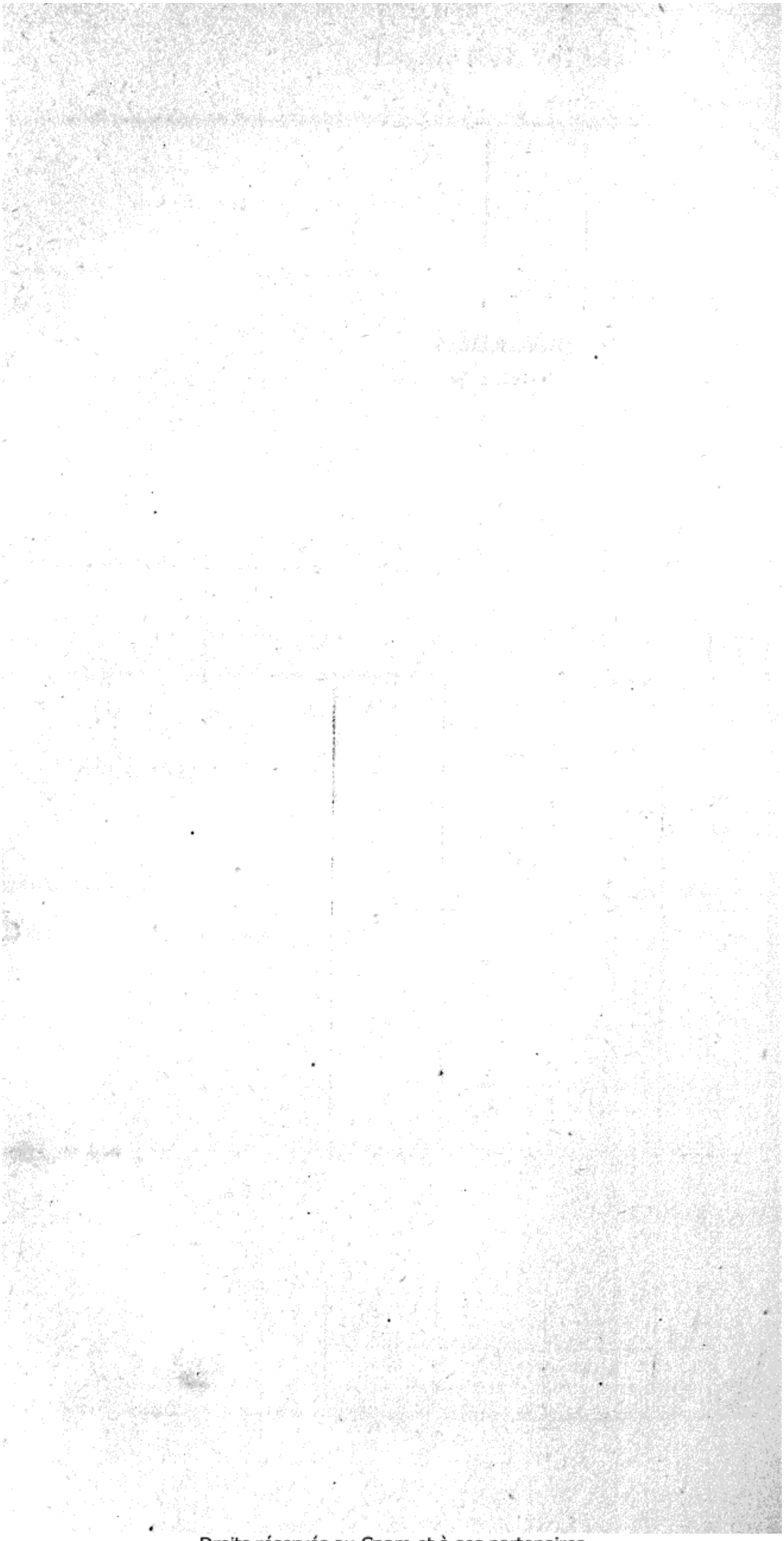
CHEMINS CONCÉDÉS.

LONGUEURS en exploitation	LONGUEURS en construction	LONGUEURS à construire	LONGUEURS TOTALES	OBSERVATIONS
5	6	7	8	9
kilom.	kilom.	kilom.	kilom.	
CHEMINS DE FER CONCÉDÉS				
513	»	»	513	
360	171	454	985	
82	110	96	288	
255	53	»	308	
238	»	»	238	
1.448	334	550	2.332	

NON CONCÉDÉS.

LONGUEURS Déclarées d'utilité publique et non entreprises	LONGUEURS Non déclarées d'utilité publique.	LONGUEURS TOTALES.	DÉSIGNATION de l'administration chargée provisoirement de l'exploitation	DATE des décrets organisant l'exploitation provisoire.	OBSERVATIONS
6	7	8	9	10	11
kilom.	kilom.	kilom.			
»	717	831	—	—	(*a*) Reportés du tome IV, pages 812 et 813.
»	— 1	— 1	—	—	
»	— 9	— 9	—	—	
»	707	821	—	—	
GÉNÉRALE					
79	471	2.332	—	—	
»	707	821	—	—	
79	1.178	3.153	—	—	

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 1883.

ALGÉRIE

Droits réservés au Cnam et à ses partenaires

TABLEAU 10.

Situation détaillée des chemins de fer industriels au 31 *décembre* 1883 (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
			kilom.	kilom.	kilom.	kilom.
TOTAUX GÉNÉRAUX aux 31 décembre 1882 et 1883 (*a*).....	1863 à 1881	1864 à 1882	40	20	»	60

(*a*) Reportés du tome IV, page 816.

Droits réservés au Cnam et à ses partenaires

TABLEAU 11

TABLEAU GÉNÉRAL

DU DÉVELOPPEMENT PROGRESSIF

DU RÉSEAU

DE 1882 à 1883

ALGÉRIE

Droits réservés au Cnam et à ses partenaires

TABLEAU 11. — *Tableau général du développement progressif du réseau* 1882-1883. (Algérie).

NATURE DES RENSEIGNEMENTS			Longueur en kilomètres au 31 décembre de chacune des années. 1882 (a)		1883	
1			2		3	
Lignes livrées à l'exploitation	Chemins d'intérêt général	Chemins concédés	1.417	1.531	1 448	1.562
		Réseau de l'Etat	114		114	
	Chemins industriels et divers			40		40
	TOTAUX GÉNÉRAUX			1.571		1 602
Lignes déclarées d'utilité publique en construction ou à construire	Chemins d'intérêt général	Chemins concédés	387	387	413	413
		Réseau de l'Etat	»		»	
	Chemins industriels et divers			20		20
	TOTAUX GÉNÉRAUX			407		433
Lignes d'intérêt général concédées éventuellement ou classées et non déclarées d'utilité publique.	Chemins concédés éventuellement			539		471
	Chemins classés			717		(b) 707
	TOTAUX			1.256		1.178
RÉCAPITULATION						
Chemins d'intérêt général	Chemins concédés définitivement		1.804	3.174	1.861	3.153
	Réseau de l'Etat		114		114	
	Chemins non déclarés d'utilité publique		1.256		1.178	
Chemins industriels et divers				60		60
ENSEMBLE				3.234		3 213

(a) Reportés du tome IV, pages 818 et 819.

(b) Chiffre rectifié pour 1883.

Droits réservés au Cnam et à ses partenaires

TABLEAU 12

SITUATION DÉTAILLÉE

DES CHEMINS DE FER

AU 31 DÉCEMBRE 1883

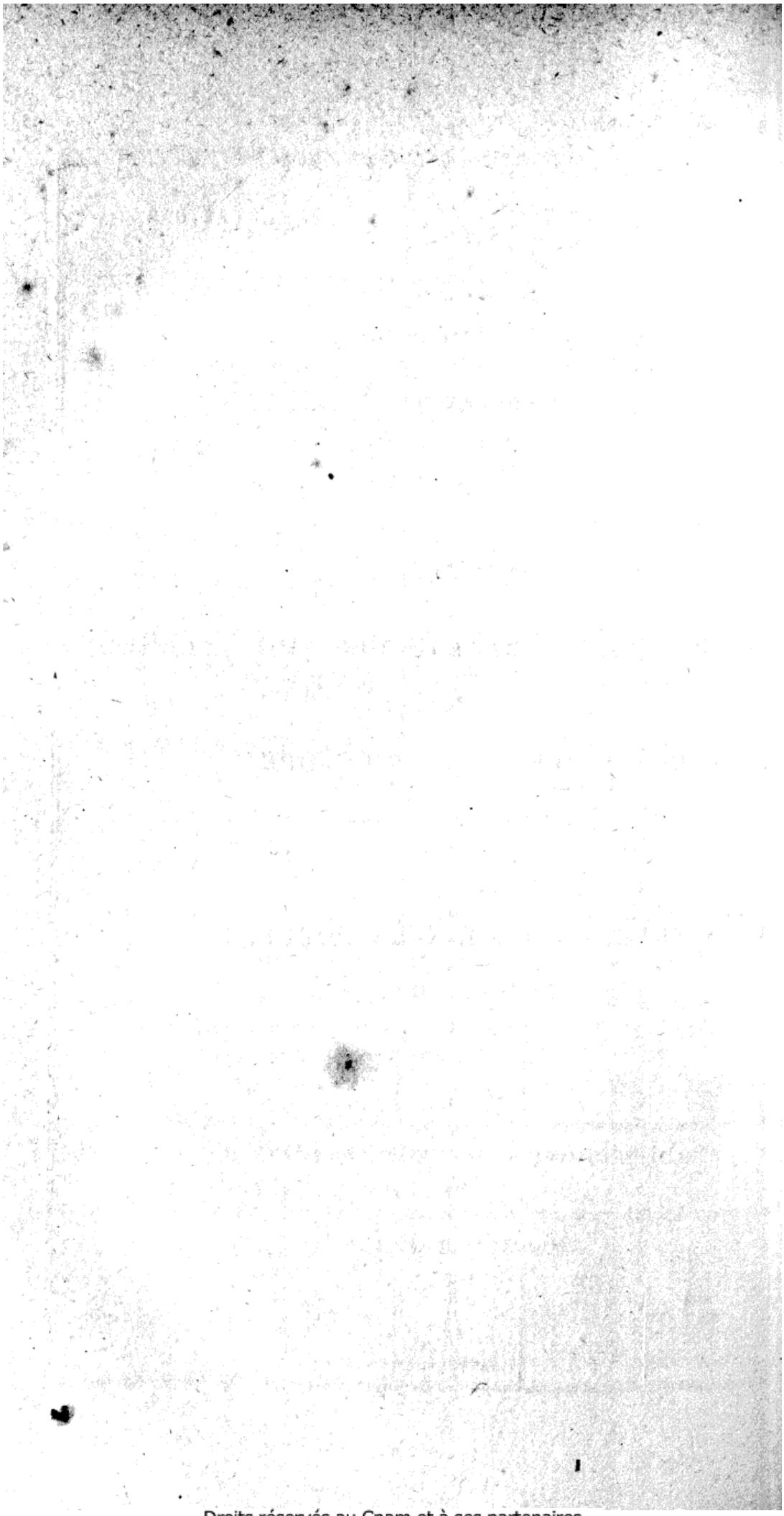
COLONIES

Droits réservés au Cnam et à ses partenaires

TABLEAU 12. — *Situation des Chemins de Fer* 31 *décembre* 1883 (Colonies).

DÉSIGNATION DES LIGNES	DATE de la concession ou de l'entreprise par l'État	DATE de L'OUVERTURE	LONGUEURS en exploitation	LONGUEURS en construction	LONGUEURS à construire	LONGUEURS Total	OBSERVATIONS
1	2	3	4	5	6	7	8
			kilom.	kilom.	kilom.	kilom.	
Sénégal et Dépendances							
TOTAUX GÉNÉRAUX au 31 décembre 1882 (*a*)	1882	»	»	»	780	780	(*a*) Reportés du tome IV, page 823.
Modifications en 1883.							
OUVERTURES							
Compagnie du Chemin de fer de Dakar à Saint-Louis.							
Dakar à Rufisque	1882	1883	31	»	— 31	»	
Chemin non concédé.							
Kayès à Cérou	1882	1883	14	»	— 14	»	
			45	»	735	780	
TRAVAUX ENTREPRIS							
Compagnie du Chemin de fer de Dakar à Saint-Louis.							
Rufisque à Piregourcy	1882	»	»	(*b*) 70	— 94	3	(*b*) Chiffres rectifiés.
Louga à M'Pal	1882	»	»	(*b*) 27			
Chemin non concédé.							
Cérou à Bafoulabé	1882	»	»	(*b*) 119	— 116	3	
			45	216	525	786	
CHEMIN A L'ÉTUDE			»	»	170	170	(*c*) Études autorisées par la loi du 4 avril 1882.
Bakel à Kayès (*c*)	1882	»	45	216	695	956	
TOTAUX au 31 décembre 1883	1882	1883					
Ile de la Réunion							
TOTAUX GÉNÉRAUX au 31 décembre 1882 (*a*)	1877	1882	115	55	»	170	
Modifications en 1883.							
OUVERTURE							
Compagnie du Chemin de fer et du port de la Réunion.							
Saint-Louis à Saint-Pierre	1877	1882	11	— 55	»	— 44	
TOTAUX au 31 décembre 1883	1877	1882	126	»	»	126	
Cochinchine							
TOTAUX GÉNÉRAUX au 31 décembre 1882 (*a*)	1881	»	»	»	71	71	
Modifications en 1883.							
Saïgon à Mytho	1881	»	»	71	— 71	»	
TOTAUX au 31 décembre 1883	1881	»	»	71	»	71	
Établissements français de l'Inde							
TOTAUX GÉNÉRAUX au 31 décembre 1882-1883 (*a*)	1878	1879	12	»	»	12	
Récapitulation							
Sénégal et dépendances	1882	1883	45	216	695	956	
Ile de la Réunion	1877	1882	126	»	»	126	
Cochinchine	1881	»	»	71	»	71	
Etablissements français de l'Inde	1878	1879	12	»	»	12	
TOTAUX GÉNÉRAUX au 31 décembre 1883	1877 à 1882	1879 à 1883	183	287	695	1.165	

Droits réservés au Cnam et à ses partenaires



Droits réservés au Cnam et à ses partenaires

TABLEAU 13

TABLEAU

DE L'IMPORTANCE DU RESEAU DES VOIES FERREES

DANS

LES DIVERS PAYS D'EUROPE

AU 31 DÉCEMBRE 1883

PAR RAPPORT

A LA SUPERFICIE ET A LA POPULATION

Droits réservés au Cnam et à ses partenaires

TABLEAU 13. — *Tableau de l'importance du réseau des voies ferrees en exploitation dans les divers pays de l'Europe au 31 décembre* 1883.

DÉSIGNATION DES ÉTATS.	SUPERFICIE.	POPULATION.	LONGUEUR des chemins de fer au 31 décembre 1883.	LONGUEUR de chemins de fer par kilom. carré.	LONGUEUR de chemins de fer par 10.000 hab.	RANG de chaque État pour la colonne 5.	RANG de chaque État pour la colonne 6.
1	2	3	4	5	6	7	8
	k. q.	hab.	kil.	kil.	kil.		
Allemagne	540.514	45.234.061	35.907	0.066	7.938	5	5
Autriche-Hongrie	683.492	39.205.418	20.850	0.031	5.318	9	9
Belgique	29.455	5.585.846	4.269	0.145	7.643	1	7
Danemark	38.302	1.969.039	1 800	0.047	9.142	7	3
Espagne	507.033	16.858.721	8.251	0.016	4.894	11	10
France	528.930	37.684.897	29.688	0.056	7.878	6	6
Grande-Bretagne et Irlande	314.628	35.172.976	30.179	0.096	8.580	2	4
Grèce	64.688	1.979.423	22	0.0003	0.111	16	16
Italie	288.625	28.467.267	9.453	0.033	3.321	8	12
Pays-Bas et Luxembourg	37.587	4.382.541	2.523	0.071	5.757	3	8
Portugal	89.143	4 306.554	1.494	0.017	3.469	10	11
Roumanie	129.947	5.376 000	1.517	0.012	2 822	12	14
Russie et Finlande	5 389.628	85.058.424	25.111	0.005	2.952	15	13
Suède et Norvège	775.997	6.386.015	7.978	0.010	12.493	13	1
Suisse	41.390	2.846.102	2.752	0.066	9.679	4	2
Turquie, Bulgarie et Roumélie	265.311	7.304.960	1.394	0.005	1.908	14	15
Serbie	48.586	1.810.606	»	»	»		
Monténégro	9.030	236.000	»	»	»		
TOTAUX	9.782.286	329.864.850	183.188	0.019	5.553		
Malte, Gibraltar, Héligoland, Iles Færoë, Islande, Açores, Madère et Canaries	116.922	947.632	»	»	»		
TOTAUX	9.899.208	330.812.482	183.188	0.019	5.537		

(1) Y compris la Bosnie et l'Herzégovine..... 61.065 k. q. ..... 1.326.440 h.
Y compris la principauté de Lichtenstéin..... 157 — ..... 9.124 —

(2) Y compris la principauté de Monaco..... 22 — ..... 7.049 —
Y compris la République d'Andorre..... 507 — ..... 5.800 —

(3) Y compris la République de Saint-Marin..... 86 — ..... 7.816 —

Droits réservés au Cnam et à ses partenaires

DEUXIÈME SÉRIE

TABLEAUX STATISTIQUES ET FINANCIERS

RELATIFS

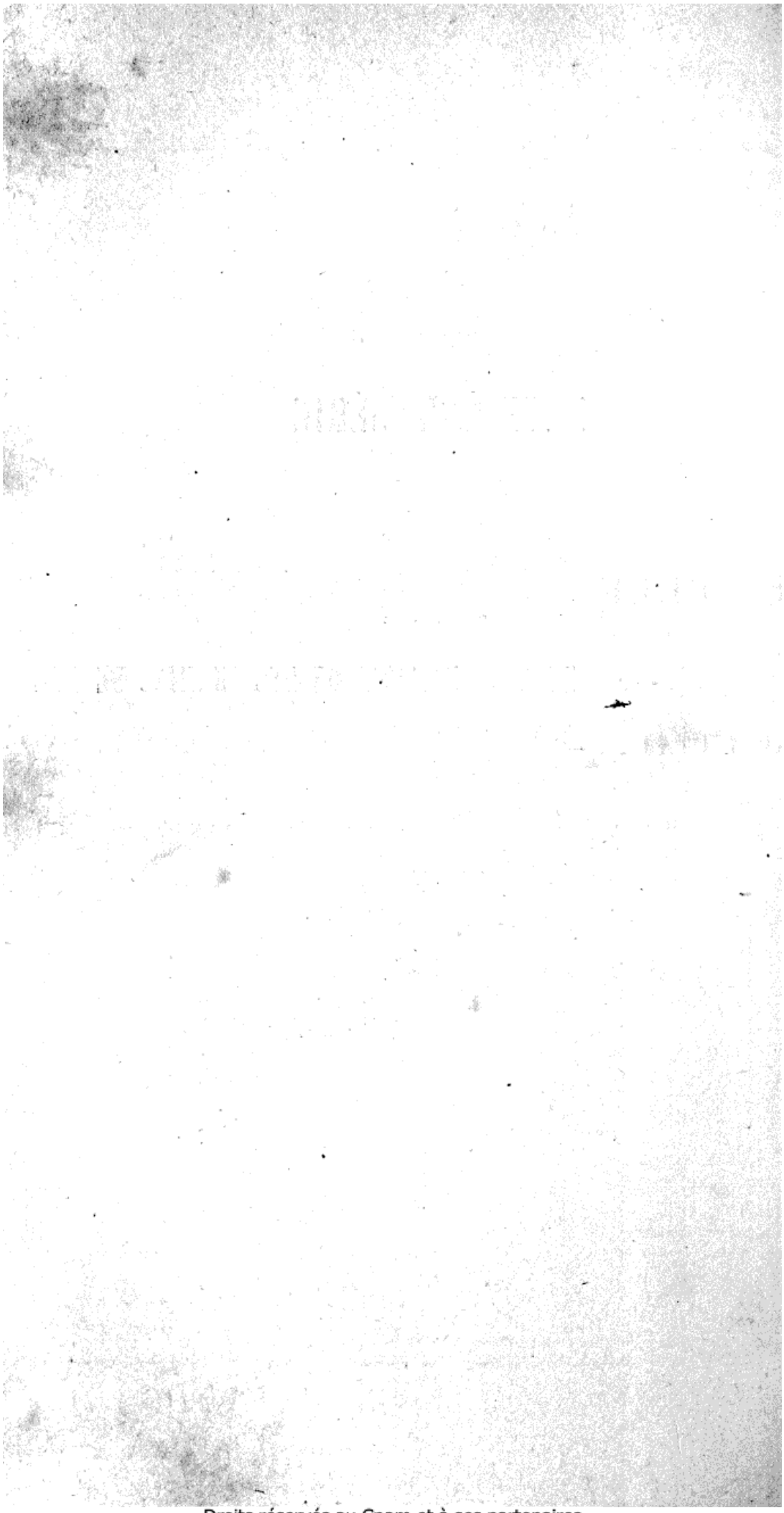
A LA CONSTRUCTION ET A L'EXPLOITATION DES CHEMINS DE FER

D'INTÉRÊT GÉNÉRAL

FRANCE CONTINENTALE

TABLEAUX 14 à 37.

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 d'établissement, faites depuis l'origine, par l'État, les compagnies et les localités, pour les chemins de fer d'intérêt général. (France continentale.)

DÉSIGNATION	MONTANT DES DÉPENSES		
	au 31 décembre 1881 (*a*)	en 1882	au 31 décembre 1882
	francs	francs	francs
Dépenses restant à la charge des Compagnies.....	8.718.800.000	252.266.000	8.971.066.000
Dépenses incombant à l'État.....	2.791.007.000	351.611.000	3.142.618.000
Subventions locales.....	78.766.000	7.521.000	86.287.000
ENSEMBLE.....	11.588.573.000	611.398.000	12.199.971.000

(*a*) Voir, pour le détail par année, le tableau 14, tome IV, page 829.

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.)

NATURE DES DÉPENSES	MONTANT DES DÉPENSES au 31 décembre 1881 (*d*)	en 1882	au 31 décembre 1882
	1	2	3
	francs	francs	francs
Travaux ou remboursements à l'Etat	10.034 013.000	282.667.000	10,316.680.000
Plus-values, déduction faite des moins-values et des rentrées diverses (*a*)	122.254.000	» »	122 254.000
ENSEMBLE	10.156.267.000	282.667.000	10,438.934.000
Subventions reçues en capital de l'Etat et des localités, et prix de rachat par l'Etat	840.214.000	9.336.000	849.550.000
RESTE	9.316.053.000	273.331.000	9.589.384.000
Capital des subventions de l'Etat converties en annuités (*b*)	597.253.000	21.065.000	618.318.000
RESTE A LA CHARGE DES COMPAGNIES (*c*)	8.718.800.000	252.266.000	8.971.066.000

(*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 les chiffres indiqués sous la rubrique « Travaux ou remboursements à l'Etat » sont ceux des 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.

(*d*) Voir, pour le détail par année, le tableau 15, tome IV, page 832.

Voir le tableau 15 du tome IV, page 832.

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 faites depuis l'origine par l'État et les localités, pour les Chemins de fer d'intérêt général. (France continentale.)

NATURE DES DÉPENSES	MONTANT DES DÉPENSES au 31 décembre 1881 (*c*) 1	en 1882 2	au 31 décembre 1882 3
	francs	francs	francs
Subventions payées en capital, dépenses en travaux et prix de rachat	2.532.926.000	338.713.000	2.871.639.000
A déduire pour remboursement par les Compagnies et pour les subventions locales versées à l'Etat	339.172.000	8.167.000	347.339.000
RESTE	2.193.754.000	330.546.000	2 524.300.000
Capital des subventions converties en annuités (*a*)	597.253.000	21.065.000	618.318.000
TOTAL	2.791.007.000	351.611.000	3.142.618.000
Localités (argent, terrains ou travaux)	78.766.000	7.521.000	86.287.000
ENSEMBLE (*b*)	2.869.773.000	359.132.000	3.228.905.000

(*a*) 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.

(*b*) Y compris les lignes retranchées du réseau de l'Est, à la suite de la guerre de 1870-71.

(*c*) Voir, pour le détail par année, le tableau 16, tome IV, page 836.

Voir le tableau 16 du tome IV, page 836.

Droits réservés au Cnam et à ses partenaires

TABLEAU 17

SITUATION AU 31 DÉCEMBRE 1882

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* 1882 *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 1	NOUVEAU réseau 2	ENSEMBLE 3	ANCIEN réseau 4	NOUVEAU réseau 5	ENSEMBLE 6	ANCIEN réseau 7	NOUVEAU réseau 8	ENSEMBLE 9	ANCIEN réseau 10	NOUVEAU réseau 11	ENSEMBLE 12	13
Longueurs concédées définitivement ou éventuellement.		kil. 1.363	kil. 794	kil. 2.157	kil. 1.065	kil. 2.919	kil. 3.984	kil. 990	kil. 2.336	kil. 3.236	kil. 2.017	kil. 2.342	kil. 4.359	
Dépenses prévues	Subventions de l'État. .	fr. 8.130.000	(a) fr. 24.742.000	fr. 32.872.000	(b) fr. 123.411.000	(c) fr. 151.640.000	fr. 275.051.000	fr. 100.926.000	fr. 217.254.000	fr. 318.180.000	fr. 232.652.000	(h) fr. 127.143.000	fr. 359.795.000	(a) Y compris 2,035,000 fr. dépensés par la Compagnie pour seconde voie et dont les charges incombent provisoirement à l'Etat.
	Subventions des localités	2.822.000	1.235.000	4 057.000	793.000	6.485.000	7 278.000	4.685 000	11.797.000	15.482.000	4.002.000	1.676.000	5.678.000	(b) Y compris 1,943,000 fr. dépensés par la Compagnie pour seconde voie et dont les charges incombent provisoirement à l'Etat.
	Total. . . .	10.952 000	25.977.000	36.929.000	124.204.000	158.125.000	282.329.000	104 611.000	229.051.000	333.662.000	236.654.000	128.819.000	365.473.000	
	Soit par kilomètre. . .	8.035	32.717	17.121	116.623	54.171	70.866	105.334	98.053	103.109	117.330	55.004	83.843	(c) Y compris 32,156,000 fr. dépensés par la Compagnie pour seconde voie et dont les charges incombent provisoirement à l'Etat.
	Dépenses à la charge des Compagnies. . . .	806.000.000	238.813.000	1.044.813.000	(c) 377.388.000	(c) 1 017.722.000	1.395 110.000	(c) 552.000.000	804.000.000	1.343.000.000	514 000.000	854.000.000	1.368.000.000	
	Soit par kilomètre. . .	584.006	300.772	484.383	354.355	348.654	350 178	557.889	344.178	415.019	254.834	364.645	313.833	(d) Y compris, d'une part 10,975,000 fr. pour les lignes d'Is-sur-Tiffe à Chalindrey et de Vizelise à Mirecourt; d'autre part, 1.413,000 fr. afférents à l'agrandissement des gares communes aux lignes de l'Est et aux lignes de l'Etat.
	Total. . . .	816.952,000	264.790,000	1.081.742.000	501.592,000	1.175.847.000	1.677.439.000	662 611.000	1.033.051.000	1.676.662.000	750.654.000	982.819.000	1.733.473.000	
	Soit par kilomètre. . .	592.041	333.489	501.504	470.978	402.825	421.044	715.123	442 231	518.128	372.164	419.649	397.676	
Dépenses faites	Subventions payées par l'Etat.	8.130.000	(e) 17.092 000	25.222.000	(b) 123.411.000	(c) 129.400.000	252.811.000	100.926.000	202.282.000	303.208.000	232.652.000	(h) 127.143.000	359.795 000	(e) Y compris 8,432,000 fr. dépensés pour seconde voie sur des sections dont le produit brut a atteint 35,000 fr. par kilomètre; mais non compris 335,000 fr. relatifs à la ligne de Sarreguemines à l'ancienne frontière prussienne (ligne laissée en dehors de la garantie).
	Subventions payées par les localités.	2.822.000	1.235.000	4.057.000	590.000	5.985.000	6.575 000	3.435.000	10.597.000	14.092.000	4.002.000	1.580.000	5.582.000	
	Total. . . .	10.952.000	18.327.000	29.279.000	124.001.000	135.385.000	259.386.000	104.421.000	212 879.000	317.300.000	236.654.000	128 723.000	365.377.000	
	Dépenses à la charge des Compagnies. . . .	785.092.000	238.813.000	1.023.905.000	(d) 372.084.000	(c) 887.536.000	1.259.620.000	556.561.000	665.560.000	(g) 1.202.121.000	496.240.000	813.248.000	1.309.488.000	(f) Y compris 114 millions garantis au même titre que les dépenses du nouveau réseau.
	Total. . . .	796.044.000	257.140.000	1.053 184.000	496.085.000	1.022.921.000	1.519.006.000	661.982.000	878.439.000	1.519.421.000	732.894.000	941.971.000	1.674.865.000	
Dépenses restant à faire	Subventions à payer par l'Etat.	»	7.650.000	7.650.000	»	22 240.000	22.240.000	»	14.972.000	14.972.000	»	»	»	(g) Non compris 2,440,000 fr. dépensés pour réparation de dommages de guerre et d'insurrection.
	Subventions à payer par les localités.	»	»	»	203.000	500.000	703.000	100.000	1.200.000	1.390.000	»	96 000	96.000	(h) Déduction faite de 8 millions fournis par la Compagnie pour sa part contributive dans l'exécution du réseau pyrénéen, et portés au compte de la Compagnie (nouveau réseau).
	Total. . . .	»	7.650.000	7.650.000	203.000	22.740.000	22 943.000	100.000	16 172.000	16.362.000	»	96.000	96.000	
	Dépenses à la charge des Compagnies. . . .	20.908 000	»	20.908.000	5.304.000	130 186.000	135.490.000	2.439.000	138.440.000	140.879.000	17.760.000	40.752 000	58,512.000	
	Total. . . .	20.908.000	7,650.000	28.558.000	5.507.000	152.926.000	158.433.000	2.539.000	154.612.000	157.241.000	17.760.000	40.848.000	58 608.000	

Droits réservés au Cnam et à ses partenaires

TABLEAU 17 (Suite). — *Situation au* 31 *décembre* 1882 *des dépenses faites ou à faire pour les réseaux des six grandes Compagnies.*

		PARIS-LYON-MÉDITERRANÉE			MIDI			PETITE CEINTURE de Paris	GRANDE CEINTURE de Paris	TOTAUX			RHONE au MONT-CENIS (P.-L.-M.)	TOTAUX GÉNÉRAUX
		ANCIEN réseau 1	NOUVEAU réseau 2	ENSEMBLE 3	ANCIEN réseau 4	NOUVEAU réseau 5	ENSEMBLE 6	7 (c)	8 (g)	ANCIEN réseau 9	NOUVEAU réseau 10	ENSEMBLE 11	12	13
Longueurs concédées définitivement ou éventuellement.		kil. 5.166	kil. 1.819	kil. 6.985	kil. 880	kil. 2.120	kil. 3.000	kil. 17	kil. 93	kil. 11.501	kil. 12.330	kil. 23.831	kil. 144	kil. 23.975
Dépenses prévues	Subventions de l'État. .	(a) fr. 377.566.000	(b) fr. 188.171.000	fr. 565.737.000	fr. 51.500.000	fr. 300.000.000	fr. 351.500.000	fr. 2.285.000	fr. »	fr. 902.470.000	fr. 1.008.950.000	fr. 1.911.420.000	(h) fr. 26.100.000	fr. 1.937.520.000
	Subventions des localités	3.448.000	734.000	4.182.000	140.000	743.000	883.000	150.000	»	15.040.000	22.670.000	37.710.000	»	37.710.000
	TOTAL. . .	381.014.000	188.905.000	569.919.000	51.640.000	300.743.000	352.383.000	2.435.000	»	917.510.000	1.031.620.000	1.949.130.000	26.100.000	1.975.230.000
	Soit par kilomètre . .	73.754	103.851	81.592	58.682	141.860	117.461	140.176	»	79.777	83.667	81.789	181.250	82.387
	Dépenses à la charge des Compagnies . . .	2.506.000.000	(c) 655.000.000	3.161.000.000	376.000.000	(d) 599.800.000	975.800.000	(e) »	55.000.000	5.173.388.000	4.169.335.000	9.342.723.000	89.483.000	9.432.206.000
	Soit par kilomètre . .	485.095	360.088	452.541	427.273	282.924	325.267	»	591.398	449.814	338.146	392.041	621.410	393.418
	TOTAL. . .	2.887.014.000	843.905.000	3.730.919.000	427.640.000	900.543.000	1.328.183.000	2.435.000	55.000.000	6.090.898.000	5.200.955.000	11.291.853.000	115.583.000	11.407.436.000
	Soit par kilomètre . .	558.849	463.939	534.133	485.955	424.784	442.728	140.176	591.398	529.591	421.813	473.830	802.660	475.805
Dépenses faites	Subventions payées par l'État (*).	(a) 371.766.000	(b) 140.365.000	512.131.000	51.500.000	247.568.000	299.068.000	2.285.000	»	896.670.000	863.850.000	1.760.520.000	(h) 26.100.000	1.786.620.000
	Subventions payées par les localités	3.373.000	264.000	3.637.000	140.000	300.000	440.000	150.000	»	14.572.000	19.961.000	34.533.000	»	34.533.000
	TOTAL. . .	375.139.000	140.629.000	515.768.000	51.640.000	247.868.000	299.508.000	2.435.000	»	911.242.000	883.811.000	1.795.053.000	26.100.000	1.821.153.000
	Dépenses à la charge des Compagnies . . .	2.425.198.000	595.427.000	3.020.625.000	356.512.000	431.561.000	788.073.000	(f) »	52.072.000	5.023.759.000	3.632.145.000	8.655.904.000	85.147.000	8.741.051.000
	TOTAL. . .	2.800.337.000	736.056.000	3.536.393.000	408.152.000	679.429.000	1.087.581.000	2.435.000	52.072.000	5.935.001.000	4.515.956.000	10.450.957.000	111.247.000	10.562.204.000
Dépenses restant à faire	Subventions à payer par l'État	5.800.000	47.806.000	53.606.000	»	52.432.000	52.432.000	»	»	5.800.000	145.100.000	150.900.000	»	150.900.000
	Subventions à payer par les localités	75.000	470.000	545.000	»	443.000	443.000	»	»	468.000	2.709.000	3.177.000	»	3.177.000
	TOTAL. . .	5.875.000	48.276.000	54.151.000	»	52.875.000	52.875.000	»	»	6.268.000	147.809.000	154.077.000	»	154.077.000
	Dépenses à la charge des Compagnies . . .	80.802.000	59.573.000	140.375.000	19.488.000	168.239.000	187.727.000	»	2.928.000	149.629.000	537.190.000	686.819.000	4.336.000	691.155.000
	TOTAL. . .	86.677.000	107.849.000	194.526.000	19.488.000	221.114.000	240.602.000	»	2.928.000	155.897.000	684.999.000	840.896.000	4.336.000	845.232.000

OBSERVATIONS

(*a*) Y compris 25,834 fr. dépensés par la Compagnie pour secondes voies et dont les charges incombent provisoirement à l'État.

(*b*) Déduction faite de 16 millions fournis par la Compagnie de P.-L.-M. pour sa part contributive dans l'exécution du réseau pyrénéen et portés au compte de la Compagnie (nouveau réseau); mais y compris 11,307,248 fr. dépensés par la Compagnie pour secondes voies et dont les charges incombent provisoirement à l'État.

(*c*) 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 par la Compagnie pour la superstructure de la ligne de Crest à Aspres-les-Veynes.

(*d*) Y compris 5 millions pour les dépenses de la ligne de Carmaux à Albi, restés en dehors du maximum garanti.

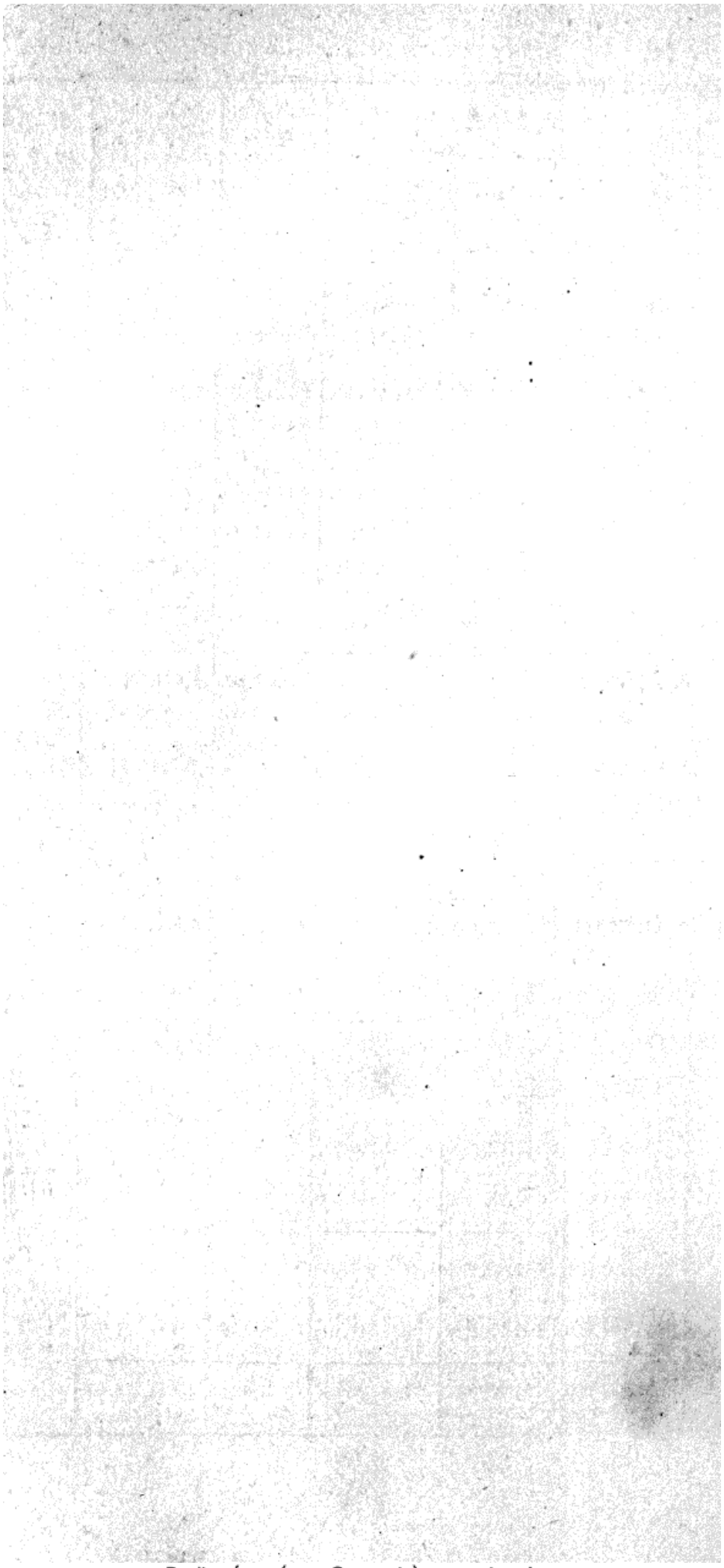
(*e*) Concession appartenant en commun aux cinq grandes Compagnies aboutissant à Paris et classée dans l'ancien réseau pour la part afférente à chacune d'elles.

(*f*) Les dépenses sont comprises dans les comptes de l'ancien réseau des cinq compagnies syndiquées.

(*g*) Concession appartenant en commun aux Compagnies du Nord, de l'Est, d'Orléans et de Paris-Lyon-Méditerranée. 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.

(*h*) Somme payée au gouvernement italien pour le percement du tunnel du Mont-Cenis, non compris 1,490,107 fr. pour intérets.

Droits réservés au Cnam et à ses partenaires



Droits réservés au Cnam et à ses partenaires

TABLEAU 18

—

TABLEAU

DU NOMBRE DES VOYAGEURS

ET DES TONNES DE MARCHANDISES TRANSPORTÉES

EN PETITE VITESSE

SUR LES CHEMINS DE FER D'INTÉRÊT GÉNÉRAL

PENDANT LES ANNÉES 1881 ET 1882

Droits réservés au Cnam et à ses partenaires

TABLEAU 18.

Tableau du nombre des voyageurs et des tonnes de marchandises transportées en petite vitesse sur les chemins de fer d'intérêt général, pendant les années **1881** *et* **1882.**

DÉSIGNATION		ANNÉE 1881	ANNÉE 1882
Voyageurs..	à toute distance	179.729.597	194.932.097
	à un kilomètre	6.323.209.722	6.760.507.144
Marchandises	à toute distance	84.647.497	88.744.758
	à un kilomètre	10.725.831.568	10.835.647.702

Voir le tableau 18 du tome IV, page 848.

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 1881 ET 1882

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* **1881** *et* **1882**.

		1881	1882
		kilom.	kilom.
Nord	Voyageurs	36	38
	Marchandises	103	102
Est	Voyageurs	28	28
	Marchandises	118	114
Ouest	Voyageurs	25	24
	Marchandises	129	131
Orléans	Voyageurs	54	53
	Marchandises	198	197
Paris-Lyon-Méditerranée	Voyageurs	52	51
	Marchandises	183	176
Rhône au Mont-Cenis	Voyageurs	45	43
	Marchandises	76	75
Midi	Voyageurs	49	51
	Marchandises	140	143
Ceinture (rive droite)	Voyageurs	6	6
	Marchandises	11	11
Grande Ceinture	Voyageurs	16	11
	Marchandises	21	22
Etat	Voyageurs	33	33
	Marchandises	80	81
Compagnies et lignes diverses (1)	Voyageurs	18	17
	Marchandises	19	21
Moyenne pour les 7 grands réseaux	Voyageurs	37	37
	Marchandises	145	141
Moyenne pour les lignes diverses (2)	Voyageurs	14	14
	Marchandises	22	22
Moyenne générale	Voyageurs	35	35
	Marchandises	127	122

(1) Non compris les chemins de Ceinture et la ligne du Rhône au Mont-Cenis.
(2) Y compris ces chemins.

Voir le tableau 19 du tome IV, page 852.

Droits réservés au Cnam et à ses partenaires

TABLEAU 20

TABLEAU DE LA DÉCOMPOSITION

DU MOUVEMENT DES VOYAGEURS

EN 1882

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 1882, *sur les chemins de fer d'intérêt général.*

Proportion du nombre des voyageurs à toute distance.	1re classe		7.7
	2e classe		32.1
	3e classe		50.2
	TOTAL		100.»
	à place entière		46.3
	à prix réduit		53.7
	TOTAL		100.»
			kilom.
Parcours moyen.	1re classe		70.9
	2e classe		25.9
	3e classe		35.1
	moyenne		34.9
	à place entière		40.8
	à prix réduit		38.3
Nombre moyen par train.	de places offertes		271.7
	de places occupées.	1re classe	8.6
		2e classe	13.0
		3e classe	33.0
		TOTAL	54.6
		à place entière	28.1
		à prix réduit	26.5
		TOTAL	54.6
Proportion de la recette totale pour les voyageurs.	de 1re classe		23.6
	de 2e classe		25.»
	de 3e classe		51.4
	TOTAL		100.»
	à place entière		67.6
	à prix réduit		32.4
	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 1882

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 1882.

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	2.110	7.643.438	9.157.680	8.743.112	25.544.230
Est	3.325	11.695.070	11.291.008	7.286.429	30.273.507
Ouest	3.545	25.036.981	15.651.203	8 777.580	49.515.764
Orléans	4.359	4.441.651	6.060 646	8.199.139	18 701 436
Paris-Lyon-Méditerranée	6.204	6.005.862	10.346.784	17.212.369	33.565.015
Rhône au Mont-Cenis	132	126.110	418.957	345.788	890 855
Midi	2 319	2.127.625	3.416.238	6.029.579	11.573.442
Ceinture de Paris (rive droite)	20	6.546.754	702.070	»	7.248.824
Grande Ceinture de Paris	(a) 78	»	»	»	200.349
Réseau de l'Etat	(b) 2.047	1.564.238	1.700.258	3.536 536	6 801.032
Ensemble des sept grands réseaux et Ceintures	(c) 24.096	65.238.729	53 744.844	60.130.532	184.314.454
			184.114.105		
		Grande ceinture. .	200.349		
		=	184.314.454		
Compagnies et lignes diverses	(d) 1.528	3.933 042	2.906.805	1.880.272	10.617.643
		Pour diverses Compagnies n'ayant pas produit les renseignements par catégorie.	8.720.119		
			1.897.524		
		=	10.617.643		
ENSEMBLE	(e) 25.609				194.932.097

(a) Y compris 13 kil. empruntés à la Compagnie de l'Est, 8 kil. à la Compagnie de l'Ouest et 7 kil. à la Compagnie de P.-L.-M

(b) Y compris 15 kil. empruntés aux Compagnies de l'Ouest, d'Orléans et de P.-L.-M.

(c) Déduction faite des 43 kil. de parcours communs (Voir notes *a* et *b*.)

(d) Y compris 15 kil. de la section de Benet à Niort, empruntée au réseau de Paris-Orléans.

(e) Déduction faite de 15 kil. de parcours communs (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 1881 ET 1882

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 1881 *et* 1882.

DÉSIGNATION			1881	1882
Nombre de voyageurs.	Départ.		24.791.712	26.879.500
	Arrivée.		24.175.779	26.154.673
Nombre de tonnes de marchandises.	Grande vitesse.	Départ.	183.302	188.354
		Arrivée.	315.660	326.687
	Petite vitesse.	Départ.	3.160.802	3.023.221
		Arrivée.	7.563.308	7.324.171
	Ensemble.	Départ.	3.344.104	3.211.575
		Arrivée.	7.878.968	7.650.858

Voir le tableau du tome IV, page 360.

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 1882

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 1882.

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.....	3.320 522	3 265.013	57 574	91.238	398.754	2.282.215	456.328	2.373.453
Est.....	6 669 344	6.474.110	15.617	18.407	338.610	1.202.929	354 227	1.221.336
Ouest	12.706.355	12.400 185	38 697	53.604	928.905	1.635.252	967.602	1.688.856
Orléans..	2.313.968	2.161.452	34.131	94.043	407 877	944.603	442.008	1.038 646
Paris-Lyon-M..	1.869.311	1.853 913	42.335	69.395	949.075	1.259 182	991.410	1 328 577
TOTAUX....	26.879.500	26.154.673	188.354	326.687	3.023.221	7 324.181	3 211.575	7.650.868

Droits réservés au Cnam et à ses partenaires

TABLEAU 24

—

TABLEAU

DU TRANSIT ET DE L'EXPORTATION

En 1882

Droits réservés au Cnam et à ses partenaires

TABLEAU 24.

Tableau du transit et de l'exportation en 1882.

COMPAGNIES	TRANSIT		EXPORTATION	
	Tonnage.	Produit.	Tonnage.	Produit.
1	2	3	4	5
	tonnes	francs	tonnes	francs
Etat	»	»	25.798	137.211
Nord	18.695	278.439	64.530	925.001
Est	122.333	1.977.266	18.166	243.496
Ouest	54.850	738.658	98.934	1.764.105
Orléans	1.071	37.582	33.605	931.287
Midi	5.114	81.224	89.785	654.341
Méditerranée	190.471	4.995.003	407.331	5.445.827
TOTAUX	392.534	8.108.172	738.149	10.101.268

COMPARAISON AVEC L'EXERCICE 1881.

ANNÉES	TRANSIT		EXPORTATION	
	Tonnage.	Produit.	Tonnage.	Produit.
1	2	3	4	5
	tonnes	francs	tonnes	francs
1881	381.387	8.018.654	743.460	10.227.574
1882	392.534	8.108.172	738.149	10.101.268
DIFFÉRENCE pour 1882	En plus : 11.147	En plus : 89.518	En moins : 5.311	En moins : 126.306

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 1881 ET 1882

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 sur les Chemins de fer d'intérêt général pendant les années **1881** *et* **1882**, *pour les voyageurs et les marchandises transportées en petite vitesse* (impôts non compris).

DÉSIGNATION	ANNÉE 1881		ANNÉE 1882	
	Voyageurs	Marchandises	Voyageurs	Marchandises
Nord	5 05	5.46	4.61	5.38
Est	4.76	5.61	4.73	5.50
Ouest	4.76	6.46	4.67	6.45
Orléans	5.14	5.92	5.03	6 02
Paris-Lyon-Méditerranée	5.34	5.58	5.28	5.69
Rhône au Mont-Cenis	6.42	6.03	6.23	5.97
Midi	4.89	7.30	4.85	7.16
Ceinture (rive droite)	3.73	16 12	3.70	16.21
Grande Ceinture	4.02	8.27	4.38	8. 16
Etat	3.85	5.46	3.85	5 35
Compagnies et lignes diverses (1)	4 54	7.22	4.51	6.71
Moyennes pour les sept grands réseaux	5. »	5.83	4.87	5.84
Moyennes pour les lignes diverses (2)	4.73	8.04	4.62	7.45
Moyennes générales	4.99	5.88	4.86	5.89

(1) Non compris les Chemins de Ceinture et du Rhône au Mont-Cenis.
(2) Y compris ces Chemins.

Voir le tableau 25 du tome IV, page 866.

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 1881 ET 1882

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 1881 *et* 1882.

DÉSIGNATION	ANNÉE 1881	ANNÉE 1882
	fr. c.	fr. c.
Recette moyenne par voyageur.....	1.76	1.69
Recette moyenne par tonne de marchandise....	7.47	7.19

Voir le tableau 26 du tome IV, page 870.

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

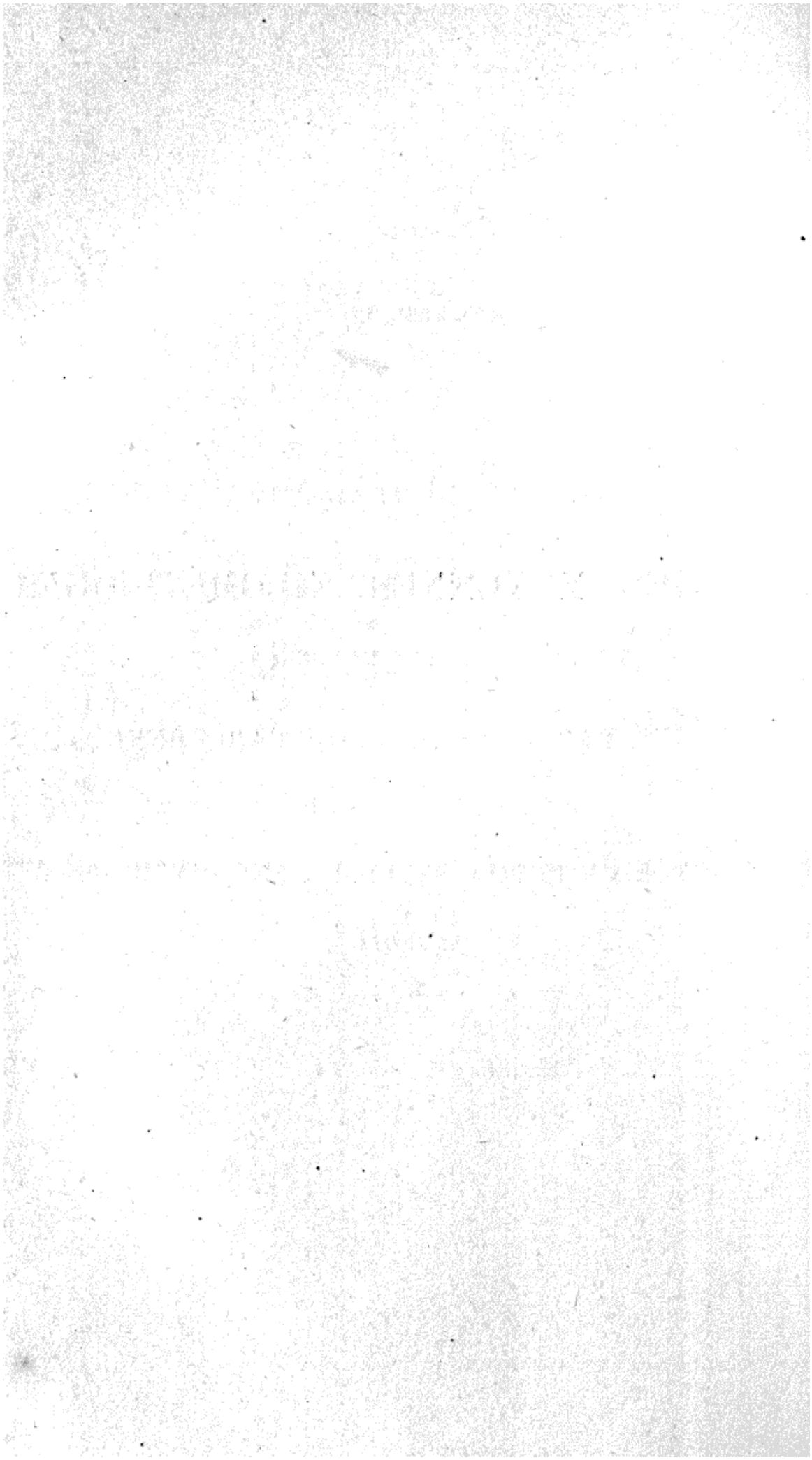
DE MARCHANDISE

TRANSPORTÉE EN PETITE VITESSE DANS DIVERS PAYS

DE L'EUROPE

(*Voir tome IV, page 871.*)

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

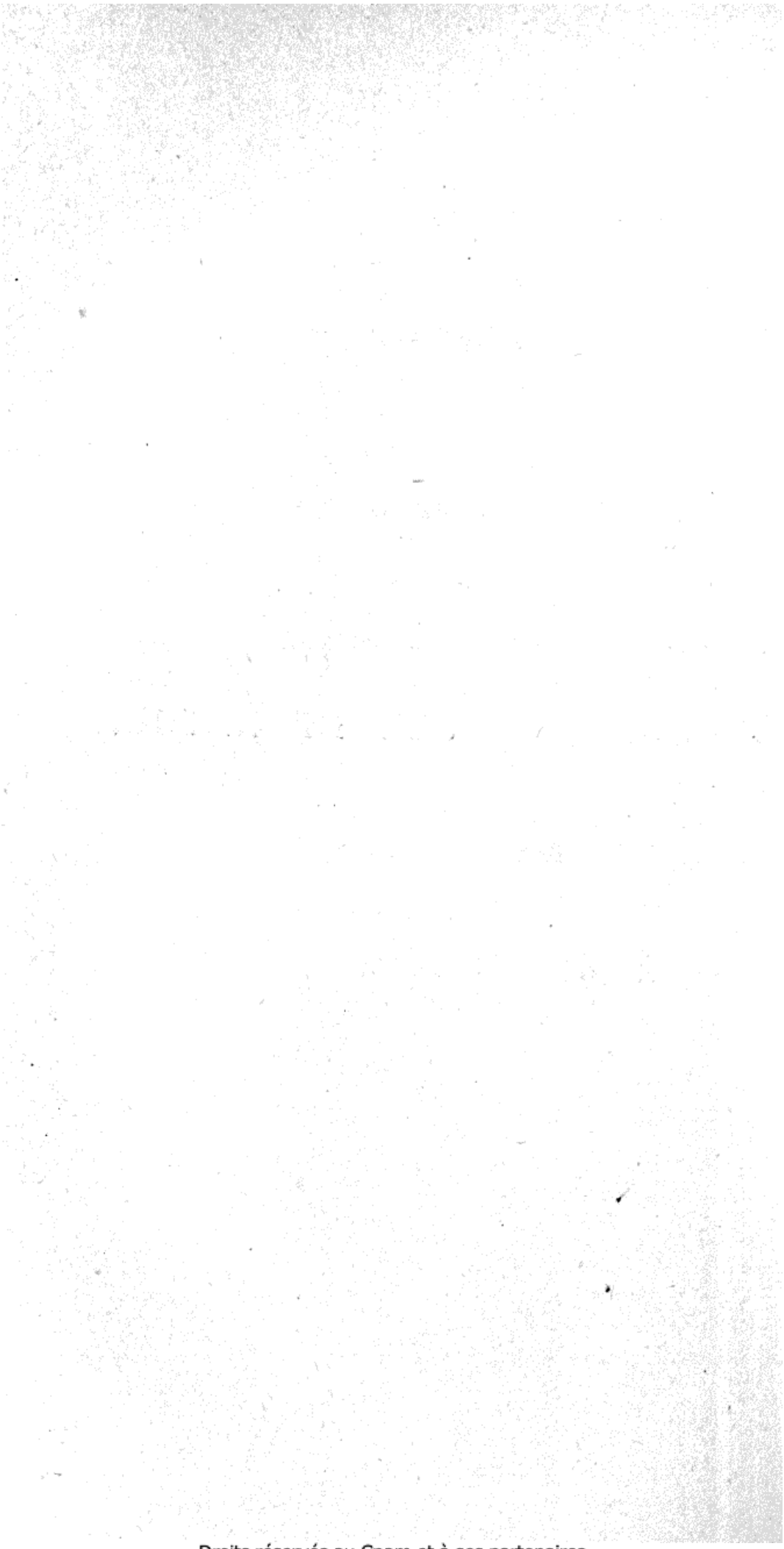
LES BILLETS D'ALLER ET RETOUR

ET

LES CARTES D'ABONNEMENT

(*Voir tome IV, page 875.*)

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

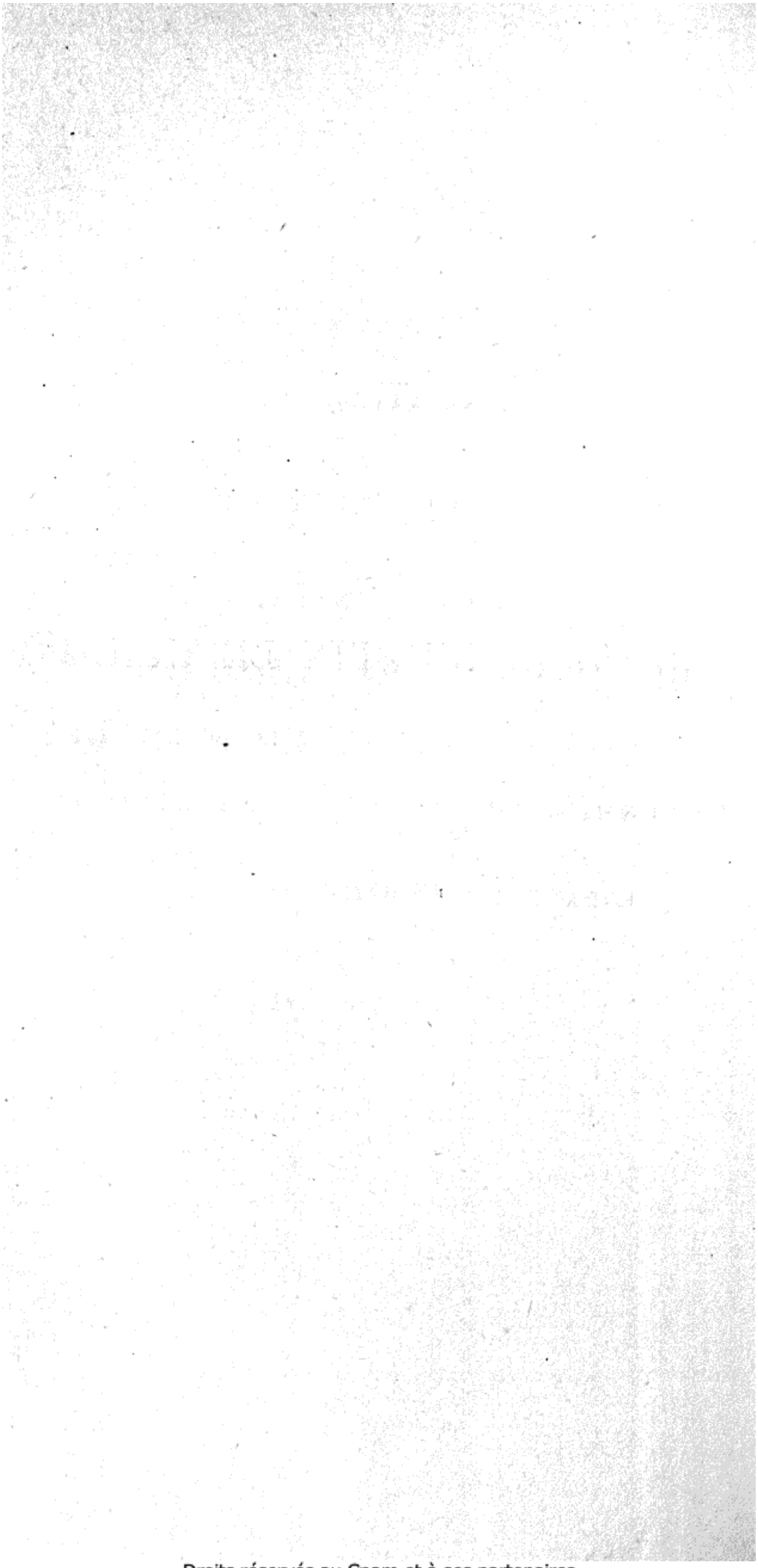
DES MARCHANDISES TRANSPORTÉES EN PETITE VITESSE

PAR LA COMPAGNIE DE L'EST

EN 1878.

(Voir tome IV, page 880.)

Droits réservés au Cnam et à ses partenaires



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 1881 ET 1882

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 **1881** *et* **1882**.

DÉSIGNATION	ANNÉE 1881		ANNÉE 1882	
	Nombre total	Nombre par kilom.	Nombre total	Nombre par kilom.
Nord	44.742	15.96	46.465	15.25
Est	26.701	10.05	27.850	9.91
Ouest	30.774	9.99	32.185	10.37
Orléans	25.575	5.86	27.132	6.22
Paris-Lyon-Méditerranée	60.180	9.65	64.095	9.90
Rhône au Mont-Cenis	»	»	»	»
Midi	20.189	8.73	21.522	9.21
Ceinture (rive droite)	745	37.25	905	45.25
Grande Ceinture	117	3.44	422	4.40
Etat	8.529	4.26	8.990	4.30
Compagnies et lignes diverses	6.547	3.82	8.736	3.59
TOTAUX ET MOYENNES	224.099	8.83	238.302	8.92

Voir le tableau 30 du tome IV, page 882.

Droits réservés au Cnam et à ses partenaires

TABLEAU 31

TABLEAU DÉTAILLÉ

DU PERSONNEL EMPLOYÉ

SUR LES CHEMINS DE FER D'INTÉRÊT GÉNERAL

PENDANT L'ANNÉE 1882

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 1882.*

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*) 3.046	2.811	3.103	4.359	(*b*) 6.473	(*c*) »	2.338	20	(*d*) 96	(*e*) 2.089	(*f*) 2.435	(*g*) 26.712
Nombre total des fonctionnaires et agents.	Administration centrale.	234	400	479	318	368	»	442	18	»	398	133	2.790
	Mouvement et trafic....	15.525	11.668	13.617	10.633	31.012	»	9.419	585	111	2.162	2.612	97.344
	Traction et matériel....	11.279	8.403	8.561	7.864	17.459	»	4.299	97	114	2.329	1.461	61.857
	Voie et bâtiments	19.427	7.379	9.528	8.317	15.265	»	7.362	205	197	4.101	4.530	76.311
	TOTAUX... .	46.465	27.850	32.185	27.132	64.095	»	21.522	905	422	8.990	8.736	238.302
Nombre par kilomètres.	Administration centrale.	0.07	0.14	0.15	0.07	0.06	»	0.19	0.90	»	0 19	0.06	0.10
	Mouvement et trafic....	5.10	4.15	4.39	2.44	4.79	»	4.03	29.25	1.16	1.04	1.07	3.64
	Traction et matériel....	3.70	2.99	2.76	1.80	2.69	»	1 84	4.85	1.19	1.11	0.60	2.32
	Voie et bâtiments.... .	6.38	2.63	3.07	1.91	2.36	»	3.15	10.25	2.05	1.96	1.86	2.86
	TOTAUX.....	15.25	9.91	10.37	6.22	9.90	»	9.21	45.25	4:40	4.30	3.59	(*h*) 8.92

(*a*) Y compris 433 kilomètres de lignes d'intérêt général et 500 kilomètres 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 kilom. 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 kilom. empruntés à la Compagnie de l'Est, 8 kilom. à la Compagnie de l'Ouest et 7 kilom. à la Compagnie de Paris-Lyon-Méditerranée.

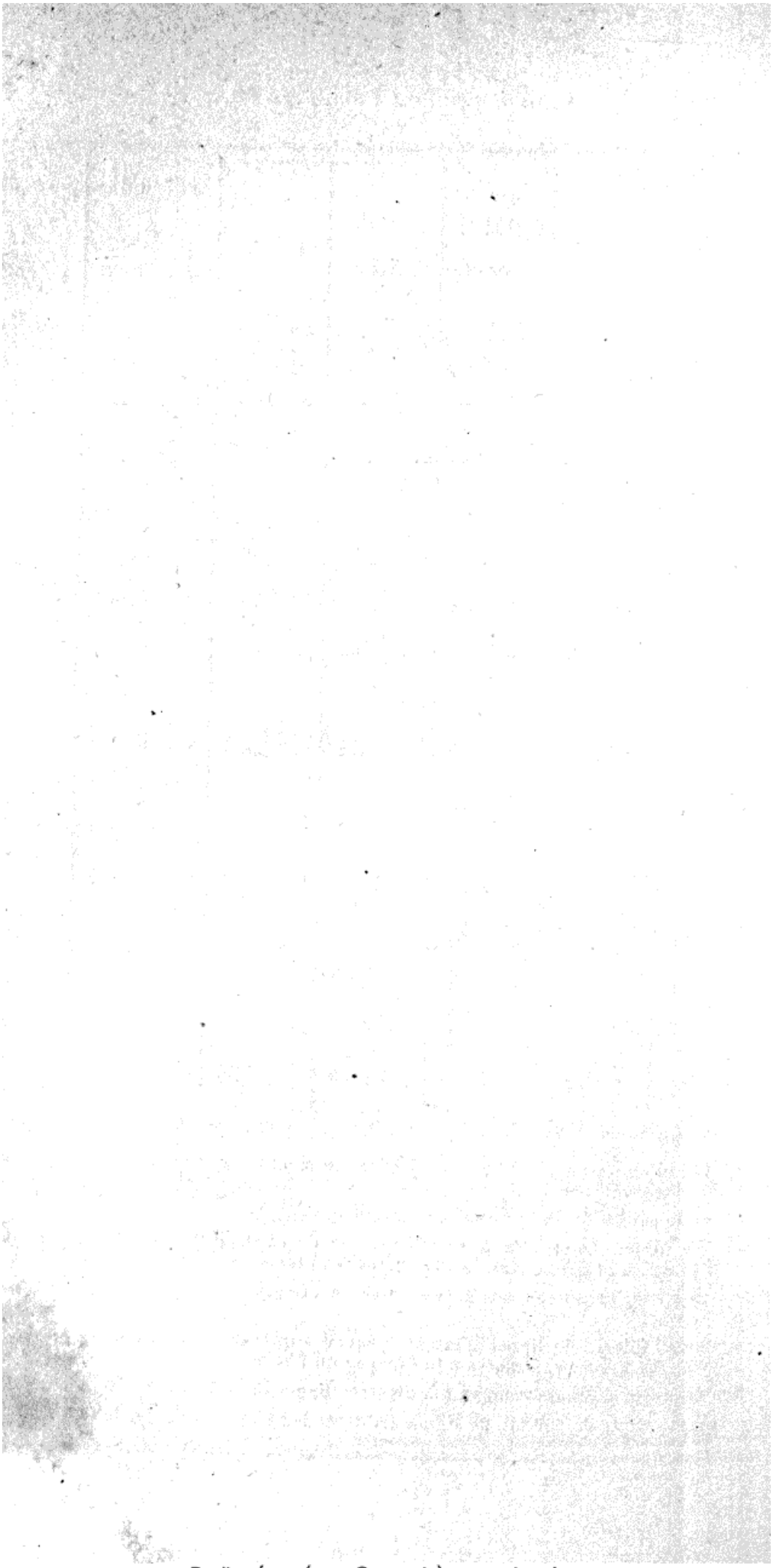
(*e*) Y compris 15 kilom. empruntés aux Compagnies de l'Ouest, d'Orléans et de Paris-Lyon-Méditerranée.

(*f*) Non compris 433 kilom. de lignes d'intérêt général exploitées par la Compagnie du Nord, mais y compris 15 kilom. empruntés à la Compagnie d'Orléans.

(*g*) Déduction faite des parcours communs à diverses lignes (58 kilom.).

(*h*) Chiffres tenant compte de 500 kil. de lignes d'intérêt local exploitées par la Cie 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 1881 ET 1882

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* 1881 *et* 1882.

DÉSIGNATION			ANNÉES 1881	ANNÉES 1882
			kilom.	kilom.
Longueur totale exploitée au 31 décembre			(a) 25.700	(b) 26.840
Locomotives	à voyageurs : Nombre		2.893	3.134
	à marchandises et diverses : Nombre		4.421	4.756
	Nombre total		7.314	7.890
Voitures à voyageurs	de 1re classe y compris les voitures de luxe	Nombre	3.292	3.507
		Nombre de places moyen	24.9	24.1
	de 2e classe y compris les voitures mixtes	Nombre	5.561	6.008
		Nombre de places moyen	42 2	41.7
	de 3e classe	Nombre	7.302	7.967
		Nombre de places moyen	46.6	47.1
	Nombre total		16.155	17.482
Wagons de service	Nombre total		6.975	7.546
	Capacité moyenne en tonnes		4.0	4.3
Wagons à marchandises de toute nature	Nombre total		196.993	211.907
	Capacité moyenne en tonnes		9.1	9.2
Total général des voitures et wagons			220.123	236.935
Nombre par kilomètre — de locomotives	à voyageurs		0.11	0.11
	à marchandises et diverses		0.17	0.18
	Ensemble		0.28	0.29
de voitures et wagons — Voitures à voyageurs	de 1re classe y compris les voitures de luxe		0.13	0.13
	de 2e classe y compris les voitures mixtes		0.22	0.22
	de 3e classe		0.28	0.30
	Total		0.63	0.65
de voitures et wagons — Wagons	de service		0 27	0.28
	de marchandises		7.66	7.90
Ensemble			8.56	8.83
Nombre de véhicules munis de freins			48.836	56.539

(a) Y compris 466 kilom. de lignes d'intérêt local exploitées par les Compagnies du Nord, de l'Est et de l'Ouest, et 191 kilom. pour diverses lignes d'intérêt général ne figurant pas dans les résumés de 1881.

(b) Y compris 433 kilom. de lignes d'intérêt général et 500 kilom. de lignes d'intérêt local exploitées par la Compagnie du Nord.

Voir le tableau 32 du tome IV, page 890.

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 1882

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* 1882.

DÉSIGNATION			NORD	EST	OUEST	ORLÉANS	PARIS-LYON-MÉDITERRANÉE	RHONE au MONT-CENIS	MIDI	CEINTURE (Rive droite).	GRANDE CEINTURE	ÉTAT	COMPAGNIES et LIGNES DIVERSES	TOTAUX et MOYENNES	OBSERVATIONS
1			2	3	4	5	6	7		9	10	11	12	13	14
			kilom.	kilom.	kilom.	kilom.	kilom.	kilom.	kilom.	kilom.	kilom.	kilom.	kilom.	kilom.	
Longueur exploitée au 31 décembre 1882.			(a) 3.046	(b) 3.666	(c) 3.739	(d) 4.453	(e) 6.476	»	2.338	20	»	(f) 2.089	(g) 1.020	(h) 26.810	
Nombre total de:	Locomotives.	A voyageurs....	421	392	529	527	674	»	204	»	»	285	102	3.134	
		A marchandises..	999	700	626	483	1.440		416	13	»	26	53	4.756	
		Ensemble.....	1.420	1.092	1.155	1.010	2.114	»	620	13	»	311	155	7.890	
	Voitures à voyageurs.	De 1re classe.. ..	677	430	787	474	633	»	363	16	»	100	27	3.507	
		De 2e classe.....	816	959	1.316	610	1.239	»	529	75	»	269	195	6.008	
		De 3e classe.....	1.080	1.183	981	1.264	1.923	»	758	»	»	511	267	7.967	
		Ensemble.....	2 573	2.572	3.084	2.348	3.795	»	1.653	91	»	880	489	17.482	
	Wagons.	De service.....	1.486	932	1.417	872	1.672	»	696	8	»	328	135	7.546	
		De marchandises.	40.562	26.074	19.115	23.541	71.957	»	18.519	31	»	8 246	3.862	211.907	
Ensemble des voitures et wagons.			44.621	29.578	23.616	26.761	77.424	»	21.805	130	»	9.454	4.486	236.935	
Nombre par kilomètre de:	Locomotives.	A voyageurs.....	0.14	0.11	0.14	0.12	0.10	»	0.09	»	»	0.14	0.10	0.11	
		A marchan ises..	0.33	0.19	0.17	0.11	.23	»	0.18	0.65	»	0.01	0.05	0.18	
		Ensemble.....	0.47	0.30	0.31	0.23	0.33	»	0.27	0.65	»	0.15	0.15	0.29	
	Voitures à voyageurs.	De 1re classe.....	0.22	0.12	0.21	0.11	0.10	»	0.13	0.80	»	0.05	0.03	0.13	
		De 2e classe.....	0.27	0.26	0.35	0.14	0.19	»	0.23	3.75	»	0.13	0.19	0.22	
		De 3e classe.....	0.36	0.32	0.27	0.28	0.30	»	0.32	»	»	0.24	0.26	0.30	
		Ensemble.....	0.85	0.70	0.83	0.53	0.59	»	0.70	4.55	»	0.42	0.48	0.65	
	Wagons.	De service.....	0.49	0.26	0.38	0.19	0.26	»	0.30	0.40	»	0.16	0.13	0.28	
		De marchandises.	13.31	7.11	5.11	5.28	11.11	»	7.92	1.55	»	3.95	3.79	7.90	
Ensemble des voitures et wagons.			14.65	8.07	6.32	6.00	11.96	»	8.92	6.50	»	4.53	4.40	8.83	

(a) Y compris 433 kilomètres de lignes d'intérêt général et 500 kilomètres de lignes d'intérêt local exploitées par la Compagnie du Nord.

(b) Y compris 21 kilomètres pour le chemin de Grande Ceinture (dont 7 kilomètres de parcours commun avec la Compagnie de Paris-Lyon-Méditerranée), 721 kilomètres de lignes d'intérêt général et 113 kilomètres de lignes d'intérêt local, exploitées par la Compagnie de l'Est.

(c) Y compris 54 kilomètres pour le chemin de Grande Ceinture, 554 kilomètres de lignes d'intérêt général et 28 kilomètres de la ligne d'intérêt local de Falaise à Berjou-Pont-d'Ouilly, exploitées par la Compagnie de l'Ouest.

(d) Y compris 94 kilomètres de lignes d'intérêt général, exploitées par la Compagnie de Paris à 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 Paris-Lyon-Méditerranée.

(f) Y compris 15 kilomètres empruntés aux Compagnies de l'Ouest, d'Orléans et de Paris-Lyon-Méditerranée.

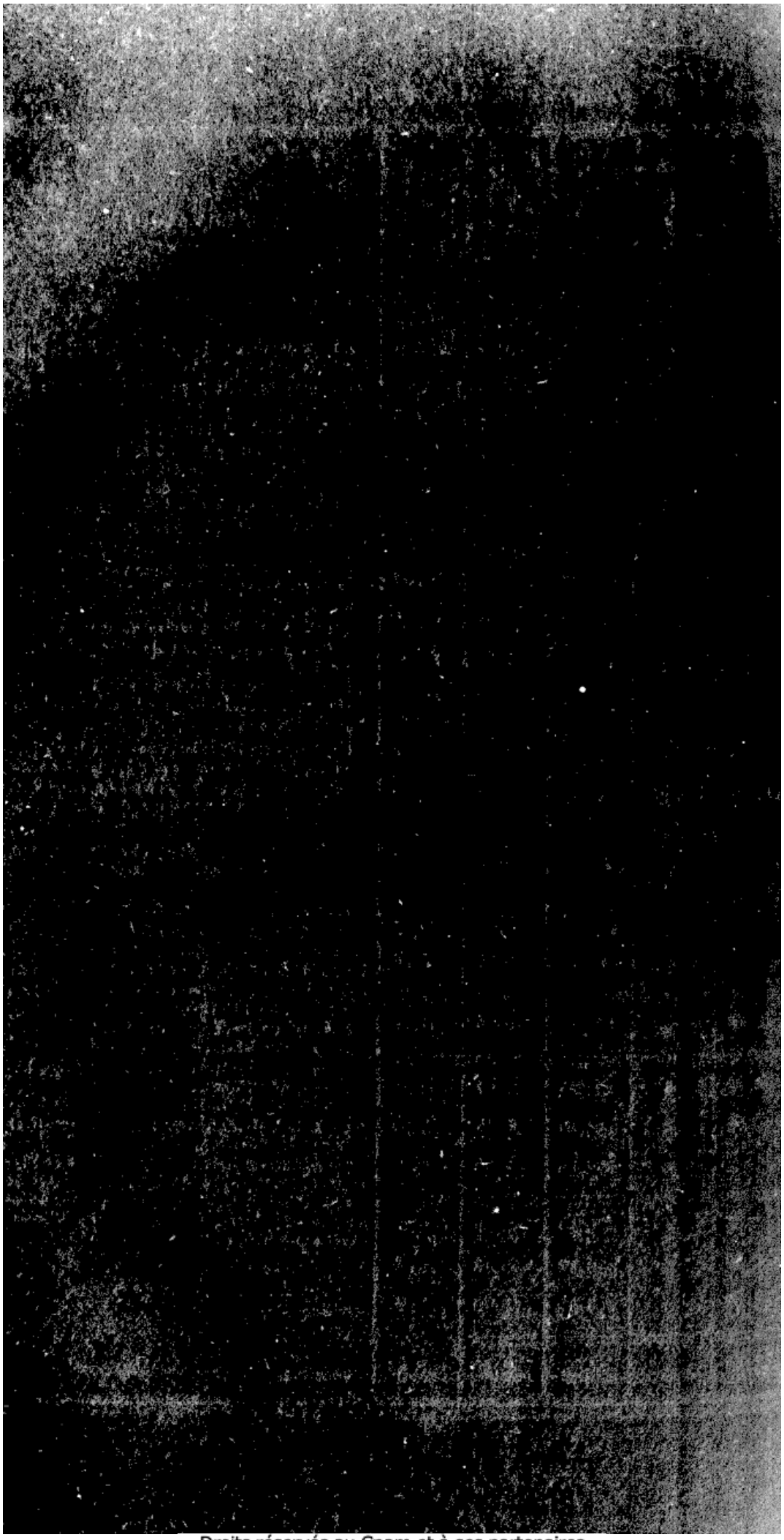
(g) Non compris 43 kilomètres pour le chemin de Picardie-et-Flandres, dont le matériel roulant est compris dans l'effectif affecté aux lignes d'intérêt local, et 1,805 kilomètres de lignes diverses d'intérêt général, exploitées par les grandes Compagnies, savoir :

Par la Cie du Nord.... 433 kil.
— de l'Est..... 721 —
— de l'Ouest.. 554 —
— d'Orléans... 94 —
— de P.-L.-M. 3 —
} 1.805 kil.

mais y compris 15 kilomètres empruntés à la Compagnie d'Orléans.

(h) Déduction faite de 37 kilomètres de parcours commun et y compris 641 kilomètres de lignes d'intérêt local exploitées par les Compagnies du Nord, de l'Est et de l'Ouest. (Voir notes *a*, *b*, *c* et *f*).

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)

ANNÉES 1881 ET 1882

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) pendant les années* 1881 *et* 1882.

DÉSIGNATION			ANNÉES 1881	ANNÉES 1882
Longueur		Totale exploitée au 31 décembre.....	(*a*) 25.043	(*b*) 26.212
		Moyenne exploitée dans l'année.....	(*a*) 24.249	(*b*) 25.576
Recettes (non compris l'impôt sur les transports.)	Totales de l'exploitation	Grande vitesse.....	395.365.930	407.640.030
		Petite vitesse.....	659.002.132	667.699.647
		Diverses de l'exploitation et annexes.....	55.504.107	51.849.719
		TOTAL GÉNÉRAL.....	1.109.872.169	1.127.189.396
	Par kilomètre exploité	Grande vitesse.....	16.304	15.939
		Petite vitesse.....	27.177	26.106
		Diverses.....	2.289	2.027
		TOTAL GÉNÉRAL.....	45.770	44.072
Dépenses (non compris l'impôt sur les transports.)		Totales de l'exploitation et annexes.....	560.345.472	592.233.866
		Par kilomètre exploité.....	23.108	23.156
Excédent des recettes sur les dépenses de l'exploitation		Total.....	549.526.697	534.955.530
		Par kilomètre exploité.....	22.662	20.916
Rapport p. 0/0 de la dépense totale à la recette totale.			50.49	52.54

(*a*) 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 embranchement, 93 kilomètres; Echauffour à Bernay, 46 kilomètres.

(*b*) Non compris les lignes de Hazebrouck à la frontière belge, 14 kilomètres; Vireux à la frontière belge, 2 kilomètres; Alais au Rhône, 59 kilomètres; Bonson à Saint-Bonnet-le-Château, 27 kilomètres; raccordement entre le Chemin de Grande-Ceinture et la gare de Saint-Germain, 3 kilomètres.

Droits réservés au Cnam et à ses partenaires

TABLEAU 35

TABLEAU D'ÉTAILLÉ

DES DÉPENSES DE PREMIER ÉTABLISSEMENT

ET DES RÉSULTATS DE L'EXPLOITATION

DES CHEMINS DE FER D'INTÉRÊT GÉNÉRAL

PENDANT L'ANNÉE 1882

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 1882.

COMPAGNIE DU NORD

LIGNES EXPLOITEES	LONGUEURS EXPLOITÉES	SUBVENTIONS DE L'ÉTAT en argent ou en travaux		DÉPENSES DE LA COMPAGNIE au 31 décembre 1882			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		
		Totales	Kilométriques	Totales	Kilométriques	Charges à 5 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
ANCIEN RÉSEAU															
Paris à Amiens et embranchements. ...															
Amiens à la frontière, par Mouscron, Quiévrain et Blandain.....	607	(a) 6.629.000	10.921	423.352.000	697.450	23.284.000	71.058.000	34.851.000	36.207.000	117.064	57.415	59.649	49.0	12.923.000	»
Cambrai à la frontière belge.....															
Lille à Calais et Hazebrouck à Dunkerque	146	»	»	63.291.000	433.500	3.481.000	11.523.000	5.479.000	6.044.000	78.924	37.527	41.397	47.5	2.563.000	»
Ligne des houillères du Pas-de-Calais...	86	»	»	36.229.000	421 267	1.993.000	7.540.000	3.639.000	3.901.000	87.674	42.314	45.360	48.3	1.908.000	»
Creil à Erquelines et à Feignies.....	198	»	»	121.119.000	611.712	6 662.000	30.667.000	11.326 000	19.341.000	154.884	57.202	97.682	36.9	12.679.000	»
Busigny à Somain.....	49	»	»	19.639.000	400.796	1.080.000	3.291.000	1.884.000	1.407.000	67.163	38.449	28 714	57.2	327.000	»
Tergnier à Laon.....	30	»	»	14.154.000	471.800	778.000	1.681.000	965.000	716.000	56 038	32.166	23.867	57.4	»	**62.000**
Amiens à Boulogne et à Saint-Valery...	129	»	»	64.376 000	499.038	3.541.000	9.804.000	4.306 000	5.498.000	76.000	33.780	42 620	43.9	1.957.000	»
Creil à Beauvais.....	37	»	»	13.553.000	366.297	745.000	1.372.000	753 000	619.000	37.081	20 351	16.730	54.9	»	**126.000**
Boulogne à Calais.....	40	1.500.000	37.500	22.155.000	553.875	1.219.000	1 678.000	1.015.000	663.000	41 950	25.375	16 575	60.5	»	**556.000**
Valenciennes à Aulnoye.....	35	»	»	11.739.000	335.400	646.000	1.760.000	879.000	881.000	50.285	25.114	25.171	49 9	235.000	»
Ceinture (rive droite). (Pour mémoire, 3 kilomètres).....	»	»	»	3.406.000	»	187.000	539.000	»	539.000	179 666	»	179 666	»	352.000	»
TOTAUX ET MOYENNES.....	1.357	8 129.000	5.990	793.013.000	584.387	43.616.000	240.913.000	65.097.000	75.816.000	103.841	47.971	55 870	46.2	32.944.000	**744 000**
NOUVEAU RÉSEAU															
Paris à Soissons et Villers-Cotterets au Port-aux-Perches.....	110	»	»	54 183.000	492.573	2.930.000	5.135.000	2.645.000	2.490.000	46.681	24.045	22 636	51.5	»	**490.000**
Chantilly à Crépy-en-Valois.....	34	»	»	5.678.000	167.000	312.000	271 000	329 000	**58.000**	7.970	9.676	**1.706**	**121.4**	»	**370.000**
Amiens à Tergnier.....	71	»	»	(b) 17.445.000	245.704	959.000	2.194.000	1.535.000	659.000	30.901	21.620	9.281	70.0	»	**300 000**
Soissons à la frontière belge, par Hirson et Anor.....	105	»	»	39.977.000	380.733	2.199.000	3 491.000	2.079.000	1.412 000	33.247	19 800	13 447	59.6	»	**787.000**
Aulnoye à Anor.....	33	»	»	17.804.000	539 515	979.000	2.192 000	1.006.000	1.186.000	66.424	30.485	35.939	45.9	2.7.000	»
Beauvais à Gournay.....	28	»	»	4.923.000	175.821	271.000	286.000	312.000	**26.000**	10.214	11.143	**929**	**109.1**	»	**297.000**
Arras à Etaples et Abbeville à Béthune	188	15.116.000	80.404	25.383.000	135.016	1.396.000	1.910.000	1 939.000	**29.000**	10 160	10.314	**154**	**105 5**	»	**1.425.000**
Amiens à Rouen (pour 2/3)	87	»	»	47.431.000	545.184	2.609 000	3.218 000	1.614.000	1.604.000	36.989	18.552	18 437	50.2	»	**1.005.000**
TOTAUX ET MOYENNES.....	(c) 656	b15.116.000	23.043	212.824.000	324.427	11.705.000	18.697.000	11.459.000	7.238.000	28.502	17.468	11.034	61.2	207.000	**4.674.000**
RÉCAPITULATION															
Ancien réseau.....	1.357	8.129 000	5.990	793.013.000	584.387	43.616.000	240.913.000	65.097.000	75.816.000	103.841	47 971	55 870	46.2	32.944.000	**744 000**
Nouveau réseau.....	656	15.116.000	23.043	212.824.000	324.427	11.705.000	18.697.000	11.459.000	7.238.000	28.502	17.468	11.034	61.2	207.000	**4.674 000**
MOYENNES.....	2.013	(d) 23.245.000	11.547	(e) 1.005 837.000	499.670	55.321.000	259.610.000	76.556.000	83.054.000	79.290	38.031	41.259	48.0	33.151.000	**5.418.000**
														27.733.000	

(a) Travaux à la charge de l'État, savoir :
Paris à la frontière, par Mouscron, Quiévrain et Blandain..... 963,000f
Epinay à Luzarches..... 5.666.000
} 6,629,000f

(b) Non compris 2,035,000 francs dépensés par la Compagnie, pour seconde voie, mais dont les charges annuelles incombent provisoirement à l'État.

(c) Non compris les stations d'Abbeville au Treport, 7 kilomètres; d'Estrées-Saint-Denis à Compiègne, 14 kilomètres; et Compiègne à Rethondes, 7 kilomètres, dont les produits sont portés au compte d'établissement.

(d) Déduction faite de 1,361,000 francs de subventions locales.

(e) Déduction faite de 3 millions pour subventions locales.

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 des résultats*

COMPAGNIE DE L'EST

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 Avricourt	410	90.105.000	219.768	143.993.000	351.202	7.919.615
Épernay à Reims	20	7.596.000	253.200	8.245.000	274.833	453.475
Frouard à la nouvelle frontière	32	»	»	14.401.000	450 031	792.055
Châlons à Mourmelon	25	»	»	8.442.000	337.680	464.310
Chalindrey à Is-sur-Tille	44	2.423.153	55.072	9.537.000	216.750	524.535
Vézelise à Mirecourt	24	(a) 374.000	15.583	(a) 1.438.000	59.916	79.090
Paris à Vincennes et à Brie-Comte-Robert	37	»	»	48.704.000	1.316.324	2 678.729
Chemin de ceinture (pour mémoire, 3 kil.)	»	»	»	3.317.000	1.105.667	182.435
TOTAUX ET MOYENNES	602	100.498.153	166.940	238.077.000	395.477	(b)13.094.235
NOUVEAU RÉSEAU						
Noisy-le-Sec à la nouvelle frontière	446	»	»	314.476.000	705.103	17.296.180
Gretz à Coulommiers	33	»	»	19 921.000	603.666	1.095.655
Longueville à Provins	7	»	»	2.734.000	390.571	150.370
Flamboin à Montereau	28	»	»	10.582 000	377.928	582.010
Troyes à Bar-sur Seine	29	»	»	7.170.000	247.241	394.350
Blesme à Chaumont et Chalindrey à Gray	131	»	»	86.656.000	661.496	4.766.080
Nancy à Gray	176	»	»	64.308.000	365.386	3.536.940
Ardennes (moins la section de la nouvelle frontière à Thionville)	401	4.500.000	11.222	182.324.000	454.673	10.027.820
Épinal à Remiremont	24	3.000.000	125.000	3.174.000	132.250	174.570
Lunéville à Saint-Dié	50	5.000.000	100.000	4.988.000	99.760	274.340
Châtillon-sur-Seine à Chaumont	43	7.000.000	162.791	782.000	18 186	43.010
Bar-sur-Seine à Châtillon	32	3 000.000	93.750	1.414.000	44.188	77.770
Mézières à Hirson	55	»	»	12.002.000	218.218	660.110
Chaumont à Pagny-sur-Meuse	95	13.700.000	144.211	9.326.000	98.168	512.930
Reims à Metz	172	»	»	39.344.000	228.744	2.163.980
Belfort à Morvillars	12	1.275.000	106.250	2.922.000	243.500	160.710
Longwy à Villerupt	18	1 755.000	97.500	4.253.000	236.278	233.915
Aillevillers à Lure	31	2.930.000	94.516	5.014.000	161.742	275.770
Aillevillers à Plombières	11	665.000	60.455	1.535.000	139.546	84.425
Neufchâteau à Epinal	76	4.390.000	57.763	11 322.000	148.974	622.710
Longuyon à Pagny-sur-Moselle	70	6.655.000	95.071	12.976.000	185.371	713.680
Conflans à Briey	13	1.065.000	81.923	2.055.000	158.077	113.025
Onville à Thiaucourt	10	1.065 000	106.500	1.923.000	192.300	105.765
Remiremont au Tillot et à Saint-Maurice	28	1.465.000	52.321	3.869.000	138.179	212.795
Vitrey à Bourbonne-les-Bains	15	665.000	44.333	2.269.000	151.267	124.795
Coulommiers à la Ferté-Gaucher	20	1.065.000	53.250	2.816 000	140 800	154.880
Embranchement du Val-d'Ajol	17	535.000	31.471	1.740 000	102.353	95.700
Champigneulles à Jarville	7	640.000	91.429	1.999.000	285.571	109.945
Montmédy à Virton	3	320.000	106.666	1.047.000	349.000	57.585
TOTAUX ET MOYENNES	(c)2.053	(a)60.690.000	29 562	(d) 814 941.000	396 951	44.821 755
RÉCAPITULATION						
Ancien réseau	602	100 498,153	166,940	238.077.000	395.477	13.094.235
Nouveau réseau	2.053	60.690.000	29.562	814 941.000	396.951	44 821 755
ENSEMBLE	(f)2.655	161.188.153	60,711	1.053.018.000	396.617	57.915 990

(a) Non compris 1,943,000 francs dépensés par la Compagnie pour seconde voie, mais dont les charges annuelles lui sont provisoirement remboursées par l'État.
(b) Non compris 15,511.352 fr. 58 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 l'embranchement de la vallée de l'Orne (4 kilomètres), ouverte le 20 juillet 1882, de Châtillon-sur-Seine à Is-sur-Tille (71 kilomètres) ouverte le 9 décembre 1882, et de Réviguy à Vouziers (81 kilomètres) ouverte le 10 décembre 1882, dont les résultats sont portés au compte d'établissement.

de l'exploitation des chemins de fer d'intérêt général en 1882.

DE L'EST

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
43.910.335	21.605.398	22.304.937	107.098	52.696	54.402	49.20	14.385.322	»
2.076.683	1.001.069	1.075.614	69.223	33.369	35.854	48.21	622.139	»
2.482.744	1.346.757	1.135.987	77.586	42.086	35.500	54.24	343 932	»
1.616.571	1.182.759	433.812	64.663	47.310	17.353	73.16	»	30.498
1.756.116	1.077 532	678.584	39.912	24.489	15 423	61.36	154.049	»
341.057	248.603	92.454	14.211	10.358	3.853	72.89	13.364	»
3.752.564	2 401.731	1.350.833	101.421	64.912	36.509	64.00	»	1.327.887
483.940	»	483.940	161.313	»	161.313	»	301.505	»
56.420.010	28.863.849	27.556.161	93.721	47.947	45.774	51.16	15.820.311	1.358.385
28.616 014	15.661.704	10.954.310	59.677	35.116	24.561	58.84	»	6.341.870
700.828	477.466	223.362	21.237	14.466	6.771	68.13	»	872.293
119 950	197.556	77.606	17.136	28.222	11.086	164.70	»	227.976
261.831	291.513	26 682	9 458	10.411	953	110.08	»	608.692
666.238	497.986	168.252	22.974	17.172	5.802	74.75	»	226.098
5.019.575	2.117.192	2.902.383	38.317	16.162	22.155	42.18	»	1 863.697
4.367.972	2.935.877	1.432.095	24.818	16.682	8.136	67.21	»	2.104.945
19.352 390	11.439.076	7.913.314	48.260	28.526	19.734	59.11	»	2.114.506
472.804	354.427	118 377	19.700	14.768	4.932	74.96	»	56 193
1.067.259	700.878	366.381	21.345	14.018	7.327	65.67	92.041	»
323.451	484.516	161.065	7.522	11.268	3.746	149 80	»	204 075
331.081	409.269	121.812	16 596	12.790	3.806	77.06	44.042	»
1.883.905	1 509.725	354.180	33.889	27 450	6.439	81.00	»	305.930
1.926.016	1 463.605	462.411	20.274	15.406	4.868	75.99	»	50.519
4.882.414	3 194.086	1.688.328	28.386	18.570	9.816	65.42	»	475 592
374.234	593 485	219.251	31.186	49.457	18.271	158.59	»	379.961
391.715	343.924	47.791	21.762	19 107	2.655	87.80	»	186.124
526.827	322.524	204 303	16.994	10.404	6.590	61.22	»	71.467
40.781	125.483	84.702	3.707	11.408	7.701	307.70	»	169.127
1.073.859	849.501	224.358	14.130	11.178	2.952	79.11	»	398.352
2.404.067	1.225.196	1.178.871	34.344	17.503	16.841	50 96	465.191	»
50.749	110.251	59.502	3.904	8.481	4.577	217.25	»	172.527
23.712	97.208	73.496	2.371	9.721	7.350	409.95	»	179.261
198.900	268.306	69.406	7.104	9.582	2.478	134.89	»	282.201
59.202	159.214	100 012	3.947	10.614	6.667	268.93	»	224.807
106.532	190.225	83.693	5.327	9.511	4.184	178.56	»	238.573
46.358	151.469	105.111	2.727	8.910	6.183	326.74	»	200.811
36.757	93.058	66 301	3.822	13.294	9.472	347.79	»	176 246
25.240	111.815	86.575	8.413	37.272	28.859	443.01	»	144.160
173.523.661	46.376.535	27 147.126	35.813	22.590	13.223	63 08	601 274	18. 275.903
RÉCAPITULATION								
56.420.010	28.863.849	27.556.161	93.721	47 947	45.774	51.16	15.820.311	1.358.385
173.523.661	46.376.535	27.147.126	35.813	22.590	13.223	63 08	601.274	18 275.903
229 943.671	75.240.384	54.703.287	48.943	28.369	20.604	57.90	16.421 585	19.634.288
								3.212.703

(d) Non compris 32,156,000 francs dépensés par la Compagnie pour seconde voie, mais dont les charges annuelles lui sont provisoirement remboursées par l'État.
(e) Non compris 2,486,744 fr. 60 cent. revenant au nouveau réseau (compte exploitation) sur les intérêts de 325 millions de francs payés par l'Allemagne. (Loi du 17 juin 1873.)
(f) Non compris les lignes d'Épernay à Romilly, de Nancy à Château-Salins et à Vic, et de Nancy à Vézelise, exploitées par la Compagnie et dont les recettes et les dépenses rentrent dans le compte d'exploitation de l'ancien réseau. (Loi du 21 décembre 1875.)

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* 1882.

COMPAGNIE DE L'OUEST

LIGNES EXPLOITÉES	LONGUEURS EXPLOITÉES	SUBVENTIONS DE L'ÉTAT en argent ou en travaux		DÉPENSES DE LA COMPAGNIE au 31 décembre 1882			RÉSULTATS DE L'EXPLOITATION						DIFFÉRENCES ENTRE LES PRODUITS NETS et les charges des capitaux engagés	
							TOTAUX			KILOMÉTRIQUES			RAPPORT % des dépenses aux recettes d'exploitation	
		Totales	Kilométriques	Totales	Kilométriques	Charges à 5 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
ANCIEN RÉSEAU															
BANLIEUE															
Paris à Saint-Germain	21	1.791.000	85.285	44.461.715	2.117.224	2.445.394	3.272.891	1.370.073	1.902.818	155.852	65.241	90.611	41.86	»	542.576
Asnières à Argenteuil	4	»	»	8.645.894	2.161.473	475.524	1.413.165	1.366.445	46.720	(a) 157.018	(a) 151.827	(a) 5.191	96 69	»	428.804
Batignolles à Auteuil	7	»	»	14.941.856	2.134.550	821.902	2.062.349	1.388.070	674.279	(a) 229.150	(a) 154.230	(a) 74.920	67.31	»	147.523
Asnières à Versailles (rive droite)	20	»	»	24.936.595	1.246.829	1.371.513	2.999.190	1.557.846	1.441.344	(b) 130.400	(b) 67.733	(b) 62 667	51 94	69.831	»
Paris à Versailles (rive gauche)	17	(c) 5.125.245	301.485	14.488.291	852.252	796.856	1.477.220	1.118.960	358.260	(d) 82.067	(d) 62.164	(d) 19.903	75.75	»	438.596
TOTAUX et MOYENNES	69	6.916.245	100.235	107.474.351	1.557.599	5.911.089	11.224.815	6.801.394	4.423.421	162.678	98.571	* 61.107	60.59	69.831	1.557.499
GRANDES LIGNES															
Paris (Colombes) à Rouen (rive gauche)	127	15.857.804	71.755	124.520.917	980.479	6.848.626	25.722.886	9.453.245	16.269.641	(e) 182.432	(e) 67.044	(e) 115.388	36.75	9.420.991	»
Rouen au Havre	94			87.554.651	931.432	4.815.506	10.611.042	5.141.358	5.469.684	(f) 119.225	(f) 57.768	(f) 61.457	48.45	654.178	»
Malaunay à Dieppe	50	»	»	22.624.562	452.491	1.241.351	2.997.998	1.385.949	1.612.049	59.960	27.719	32.241	46.23	367.698	»
Beuzeville à Fécamp	20	»	»	8.729.397	436.469	480.117	315.192	272.266	32 926	15.259	13.613	1.646	89.21	»	447.191
Mantes à Caen	182	(g) 16.000.000	87.912	83.119.722	456.701	4.571.585	11.091.787	5.367.518	5.724.269	60.944	29.492	31.452	48.39	1.152.684	»
Paris (Viroflay) à Rennes	358	64.208.000	179.352	101.738.376	284.185	5.595.611	26.622.528	12.404.964	14.217.564	(h) 71.183	(h) 33.168	(h) 38.015	46.60	8.621.953	»
Ceinture (Rive droite)	»	»	»	2.687.665	»	147.821	858.746	1.037	857.709	»	»	»	»	709.888	»
TOTAUX et MOYENNES	900	102.982.049	114.424	538.449.641	598 277	29.614.734	19.434.994	40.827.731	48.607.263	99.372	45.364	54.008	45.65	20.997.223	2.004.690

(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, y compris les parcours communs
(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.
(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, y compris les parcours communs.
(g) Y compris 2,055,800 francs payés à l'Etat 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*

COMPAGNIE

LIGNES EXPLOITÉES	LONGUEURS EXPLOITÉES	SUBVENTIONS DE L'ÉTAT en argent ou en travaux		DÉPENSES DE LA COMPAGNIE au 31 décembre 1882		
		Totales	Kilométriques	Totales	Kilométriques	Charges à 5 1/2 p. %
1	2	3	4	5	6	7
	kilom.	francs	francs	francs	francs	francs
NOUVEAU RÉSEAU						
Caen à Cherbourg et Saint-Lô	150	(a) 18.000.000	120.000	44.614.822	297.432	2.453.815
Le Mans à Mézidon et Falaise	145	b 14.000.000	96.552	42.683.419	294.368	2.347.588
Lisieux à Honfleur	43	»	»	32.591.039	757.931	1.792.507
Rennes à Redon	70	»	»	25.747.304	367.818	1.416.102
Pont-l'Evêque à Trouville	11	»	»	5.360.568	487.324	294.831
Le Mans à Angers	95	»	»	42.006.830	442.177	2.310.376
Rennes à Saint-Malo	81	»	»	27.404.927	338.332	1.507.271
Rennes à Brest	249	50.701.000	203.618	57.071.454	229.202	3.138.930
Serquigny à Rouen	57	»	»	35.534.347	623.409	1.954.389
Laigle à Conches	40	(c) »	»	8.127.888	203.197	447.063
Chem. de ceinture (rive gauche et annex.)	13	25.178.000	1.936.769	20.278.174	1.559.859	1.115.300
Rouen à Amiens (pour un tiers)	44	»	»	21.986.368	499.690	1.209.250
Saint-Pierre à Louviers	7	800.000	114.286	2.887.613	412.516	158.819
Saint-Cyr à Surdon	160	»	»	65.087.328	406.795	3.579.803
Argentan à Granville	129	»	»	53.798.797	417.044	2.958.934
Saint-Brieuc à Pontivy	72	10.750 000	149.306	1.373.884	19.081	75.564
Paris à Dieppe par Pontoise	139	(d) »	»	56.602.636	407.213	3.113.145
Caen à Laval	144	20.452.000	142.028	36.041.210	250.286	1.982.267
Sablé à Château-Gontier	96	12.000.000	125.000	10.463.916	108.999	575.515
Château-Gontier à Châteaubriant						
Laval à Château-Gontier	69	12.000.000	173.913	4.899.147	71.002	269.453
Château-Gontier à Angers						
Saint-Lô à Lamballe	184	26.000.000	141.304	19.357.138	105.201	1.064.642
TOTAUX et MOYENNES	(e) 1.998	189.881.000	95.036	613.918.809	307.266	33.765.535
RÉCAPITULATION						
Ancien réseau	900	102.982.049	114.424	538.449.641	598.277	29.614.720
Nouveau réseau	1.998	189.881.000	95.036	613.918.809	307.266	33.765.535
ENSEMBLE	2.898	292.863.049	101.057	(f) 1.152.368.450	397.642	63.380.255

(a) Y compris 1,500,000 francs payés à l'Etat par les localités.
(b) Y compris 1 million de francs payés à l'Etat par les localités.
(c) Déduction faite de 669,000 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.

de l'exploitation des chemins de fer d'intérêt général en 1882.

DE L'OUEST

RÉSULTATS DE L'EXPLOITATION — TOTAUX			RÉSULTATS DE L'EXPLOITATION — KILOMÉTRIQUES			RAPPORT % 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
4.041.577	2.868.091	1.173.486	26.944	19.121	7.823	70.96	»	1.280.329
5.681.065	3.620 432	2.060.633	39.179	24.968	14.211	63.73	»	286.955
1.044.924	798.791	246.133	24.301	18.577	5.724	76.44	»	1.546.374
1.022.235	803.142	219.093	14.603	11.473	3.130	78.57	»	1.197.009
357.423	174.529	62.894	21.584	15.866	5.718	73.51	»	231.937
3.307.358	2.341.090	866.268	33.762	24.643	9.119	72.99	»	1.444.108
1.780.317	1.604.537	175.780	21.970	19.809	2.170	90.13	»	1.331.491
4.596.099	3.553.694	1.042.405	18.458	14.272	4.186	77.32	»	2.096.525
2.660.227	2.106.317	553.910	46.671	36.953	9.718	79.18	»	1.400.479
376.973	336.201	40.772	9.424	8.405	1.019	89.18	»	406.262
1.132.375	1.543.029	410.654	87.106	118.695	31.583	136.26	»	1.525.954
1.609.060	943.210	665.850	36.570	21.437	15.133	58.62	»	543.400
168.120	152.528	15.592	21.017	21.790	2.227	90.73	»	143.227
6.145.094	3.539.846	2.605 248	38.407	22.124	16.283	57.60	»	974.555
2.451.258	2.814.684	363.426	19.002	21.819	2.817	114.83	»	3.322.360
343.676	420.180	76.504	4.773	5.835	1.062	122 26	»	152.068
2.467.515	2.360.789	106.726	17.752	16.984	768	95 67	»	3.006.419
2.117.896	1.780.056	337.840	14.707	12.361	2.246	84.05	»	1.644 427
1.215.591	1.003.740	211.851	12.662	10.455	2.207	82.57	»	363.664
792.302	643.797	118.505	11.048	9.330	1.718	84.45	»	150.948
1.897.259	1.653.282	243.977	10.311	8.985	1.326	87.14	»	820.665
44.958.344	35.061.965	9.896.379	22.502	17.549	4.953	77.99	»	23.869.156
RÉCAPITULATION								
89.434.994	40.827.731	48.607.263	99.372	45.364	54.008	45.65	20.997.223	2.004.690
44.958.344	35.061.965	9.896.379	22.502	17.549	4.953	77.99	»	23.869.156
134.393.338	75.889.696	58.503.642	46.375	26.187	20.188	56.47	20.997.223	25.873.846
								4.876.623

(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 kil.), de la ligne de Paris à Rouen à celle de Paris à Versailles (rive droite) vers Courbevoie (2 kil.), Conflans à Pontoise (12 kil.), Barentin à Candebec (28 kil.), Motteville à Clères (20 kil.), Harfleur à Montivilliers (5 kil.), Chemazé à Craon (15 kil.), raccordements à Rouen des lignes de Paris à Rouen et de Rouen à Amiens (2 kil.), Motteville à Saint-Valery-en-Caux et embranchement (38 kil.), Beuzeville à Lillebonne (14 kil.), Sille-le-Guillaume à la Hutte (26 kil.) la Hutte à Mamers (24 kil.), Châteaubriant à Redon (45 kil.) et Plouaret à Lannion (16 kil.)
(f) Y compris 2,440,303 francs pour réparation des dommages de la guerre et de l'insurrection

Droits réservés au Cnam et à ses partenaires

TABLEAU 35 (Suite). — *Tableau des dépenses de premier établissement et des résultats*

COMPAGNIE DE

LIGNES EXPLOITÉES	LONGUEURS EXPLOITÉES	SUBVENTIONS DE L'ÉTAT en argent ou en travaux		DÉPENSES DE LA COMPAGNIE au 31 décembre 1882		
		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 Orléans et à Bordeaux	(a) 587	81.339.000	138.567	263.905.584	449.584	14.514.807
Brétigny à Tours, par Vendôme	202	»	»	54.290.682	268.766	2.985.987
Tours à Nantes et à Saint-Nazaire	260	45.051.000	173.273	57.031.068	219.350	3.136.709
Savenay à Landerneau et à Pontivy	350	42.000.000	120.000	54.289.708	155.113	2.985.934
Orléans à Vierzon, à Saincaize et à Limoges	369	(b) 64.224.000	174.049	57.536 707	155.926	3 164.519
Poitiers (Saint-Benoît) à la Rochelle et à Rochefort	158	»	»	36 698.601	232.270	2.018.423
Tours au Mans	94	»	»	22.271.653	236.932	1.224.941
Ceinture (rive droite). (Pour mémoire, 3 kilomètres)	»	»	»	3.306.531	»	181.958
TOTAUX et MOYENNES	2.020	232.614.000	115.155	549.330.534	271 946	30 213 170
NOUVEAU RÉSEAU						
Paris à Orsay et à Limours	43	2.914.000	67.767	21.416.000	498.047	1.177.880
Limoges (Nexon) à Agen et à Villeneuve-sur-Lot	239	(c) 33.600.000	140.586	88.285.000	369.393	4.855.675
Libos à Cahors	51	11.400.000	223.529	3.503.000	68.686	192.665
Coutras à Périgueux	75	» (d)	»	29.622.000	394.960	1.629.210
Niversac à Capdenac et à Tulle	182	27.000.000	148.352	56.435.000	310.082	3.103.925
Montauban à Capdenac, à Rodez et à Decazeville	201	(e) 2.000.000	9.950	163.044 000	811.164	8.967.420
Toulouse à Lexos et à Albi	106	» (f)	»	41.863.000	394.934	2.302.465
Figeac à Arvant	171	16.000.000	93 567	80.058.000	468.175	4.403.126
Bourges à Montluçon	100	»	»	21.059.000	210.590	1.158.245
Moulins à Montluçon, Bezenet, Gannat et Saint-Eloi	150	(g) 12.070.000	80.467	56.697.000	377.980	3 118.335
Montluçon à Saint-Sulpice-Laurière et à Aubusson	146	»	»	44.372.000	303.918	2.440.650
Poitiers (Saint-Benoît) à Saint-Sulpice-Laurière	111	»	»	23.683.000	213.360	1.302.585
Tours à Vierzon-ville	104	»	»	22.063.000	212.144	1.213.460
Nantes à la Roche-sur-Yon	75	»	»	20.880.000	278.400	1.148.400
La Possonnière à Niort, par Bressuire	164	»	»	44.974.000	274.232	2.473.570
Aubigné à La Flèche	34	»	»	4.038.000	118.765	222.090
Pithiviers à Malesherbes	17	1.500.000	88.235	1.734.000	102.000	95.370
Pithiviers à Orléans	42	»	»	9 478.000	225.667	521.290
Embranchement de Romorantin	7	1.100.000	157.143	877.000	125.286	48.235
Orléans à Gien	64	» (h)	»	15 807 000	246.984	869.385
Libourne à Bergerac	61	10.121.000	165.918	8.958 000	146.852	492.690
Bergerac au Buisson	35	(i) 6.525.000	186.429	7.867 000	224.771	432.685
Limoges à Brive	101	»	»	41 588 000	411.762	2.287.340
Nantes à Châteaubriant	63	8.700.000	138.095	6.634.000	105.302	364.870
	2.342	132.930.000	56.759	(j) 814.935.000	347.965	44.821.425
Réseau pyrénéen	»	8.000 000	»	»	»	»
TOTAUX et MOYENNES	2.342	124.930.000	53.343	814.935.000	347.965	44 821.425
Ancien réseau	2.020	232.614.000	115.155	549.330.534	271.946	30.213.170
Nouveau réseau	2.342	124.930 000	53.343	814 935 000	347.965	44.821.425
ENSEMBLE	4.362	357.544.000	81.968	1.364.265.534	312.761	75.034.604

(a) Y compris le raccordement avec le chemin du Midi.
(b) Déduction faite de 16,356,000 fr. versés par la compagnie. (Convention du 27 mars 1882.)
(c) Limoges à Agen (part de la subvention de 70 millions de francs) ..... 32.000.000f } 33.600.000f
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.

de l'exploitation des chemins de fer d'intérêt général en 1882.

DE PARIS A ORLÉANS

RÉSULTATS DE L'EXPLOITATION — TOTAUX			RÉSULTATS DE L'EXPLOITATION — KILOMÉTRIQUES			RAPPORT % 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	Insuffisance.
8	4	10	11	12	13	14	15	16
francs	francs	francs	francs	francs	francs		francs	francs
74.351.897	25 196.068	49.155.829	126.664	42.923	83.741	33.89	34.641.022	»
2.859.996	2.598.665	261.331	14.159	12.865	1.294	90.86	»	2.724.656
12.596.383	5.663.886	6.932.497	48.448	21.784	26.664	44.96	3.795.788	»
4.684.999	2.960.169	1.724.830	13.386	8.458	4.928	63.18	»	1.261.104
22.000.655	8.083.535	13.917.120	59.622	21.907	37.715	36.74	10.752.601	»
4 462.634	2.532.351	1.930.283	28.245	16.028	12.217	56.75	»	88.140
2.649.181	1.461.275	1.187.906	28.183	15.545	12.638	55.16	»	37.035
1.009.494	87.895	921.599	»	»	»	8.71	739.740	»
124.615.239	48.583.844	76.031.395	61.691	24.051	37 640	38.99	49.929.151	4.110.935
1.381.519	1.079.147	302.372	32.128	25.096	7.032	78.11	»	875.508
6.906.011	3 543.297	3.422.714	29 146	14.825	14.321	50.87	»	1.432.961
564.988	442.189	122.799	11.078	8.670	2.408	78.26	»	69.866
2.369.120	1.088.866	1.280.254	31.588	14.518	17.070	45.96	»	348.956
6.408.407	3 466.567	2.941 840	35.211	19.047	16.164	54.09	»	162.085
4.700.443	2.616.640	2.083.803	23.385	13.018	10.367	55.67	»	6.883.617
4.034 136	2.058.040	1.976.096	38.058	19 415	18.643	51.02	»	326.369
2.053.940	1.449.612	604.328	12.011	8.477	3.534	70.58	»	3.798.862
2.725.604	1.291.865	1.433.739	27.256	12.919	14.337	47.40	275.494	»
4.215.553	2.343.473	1.872.080	28.104	15.623	12.481	55.59	»	1.246.255
3.894.332	2.165.166	1.729.166	26.674	14.830	11.844	55 60	»	711.294
1.774.443	1.182.611	591.832	15.986	10.654	5.332	66.65	»	710.733
2.778.553	1.392.146	1.386.407	26.717	13.286	13.331	50.10	172.942	»
1.170.621	902.418	268 203	15.608	12.032	3.576	77.09	»	880.197
1.691.246	1.296 701	394.545	10 312	7.907	2.405	76.67	»	2.079.025
220.392	208 900	11.492	6.482	6.144	338	94 79	»	210.598
489.909	421.117	68.792	8 304	7.138	1.166	85.96	»	547.868
43.222	103.985	60.763	6.175	14.855	8 680	240.58	»	108.998
604.060	411.508	192.552	9.438	6.430	3 008	68.12	»	676.833
1.380.146	867.165	512.981	14.377	9.033	5.344	62.83	»	412.394
2.393.542	1.522.079	871.463	23.608	15.070	8 628	63.59	»	1.415.877
339.628	424.545	115.083	8.566	6.739	1.827	78.67	»	249.787
52.399.815	30.278.037	22.121.778	22.374	12.928	9.446	57.78	448.436	23.148.083
»	»	»	»	»	»	»	»	»
52.399.815	30.278.037	22.121.778	22.374	12.928	9.446	57.78	448.436	23 148 083
124.615.239	48.583.844	76.031.395	61.691	24.051	37 640	38.99	49.929.151	4.110.935
52.399.815	30.278.037	22 121.778	22.374	12.928	9.446	57.78	448.436	23 148 083
177.015 054	78.861.881	98.153.173	40 581	18.079	22.502	44 55	50.377 587	27.259.018
							23.118 569	

(f) Part de la subvention de 70 millions de francs.
(g) Commentry à Gannat ..... 11,000,000f } 12,070,000f
La Peyroux à Saint-Eloi ..... 1,070,000 }
(h) Prix du rachat ..... 3,586,000 } 10,121,000
Travaux ..... 6,535,000 }
(i) Douze termes échus de la subvention de 8,700,000 francs.
(j) Y compris les huit millions payés à l'Etat pour le réseau pyrénéen.

Droits réservés au Cnam et à ses partenaires

TABLEAU 35 (Suite). — *Tableau des dépenses de premier établissement et des résultats*

COMPAGNIE DE PARIS A

LIGNES EXPLOITÉES		LONGUEURS EXPLOITÉES	SUBVENTIONS DE L'ÉTAT en argent ou en travaux		DÉPENSES DE LA COMPAGNIE au 31 décembre 1882		
			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	368.245.000	719.200	20.254.000
	Lyon à Avignon	234	49.000.000	209.400	217.964.000	602.100	11.988.000
	Avignon à Marseille	128	41.000.000	320.300			
Marseille à Toulon		66	20.300.000	307.600	33.947.000	514.300	1.867.000
Toulon à la frontière italienne.	Toulon au Var	150	»	»	117.402 000	624.600	6.457.000
	Le Var à la frontière	35	19.000.000	542.900			
Dijon à Belfort, Gray et Salins		259	»	»	102.206.000	394.600	5.621.000
Mouchard aux Verrières		73	»	»	27.655.000	378.800	1.521.000
Andelot à Champagnole		13	»	»	2 715.000	208.800	149.000
Pontarlier à Jougne (Vallorbes)		23	»	»	7.076.000	307 600	389.000
Bourg à Besançon		140	»	»	37.876.000	270 500	2.083.000
Montbéliard à Delle		26	»	»	7.305 000	281.000	402.000
Mâcon et Lyon à Genève (partie franç.)		220	15.000.000	68.200	109.817.000	499.300	6.040.000
— —	(partie suisse)	15	»	»	(a) 14.214.000	947.600	782.000
Lignes du Dauphiné.	Lyon à Grenoble et St-Rambert à Rives	179	7.000.000	39.100	78.184 000	436.800	4.300.000
	Valence à Moirans	78	»	»	30.202.000	387.200	1.661.000
	Grenoble à Montmélian (Francin)	50	8.195 000	163.900	6.216.000	124.300	342 000
Aix-les-Bains à Annecy		39	10.800.000	276.900	4.491.000	115 200	247.000
La Roche à Auxerre		19	»	»	5.715.000	300.800	314.000
Châlon à Dôle		76	»	»	16.125.000	212.200	887.000
Livron à Crest		17	»	»	4.761.000	280.100	262.000
Saint-Rambert à Annonay		19	212.000	11.200	11 690 000	615 300	643.000
Livron à Privas		32	»	»	16.348.000	510.900	893.000
Bessèges à Alais		33	»	»	19.950.000	604.500	1.097.000
Sorgues à Carpentras		17	»	»	4.445.000	261.500	245.000
Avignon à Miramas, par Salon		69	»	»	34.921.000	506.100	1.921.000
Rognac à Aix		25	»	»	(b) 7.161.000	286.400	394.000
Marseille au Prado (nouvelle gare de Marseille et raccordement)		3	»	»	14.458.000	4 819.300	795.000
Aubagne à Valdonne		17	»	»	7.950.000	467.700	437.000
Les Arcs à Draguignan		13	»	»	5.194 000	399.500	286.000
Cannes à Grasse		17	2.085.000	122 600	5.694.000	334.900	313.000
Tarascon à Cette et à la Levade.	Tarascon à Cette	107	14.758.000	(c) 283.800	95.776 000	560.100	5.268.000
	Nîmes à la Levade	64					850.000
Arles à Lunel		45	215.000	4.800	15.452.000	343.400	171.000
Nîmes au Caylar		19	»	»	3.115 000	163.900	187.000
Lunel à Aigues-Mortes		12	»	»	3 408.000	284.000	
A reporter		2.844	248.112.000		1.437.678.000		79.072.000

(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.

(b) Déduction faite de la subvention de 1 million de francs de la ville d'Aix.

(c) Sur 52 kilomètres de Nîmes à Montpellier.

de l'exploitation des chemins de fer d'intérêt général en 1882.

LYON ET A LA MÉDITERRANÉE

RÉSULTATS DE L'EXPLOITATION							DIFFÉRENCES ENTRE LES PRODUITS NETS et les charges des capitaux engagés	
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
93.583.600	35.109.500	58.476.100	182.800	68.600	114.200	37	38.222.100	»
63.871.800	20.276.200	43.595.600	176.400	56.000	120.400	31	31.607.600	»
5.103.100	3.533.000	1.570.100	77.300	53.500	23.800	69	»	296.900
9 263.700	5.209.300	4 054.400	50.100	28.200	21.900	56	»	2.402.600
8.357.800	4.899.600	3 458.200	32.300	18.900	13.400	59	»	2.162.800
1.588.700	912.700	676.000	21.800	12.500	9.300	57	»	845.000
97.900	135.600	**37.700**	7.500	10.400	**2.900**	139	»	186.700
177.700	216.700	**39 000**	7.700	9.400	**1.700**	122	»	428.000
3.172 800	1.917.900	1.254.900	22.700	13.700	9.000	60	»	828 100
282.100	388 600	**106.500**	10.800	14 900	**4 100**	138	»	508.500
13.826.400	6.542.100	7.284.300	62.800	29.700	33.100	47	1.244.300	»
774.400	855.400	**81.000**	51.600	57.000	**5.400**	110	»	863.000
4.339.800	3.475.800	1.464 000	27.600	19.400	8 200	70	»	2.836.000
1.931.200	1.103.200	828.000	24.800	14.200	10.600	57	»	833.000
1.219.100	871.400	347.700	21 400	17.400	7.000	71	5.700	»
420.700	451.800	**31.100**	10.800	11.600	**800**	107	»	278.100
548.300	334 200	194.100	28.900	18.700	10.200	64	»	119.900
2.067 100	905.900	1.161.200	27.200	11.900	15 300	43	271.200	»
96.700	159.100	**62.400**	5.700	9.400	**3.700**	164	»	324.400
284 000	361.300	**77.300**	14.900	19.000	**4.100**	127	»	720 300
1.033.700	554 500	479 200	32 800	17.300	15.000	54	»	419 800
1.641.500	881.200	760.300	49.700	26.700	23.000	54	»	336.700
138.000	172.700	**34.700**	8.100	10.200	**2.100**	125	»	279.700
1.107.400	932.100	175.300	16.000	13.500	2.500	84	»	1.745.700
182.600	289.300	**106.700**	7.300	11.600	**4.300**	158	»	500.700
83.300	284.400	**201.100**	27.800	94.800	**67.000**	341	»	996.100
311.400	190.400	121.000	18.300	11.200	7 100	61	»	316.000
103.200	180.200	**77.000**	7.900	13.800	**5 900**	174	»	363.000
158.000	213.400	**55 400**	9.300	12.500	**3.200**	135	»	368.400
14.966.800	7.167.300	7.799.500	133.900	67.000	72 900	48	5.251.800	»
4.894.100	2.173.800	2.720.300	76.500	34.000	42 500	44		
1.610.400	737.100	873.300	35 800	16.400	19.400	46	23.300	»
177.500	268.100	**90.600**	9.300	14.100	**4.800**	151	»	261 600
107.800	231.000	**123.200**	9.000	19.200	**10.200**	214	»	310 200
328.124.600	101.954.800	136.169.800					76.629.000	19.531.200

Droits réservés au Cnam et à ses partenaires

TABLEAU 35 (Suite). — *Tableau des dépenses de premier établissement et des résultats*

COMPAGNIE DE PARIS A

LIGNES EXPLOITEES	LONGUEURS EXPLOITÉES	SUBVENTIONS DE L'ÉTAT en argent ou en travaux		DÉPENSES DE LA COMPAGNIE au 31 décembre 1882		
		Totales	Kilométriques	Totales	Kilométriques	Charges à 5 1/1 p. 0/0
1	2	3	4	5	6	7
	kilom.	francs	francs	francs	francs	francs
Report.....	2.844	248.112.000		1.437.678.000		79.072.000
ANCIEN RÉSEAU. (*Suite.*)						
Villeneuve-Saint-Georges à Montargis...	110	»	»	41.491.000	377.200	2.282.000
Moret à Nevers.....	187	»	»			
Moret à Roanne. Nevers à Saint-Germain-des-Fossés.....	102	(a) 21.784.000	215.700	197.553.000	556.500	10.865.000
Saint-Germain-des-Fossés à Roanne.....	66	19.000.000	287.900			
Belleville à Beaujeu.....	13	112.000	8 600	1.329 000	102.200	73.000
Roanne à Lyon (Saint-Germain au Mont-d'Or, par Tarare).....	76	»	»	73.812.000	971 200	4.060.000
Roanne à Lyon par Saint-Etienne.....	146	»	»	256.833 000	1.759.100	14.126 000
Saint-Germain-des-Fossés à Vichy.....	9	»	»	4.781.000	531.200	263.000
Chagny à Nevers	163	»	»	50 031.000	306.900	2.732.000
Santenay à Etang par Autun..... ..	59	5.000.000	84 700	11.950.000	202.500	657 000
Moulins à Montchanin.....	117	»	»	33.305.000	284.700	1.832 000
Robiac au Pouzin.....	95	»	»	47.430.000	499.300	2.609 000
Embranchement d'Hyères.....	18	1.500.000	83.300	3.733 000	207.400	205.000
Marseille à Aix.....	35	25.000	700	21.877 000	625.100	1.203 000
Aix à Carnoules..	78	19.000.000	243.600	5.071.000	65.000	279.000
Givors à la Voulte	106	»	»	65.951.000	622.200	3.627.000
Embranchement d'Aubenas.....	9	»	»	4.201 000	466.800	231.000
Embranchement d'Albertville..... ...	22	3.600.000	163.600	1.089 000	49.500	60 000
Collonges à Saint-Gingolph (Thonon). ..	63	(b)13.859.000	220.000	2 954.000	46.900	162.000
Virieu-le-Grand à Saint-André-le-Gaz....	15	»	»	3.582.000	238.800	197.000
Nîmes au Teil.....	119	»	»	48.124 000	404.400	2.647.000
Remoulins à Uzès	19	»	»	3.711.000	195.300	204.000
Embranchement de l'Auzonnet.	10	»	»	3.484.000	348 400	182.000
Vézenobres à Quissac et embranchement sur Anduze.....	27	»	»	7.039.000	260.700	387.000
Bourron à Malesherbes.....	25	»	»	3.997.000	159 900	220.000
Avallon à Dracy-Saint-Loup.....	70	»	»	10 069.000	143.800	554.000
Dijon à Seurre.....	44	»	»	8.493.000	193.000	467.000
Paray-le-Monial à Roanne	57	»	»	10.932.000	191.800	601.000
Thonon à Evian.	9	1.900.000	211.100	1.494.000	166.000	82.000
Aubenas à Prades.....	10	»	»	2.957.000	295.700	163.000
Nîmes à Sommières.....	24	»	»	3 400.000	141.700	187.000
Sommières à Mazes-le-Crès....	21	»	»	4.053.000	193.000	223.000
Ceinture de Paris (pour mémoire, 3 kilom.).	»	»	»	3.331.000	»	183.000
TOTAUX et MOYENNES.....	4.768	333.892.000	70.000	2.375.735.000	498.300	130.665.000

(a) Part proportionnelle de la subvention de 36,671,000 francs, relative à la section du Bec-d'Allier à Clermont.
(b) Y compris 850,000 francs en travaux.
(c) Calculs établis sur une longueur moyenne exploitée de 25 kilomètres.
(d) Calculs établis sur une longueur moyenne exploitée de 21 kilomètres.
(e) Calculs établis sur une longueur moyenne exploitée de 33 kilomètres.

de l'exploitation des chemins de fer d'intérêt général en **1882.**

LYON ET A LA MÉDITERRANÉE

RÉSULTATS DE L'EXPLOITATION							DIFFÉRENCE ENTRE LES PRODUITS NETS et les charges des capitaux engagés	
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
238.124.600	101.954.800	136.169.800					76 629.000	19.531.200
2.255.200	2.577.400	322.200	20.500	23.400	2.900	114	»	2.604.200
20.919.000	9.405.000	11.514.000	58.900	20.600	32.400	45	649.000	»
83.000	143.900	60.900	6.400	11.100	4.700	173	»	133.900
2.539.400	1.253.700	1.285.700	33.400	16.500	16.900	49	»	2.774.300
14.5 9.400	7.044.000	7.495.400	99.600	48.300	51.300	48	»	6.630.600
158.800	242.900	84.100	17.700	27.000	9.300	153	»	347.100
4 927.300	2.783.600	2.143 700	30.200	17.100	13.100	56	»	608.300
366.100	717.400	151.300	9.600	12.200	2.600	127	»	808.300
2.401.200	1.682.900	718.300	20.500	14.400	6.100	70	»	1.113.700
4.120.100	1.832.100	2.288.000	43.400	19.300	24.100	44	»	321.000
192.000	295.100	193.100	5.700	16.400	10.700	289	»	398.100
1.121.800	992.400	129.400	32.100	28.400	3.700	88	»	1.073.600
509.000	593.300	84.300	6.500	7.600	1.100	117	»	363.300
8.128.000	2.054.100	6.073.900	76.700	19.400	57.300	25	2.416.900	»
84.100	142.400	58.300	9.300	15.800	6.500	169	»	289.300
138.700	179.900	41.200	6.300	8.200	1.900	130	»	101.200
311.800	528.700	216.900	4.900	8.400	3.500	170	»	378.900
63.400	108.100	44.700	4.200	7.200	3.000	171	»	241.700
8.333.900	2.361.700	6.032.200	70.500	19.800	50.700	28	3.385.200	»
69.300	158.600	89.300	3.600	8.300	4.700	229	»	293.300
60.400	98.600	38.200	6.000	9.800	3.800	163	»	230.200
376.900	385.700	8.800	14.000	14.300	300	102	»	395.800
95.300	206.100	110.800	3.800	8.200	4 400	216	»	330.800
75.600	222.400	146.800 (c)	3.000	8.900	5.900	294	»	700.800
79 800	144.800	65.000 (d)	3.300	6 000	2.700	181	»	532.000
355.500	365.200	9.700 (e)	10.800	11.100	300	103	»	610.700
21.500	60.000	38.500 (f)	4.300	12.000	7.700	279	»	120.500
4.100	22.700	18.600 (g)	2.000	11.300	9.300	554	»	181.600
10.700	66.300	55.600 (h)	2.700	16.600	13.900	620	»	242.600
7.90 1	124.700	116.800 (i)	2.000	31.200	29.200	1.578	»	339 800
583.700	»	583.700	194.600	»	194.600	»	400.700	»
311.227.500	138.748.500	172.479.000 (j)	67.200	30.000	37.200	45	83 510.800	41.696.800
							41.814.000	

(f) Calculs établis sur une longueur moyenne exploitée de 5 kilomètres.
(g) Calculs établis sur une longueur moyenne exploitée de 2 kilomètres.
(h) Calculs établis sur une longueur moyenne exploitée de 4 kilomètres.
(i) Calculs établis sur une longueur moyenne exploitée de 4 kilomètres.
(j) Calculs établis sur une longueur moyenne exploitée de 4,630 kilomètres

Droits réservés au Cnam et à ses partenaires

TABLEAU 35 (Suite). — *Tableau des dépenses de premier établissement et des résultats*

COMPAGNIE DE PARIS A

LIGNES EXPLOITÉES	LONGUEURS EXPLOITÉES	SUBVENTIONS DE L'ÉTAT en argent ou en travaux		DÉPENSES DE LA COMPAGNIE au 31 décembre 1882		
		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	118.957.000	887.700	6.543.000
St-Germain des Fossés à Brioude — Clermont à Brioude	69	»	»			
Brioude à la Lavade	169	»	»	118.774.000	702.800	6.533.000
Clermont à Montbrison	110	(b) 27.350.000	248.600	9.594.000	87.200	528.000
Saint-Just à Montbrison	22	»	»	10.239.000	465.400	563.000
Saint-Étienne au Puy	86	6.000.00	69.800	80.150.000	580.800	4.408.000
Le Puy à Saint-Georges-d'Aurac	52	»	»			
Le Clapier à la Béraudière (pour mémoire)	3	»	»	»	»	»
Nuits-sous-Ravières à Châtillon	36	»	»	9.165.000	254.600	501.000
Dijon à Is-sur-Tille	28	(c) 2.616.000	93.400	7.888.000	281.700	434.000
Gray à Fraisans	44	»	»	10.013.000	227.600	551.000
Besançon à Vesoul	63	»	»	17.392.000	276.100	957.000
Montagney à Miserey	28	»	»	6.719.000	240.000	369.000
Auxerre à Nevers	127	11.800.000	56.700	32.926.000	158.300	1.811.000
Clamecy à Cercy-la-Tour	81					
Cravant aux Laumes	91	11.500.000	126.400	8.206.000	90.200	451.000
Cavaillon à Veynes	175	»	»	57.739.000	329.900	3.175.000
Grenoble à Gap	135	50.000.000	370.400	10.478.000	77.600	576.000
Pertuis à Aix	32	»	»	15.232.000	476.000	838.000
Embranchement de Digne	22	3.000.000	136.400	4.594.000	208.800	253.000
Cavaillon à Apt	32	4.300.000	134.400	3.613.000	112.900	199.000
Lunel au Vigan	73	»	»	30.795.000	421.800	1.693.000
Vichy à Thiers	33	4.000.000	121.200	2.182.000	66.100	120.000
TOTAL du nouveau réseau	(d) 1.576	135.453.000	85.900	554.656.000	352.000	30.506.000
Réseau pyrénéen	»	16.000.000	»	16.000.000	»	880.000
TOTAUX ET MOYENNES	1.576	119.453.000	75.800	570.656.000	362.100	31.386.000
RÉCAPITULATION						
Ancien réseau	4.768	333.892.000	70.000	2.375.735.000	498.300	130.665.000
Nouveau réseau	1.576	119.453.000	75.800	570.656.000	362.100	31.386.000
ENSEMBLE	6.344	(f) 453.345.009	71.500	(f) 2.946.391.000	464.400	162.051.000

(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) Non-compris le Rhône au Mont-Cenis (144 kilomètres).

de l'exploitation des chemins de fer d'intérêt général en 1882.

LYON ET A LA MÉDITERRANÉE

RÉSULTATS DE L'EXPLOITATION — TOTAUX			RÉSULTATS DE L'EXPLOITATION — KILOMÉTRIQUES			RAPPORT % 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
5.607.000	3.494.000	2.113.000	41.800	26.100	15.700	62	»	4.430.000
3.711.900	2.504.900	1.207.000	22.000	14.800	7.200	67	»	5.326.000
1.724.700	1.152.700	572.000	15.700	10.500	5.200	67	44.000	»
439.100	294.800	144.300	20.000	13.400	6.600	67	»	418.700
2.351.900	2.145.400	406.500	18.500	15.600	2.900	84	»	4.001.500
69.200	96.200	27.000	23.000	32.000	9.000	139	»	27.000
456.600	279.500	177.100	12.700	7.800	4.900	61	»	326.900
1.160.900	824.200	336.700	41.500	29.500	12.000	71	»	97.300
210.600	323.200	112.600	4.800	7.300	2.500	153	»	663.600
900.400	938.100	37.700	14.300	14.900	600	104	»	994.700
101.800	188.500	86.700	3.600	6.700	3.100	185	»	455.700
1.310.400	1.239.000	71.400	10.300	9.700	600	95	»	2.041.100
306.300	607.800	301.500	3.800	7.500	3.700	198		
794.600	880.600	86.000	8.700	9.700	1.000	111	»	537.000
1.710.600	1.375.000	335.600	9.800	7.900	1.900	80	»	2.839.400
1.213.500	1.502.200	288.700	9.000	11.100	2.100	124	»	864.700
569.500	513.400	56.100	17.800	16.000	1.800	90	»	781.900
83.400	168.600	85.200	3.800	7.700	3.900	202	»	338.200
190.000	211.600	21.600	5.900	6.600	700	111	»	220.600
1.020.200	848.900	171.300	14.000	11.600	2.400	83	»	1.521.700
294.200	236.800	57.400	8.900	7.200	1.700	80	»	62.600
24.426.800	19.825.400	4.601.400	15.500	12.600	2.900	81	44.000	25.948.600
»	»	»	»	»	»	»	»	880.000
24.426.800	19.825.400	4.601.400	15.500	12.600	2.900	81	44.000	26.828.600
								26.784.600
RÉCAPITULATION								
311.227.500	138.748.500	172.479.000	(e) 67.200	30.000	37.200	45	83.510.800	41.696.800
24.426.800	19.825.400	4.601.400	15.500	12.600	2.900	81	44.000	26.828.600
335.654.300	158.573.900	177.080.400	(g) 54.100	25.600	28.500	47	83.554.800	68.525.400
								15.029.400

(e) Calculs établis d'après une moyenne exploitée de 4,630 kilomètres.
(f) Non compris 38 millions environ dépensés par la compagnie pour secondes voies et dont les charges annuelles lui sont remboursées provisoirement par l'Etat.
(g) Calculs établis d'après une longueur moyenne exploitée de 6,206 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 1882.

COMPAGNIE DU MIDI

LIGNES EXPLOITEES	LONGUEURS EXPLOITÉES	SUBVENTIONS DE L'ÉTAT en argent ou en travaux		DÉPENSES DE LA COMPAGNIE au 31 décembre 1882			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		
		Totales	Kilométriques	Totales	Kilométriques	Charges à 5 1/2 p. 0/0	Recettes	Dépenses	Produits nets	Recettes	Dépenses	Produits nets		Excédents	Insuffisance
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
ANCIEN RÉSEAU															
Ligne de Cette. Bordeaux à Toulouse	258	18.800,000	72.868	248 860,749	517 382	13.687 301	23.600,454	9.026 387	14.574,067	91,475	34.986	56,489	38.25	17.750,864	»
Toulouse à Cette	223	16.200.000	72.646				27.308 870	10.444.732	16 864,138	122,461	46,837	75 624	38,25		
Narbonne à Perpignan	64			22.550,898	352 358	1.240.259	3 811,291	1,457.692	2,353 599	59.551	22.776	36 775	38,25	1,113,300	»
Ligne de Bayonne. Bordeaux à Bayonne	198	16.500.000	54,817	58,899 566	297 473	3 229,478	10.633 790	4,805 481	5 828,309	53.706	27.270	29.436	45,19	2.588,833	»
Morceux à Mont-de-Marsan.	39			2.638,499	247.141	530 118	1,108,936	501,136	607,800	28,434	12.850	15,584	45 19	77.682	»
Lamothe à Arcachon	16	»	»	3 085,089	192 818	169 081	728 441	329.187	399,254	45,528	20,574	24 954	45,19	229,574	»
Mont-de-Marsan à Roquefort	23	»	»	4 775.000	207 609	262 625	9.569	34 219	**24 650**	(a) 1.914	(a) 6,844	(a) **4.930**	**357.60**	»	**287.275**
TOTAUX ET MOYENNES	821	51,500 000	62 728	347,809 801	423 641	19 129 539	67.201 351	26 598 834	40.602.517	(b) 83 688	(b) 33,124	(b 50.564	39.58	21.760.253	287 275
NOUVEAU RÉSEAU															
Mont-de-Marsan à Tarbes	99	»	»	29.223,136	295,183	1.607.272	1,625,183	1,007 949	557.234	16,416	10,787	5,629	65,71	»	**1.050.038**
Agde à Lodève	61	»	»	17,045,937	279,442	937 527	834,640	741.454	93,186	13,683	12,155	1,528	88,83	»	**844.341**
Bayonne à Irun	38	»	»	32,091.554	844,514	1,765,635	1,601,174	1,119,909	481,265	42,136	29,471	12,665	69,94	»	**1.283.770**
Dax à Ramous	31	»	»	16,156,486	521 176	888,897	754,551	433 732	320,819	24,340	13,991	10,349	57,48	»	**567.788**
Saint-Simon à Foix	71	»	»	25.976,300	365,853	1 428,097	1 437,248	739,741	717,507	20,525	10,419	10,106	50,76	»	**711.190**
Boussens à Saint-Girons	33	2.426.000	73.515	4,946,329	149 889	272 048	803 231	461,714	341,517	24,340	13,991	10,349	57,48	69,469	»
Toulouse à Bayonne 321							7,813,247	4,491,219	3,322,028	24,340	13,991	10,349	57,48		
Tarbes à Bagnères 22	343	(c)51.037,000	148,796	54,449,537	158 745	2 994,725	535 487	307 809	227,678	24,340	13,991	10 349	57,48	554,981	»
Langon à Bazas	20	2 600.000	130,000	1,418,088	70 904	77,995	776 342	198 779	**22.437**	8,817	9,939	**1.122**	**112.72**	»	**100.432**
Agen à Vic-en-Bigorre	130	»	»	49,547,506	381 135	2 725,113	1 666,547	1 242.110	424 437	12,820	9,555	3,265	74,53	»	**2.300.676**
Castelnaudary à Castres	55		»	20 727.370	376,861	1 140 005	1,127,481	750,358	377,123	29 500	13,643	6,857	66,55	»	**762.882**
Castres à Mazamet	19	2,700,000	142,105	2 636,526	138,764	145,029	289,494	259,214	130,280	20 500	13,643	6 857	66,55	»	**14.729**
Perpignan à Port-Vendres	30	10.727,000	357.567	11,799 116	393,303	648 951	1,173 158	727 486	445 672	39 105	24,240	14,855	62,01	»	**203.279**
Graissessac à Béziers	52	»	»	26,488,411	509,392	1,456 853	1 364,706	1,104,614	2 0,092	26,241	21,242	5,002	80 94	»	**1.196.771**
Carmaux à Albi	15	»	»	5 030,155	335 343	276,768	313,213	281,775	31,438	20,881	18 785	2 096	89,96	»	**245 221**
Castres à Albi	49	7 000,000	142 857	8 376 533	170 950	460,709	1 004,483	668 501	335,982	20,500	13,643	6,857	66,55	»	**124.727**
Montpellier à Paulhan	42	»	»	11,244,595	267,728	618,453	1,388 953	1,033 349	335,604	32,594	24,603	7,991	75,48	»	**282.849**
Lourdes à Pierrefite	20	2.134.000	106,700	2 578 473	128 924	141,816	165,945	179,799	**14.754**	8,252	8,990	**738**	**103.94**	»	**156.570**
Montrejeau à Bagnères-de-Luchon	35	4,940 000	141,143	3,854,784	110,137	212 013	275,114	271,340	3 804	7,831	7,752	1,09	98,62	»	**208.209**
Tournemire à Saint-Affrique	15	3.000.000	200 000	1,406,599	93 773	77 363	71,766	143,376	**71.610**	4,784	9,558	**4.774**	**199.78**	»	**148.973**
Latour à Millau	72						990,283	932 710	57,573	13,754	12 954	800	94,19	»	**1.430.232**
Paulhan à Faugères	28	21.000.000	210.000	27.829.983	278,299	1 530,649	321,385	278,541	42,844	11,478	9,948	1,530	86 67	»	**179.383**
Foix à Tarascon	16	3.131,000	195 688	2,501 382	156,336	137,576	170 299	212,106	**41.807**	10,644	13,257	**2.613**	**124.55**	»	**531.247**
Toulouse à Auch	83	7.418 000	89,373	13,786 628	166,104	758 265	890,945	663 927	227,018	10,734	7 999	2,735	74,52	»	**446 943**
Port-Vendres à Port-Bou (frontière)	14	12.298,000	878,429	5,177,882	369 849	284,783	354,760	516 929	**162.160**	25,341	36,924	**11.583**	**145 71**	»	**490.867**
Carcassonne à Quillan	55	10 542,000	191,673	8 980 831	163 288	493,906	600,646	597 567	3 079	10,921	10,805	56	99,49	»	**1.244.550**
Millau à Rodez	75	(d)15.242,000	203 227	21 346 922	284 627	1 174 084	778,885	849,351	**70.466**	10,385	11,325	**940**	**109.05**	»	**401.127**
Port-Sainte-Marie à Condom	40	7.144.000	178,60	5,892 700	147,318	324 008	294,445	371 474	**77 029**	7,361	9,287	**1.926**	**126.16**	»	
Routes agricoles	1.541	163.339,000	105.995	410 513 843	266,394	22,578,261	28,922,750	20.646 833	8,275,917	18,769	13,398	5,371	71,39	624,450	**14.926.794**
	»	»	»	10,035 690	»	551 963	»	»	»	»	»	»	»	»	**551.963**
TOTAUX ET MOYENNES	1.541	163.339.000	105.995	420,549.533	266 394	23,130,224	28 922,750	20 646,833	8,275.917	18 769	13 398	5,371	71 39	624 450	15.478 757
Ancien réseau	821	51,500 000	62 728	347,809 801	423,641	19,129,539	67,201,351	26,598,834	40,602.517	(b) 83,688	(b) 33,124	(b) 50,564	39 58	21,760,253	287.275
Nouveau réseau	1 541	163,339 000	105,995	420 549 533	266,394	23,130,224	28,922,750	20 646,833	8 275.917	18,769	13,398	5 371	71 39	624 450	15.478.757
ENSEMBLE	2.362	214,839.000	90,956	768,359 334	325,300	42 259 763	96,124,101	47.245,667	48,878,434	(e) 41,009	(e) 20,156	(e) 20,853	49.15	22,384,703	15.766 032
														6,618,671	

(a) Calculs établis d'après une longueur moyenne exploitée de 5 kilomètres.
(b) Calculs établis d'après une longueur moyenne exploitée de 803 kilomètres.
(c) Non compris 2,500,000 francs remboursés à la compagnie pour réparations d'avaries causées par les inondations en 1875.

(d) Déduction faite de 5 millions remboursés par la Compagnie.
(e) Calculs établis d'après une longueur moyenne exploitée de 2,344 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* 1882.

LIGNES SECONDAIRES CONCÉDÉES

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 p. 0/0
1	2	3	4	5	6	7
	kilom.	francs	francs	francs	francs	francs
LIGNES CONCÉDÉES						
Le Rhône au Mont-Cenis	144	(a) »	»	85.146 631	591.296	4.683.905
Ceinture de Paris (rive droite)	17	8.285.000	487.353	17.157.170	1.009.245	943.644
Grande-Ceinture de Paris	68	»	»	36.363.254	534.753	1.999.979
Picardie et Flandres : Cambrai à Douai.	43	»	»	7.869.020	183.000	432.795
Lille à Béthune, etc	50	»	»	14.836.410	296.728	816.003
Lille à Valenciennes, etc	73	»	»	18.315.874	250.902	1.007.273
Nord-Est	256	»	»	50.000.000	195.313	2.750.000
Somain à Anzin et à la frontière belge	37	»	»	14.961.778	404.372	822.898
Chauny à Saint-Gobain	15	»	»	2.086.427	139.095	114.754
Enghien à Montmorency	3	»	»	900.093	300.031	49.505
Épernay à Romilly	84	1.300.964	15.488	(h) 8.541.251	101.682	469.769
Nancy à Vézelise et embranchements	35	(i) 3.742.106	106 917	(j) 2.154.222	61.549	118.482
Nancy vers Château-Salins	24	390.000	16.250	(k) 3.154.942	131.456	173.521
Vassy à Saint-Dizier	22	(l) 287.131	13.051	(m) 1.977.296	89.877	108.751
Vassy à Doulevant-le-Château	16	300.000	18.750	1.382.462	86.404	76.035
Dombes et Sud-Est	197	21.150.000	107.360	(n) 13.467.801	68.364	740.729
Rhône	7	»	»	5.391.772	770.253	296.547
Marseille (banlieue Sud et Vieux port de)	3	»	»	18.700.000	6.233.333	1.028.500
Médoc	100	4.590.000	45.900	(p) 18.499.639	184.996	1.017.480
TOTAUX ET MOYENNES	1.194	40.045.201	33.539	320.906.042	268.766	17.649.822
A déduire : Ceinture rive droite	»	»	»	17.157.170	»	943.644
RESTE	1.194	40.045.201	33.539	303.748.872	(r) 258.070	16.706.188

(a) L'État a payé 26,100,000 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 29 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 78 kilomètres comprenant 13 kilomètres de parcours communs avec la Compagnie de l'Est, entre Noisy-le-Sec et Sucy-en-Brie, 8 kilomètres de parcours communs avec la Compagnie de l'Ouest dont 2 kilomètres sur la ligne de Paris à Rennes et 6 kilomètres sur celle de Paris au Havre et 7 kilomètres de parcours communs avec la Compagnie de Paris à Lyon et à la Méditerranée, de Villeneuve à Saint-Georges à Juvisy.
(e) Calculs effectués d'après une longueur moyenne exploitée de 37 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 252 kilomètres comprenant 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) Y compris 3,054,106 francs dépensés par la Compagnie de l'Est pour seconde voie et donnant lieu au paiement par l'État d'une annuité provisoire.

LIGNES 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
6.471.278	3.430.354	3.040.924	(b) 49.025	(b) 25.988	(b) 23.037	53.0	»	1.642.141
7.211.401	4 431.304	2.780.097	(c) 360 570	(c) 221.565	(c) 139.005	61.4	1 836.453	»
2.043.357	1.287.522	755.835	(d) 26.197	(d) 16.507	(d) 9.690	63 0	»	1.244.144
265.376	306.558	41 182	(e) 7.172	(e) 8.285	(e) 1.113	115 5	»	473.978
1.225.206	628.214	596.992	(f) 30.630	(f) 15.705	(f) 14.925	51.3	»	219.011
2.036.024	887.326	1.148.698	27.891	12.155	15.736	43.6	141.325	»
2.784.503	2.710.089	74.414	(g) 11 049	(g) 10.754	(g) 295	97.3	»	2.675.586
3 294.788	1.556.966	1.737 822	89.048	42.080	46.968	47.3	914.924	»
248.922	219.682	29 240	16.595	14.645	1 950	88.3	»	85.514
169.711	109.068	60 643	56.570	36.356	20 214	64.3	11.138	»
1.161.169	922 773	238.387	13 823	10.985	2.838	79.5	»	231.382
873.057	567.263	305 794	24.944	16 207	8.737	65.0	187.312	»
360.660	389.093	28.433	15.027	16 212	1 185	107.9	»	201.955
333.256	157.680	175.576	15.148	7.167	7.981	47.3	66.825	»
60.350	117.438	57 088	3.772	7 340	3 568	194 6	»	133.123
2.851.059	1.543.217	1.307.842	(o) 14.472	(o) 7.834	(o) 6.638	54.1	567.113	»
180.587	145.422	35.165	25.798	20 775	5.023	80.5	»	261.382
38 754	93.518	54.764	12.918	31.173	18.255	241.3	»	1.083 264
1.177.841	606.390	571.451	11.779	6.064	5.715	51.5	»	446.029
32.787.290	20.109.877	12.677.413	(q) 28.071	(q) 17.217	(q) 10.854	61.3	3.725.090	8.697 509
7.211.401	4.431.304	2.780.097	»	»	»	»	1.836.453	»
25 575.889	15.678.573	9.897.316	(s) 22.278	(s) 13.657	(s) 8.621	61.3	1.888.637	8.697.509
							6.808.872	

(l) Déduction faite de 1,305,567 francs de subventions locales.
(m) Déduction faite de 963,897 francs de subventions locales.
(n) Dépense faite par la Compagnie de l'Est pour seconde voie et donnant lieu au paiement par l'État d'une annuité provisoire.
(o) Déduction faite de 246,000 francs de subventions locales.
(p) Déduction faite de 5,143,913 francs de subventions locales.
(q) Calculs établis d'après une longueur de 197 kilomètres, y compris 7 kilomètres empruntés au chemin du Rhône (La Croix Rousse à Sathonay.)
(r) Déduction faite de 1,612,000 francs de subventions locales.
(s) Calculs établis d'après une longueur moyenne de 1,168 kilomètres déduction faite de 7 kilomètres de parcours communs aux chemins des **Dombes et Sud-Est et du Rhône (Voir notes *b*, *e*, *d*, *e*, *f*, *g* et *o*)**
(t) Calculs établis d'après une longueur de 1,177 kilomètres ne comprenant pas les 17 kilomètres du chemin de Ceinture.
(u) Calculs établis d'après une longueur de 1,148 kilomètres, déduction faite des 29 kilomètres du chemin de Ceinture. **(Voir note *a*.)**

Droits réservés au Cnam et à ses partenaires

TABLEAU 33 (Suite). — *Tableau des dépenses de premier établissement et des résultats*

CHEMINS DE FER

LIGNES EXPLOITÉES	LONGUEURS EXPLOITÉES	SUBVENTIONS accordées par l'Etat aux anciennes compagnies rachetées — Totales	SUBVENTIONS — Kilométriques	PRIX DE RACHAT Dépenses de construction, de parachèvement et complémentaires au 31 décembre 1882 — Totales	Kilométriques	Charges à 5 1/2 p. 0/0
1	2	3	4	5	6	7
	kilom.	francs	francs	francs	francs	francs
Rochefort à Angoulême	122					
La Roche-sur-Yon à la Rochelle et embranchement du port de Luçon	105	20.495.000	62 868	81.261.766	249.269	3 656.719
Beillant à Coutras	99					
La Rochelle à Rochefort	29	»	»	8.495.968	292 964	382.319
Blaye à Saint-Mariens	25	1.512.500	60.500	3.125.075	125.003	140.628
Limoges à Angoulême	122	15.000.000	122.951	24.837.605	203.587	1.117.692
Taillebourg à Saint-Jean-d'Angely	18	450.000	25.000	2.190 070	121.671	98.353
Saint-Jean-d'Angely à Niort	48	»	»	11.177.169	232.858	502.973
Le Queroy à Saint-Martin-le-Pin	28	500.000	17.857	(a) 6.308.205	225.293	283.869
Tulle à Clermont-Ferrand	171					
Eygurandes à Vendes	49	8.748.437	39.765	52.304 298	237.747	2 353 033
Les Sables-d'Olonne à la Roche-sur-Yon	36					
La Roche-sur-Yon à Bressuire	84	25.460.109	103.919	37.717 326	153.948	1.037.250
Bressuire à Tours	125					
Joue à Châtillon	63					
Châtillon à Châteauroux	48	750.000	5.102	22.900 000	155.782	1 030.500
Châteauroux à la Châtre	36					
Bordeaux à la Sauve	27	500.000	18.519	3.244 449	120.165	146 000
Orléans à Châlons-sur-Marne	293	21.374 800	83.190	(d) 72.508.969	247 471	3 992.994
Neuville à Saumur	86	409.667	4.764	12.247.700	142.648	552.049
Montreuil-Bellay à Angers	63	716.321	11.370	12.688.030	201 397	570 963
Poitiers à Neuville	12	518.602	43 217	3 712.128	309 344	107.096
Nantes à Machecoul	40					
Machecoul à Challans	19					
Challans à la Roche-sur-Yon	51					
Sainte-Pazanne à Paimbœuf	31	666.667	3.724	26.814.034	149.799	1 906.622
Saint-Hilaire à Pornic	25					
Embranchement de Commequiers à Saint-Gilles	13					
Saint-Nazaire au Croisic et embranchement	31	422 635	12.809	4.867.567	147.502	219.041
Orléans à Chartres et à Dreux	114					
Dreux à la limite des départements 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	1.342.917	7.333	28.996.990	158.454	1.304 805
Chartres à Brou	36					
Chartres à Auneau	22					
TOTAUX	2.084	101.867.715	48.881	(h) 415.417.415	199 337	18.693.784

(a) Y compris les dépenses faites sur la section en construction de Saint-Martin à Nontron (7 kil.).
(b) Calculs établis d'après une longueur moyenne exploitée de 8 kilomètres.
(c) Calculs établis d'après une longueur moyenne exploitée de 35 kilomètres.
(d) Y compris les dépenses d'établissement de la seconde voie montant à 12.575,709 francs.
(e) Calculs établis d'après une longueur exploitée de 298 kilomètres, y compris 5 kilomètres de parcours communs.

de l'exploitation des chemins de fer d'intérêt général en 1882.

DE L'ÉTAT

RÉSULTATS DE L'EXPLOITATION — TOTAUX — Recettes	Dépenses	Produits nets	KILOMÉTRIQUES — Recettes	Dépenses	Produits nets	RAPPORT % des dépenses aux recettes d'exploitation	DIFFÉRENCE ENTRE LES PRODUITS NETS et les charges des capitaux engagés — Excédents	Insuffisances
8	9	10	11	12	13	14	15	16
francs	francs	francs	francs	francs	francs		francs	francs
3.169.843	1.695.433	1.474.410	25.982	13 897	12.085	53.49		
1.456.806	1.133.598	323 208	13.874	10.796	3.078	77.81	»	1 333.993
1.659.547	1.134.379	525.168	16.763	11.458	5.305	68.35		
482.846	300.431	182.415	16.650	10.360	6.290	62 22	»	199.904
81.197	203.460	122.263	3.248	8.138	4.890	250.58	»	262.891
1.394 927	1 145.985	248.942	11.434	9.393	2.041	82.15	»	868.750
158 767	190.294	31 527	8.820	10.572	1.752	119.86	»	130.080
326.293	354.903	28.610	6.798	7.394	596	108.77	»	531.583
66.608	192 443	125 835	2.379	6.873	4.494	288.92	»	409.704
1.585.902	1.513.396	71.806	9.270	8.850	420	95.47		
34.386	66.324	31 938	(b) 4.298	(b) 8.290	(b) 3 992	192.88	»	2 313 825
412 489	324.509	87.980	11.458	9.014	2.444	78 67		
937 894	749 418	188.476	11.165	8 921	2.244	79 90	»	1.146.507
1.399.461	1.325 144	274 317	12 796	10.601	2.195	82.85		
523.394	536.311	12 917	8.308	8.513	205	102 47		
300.141	383 027	82.886	6 253	7.980	1.727	127 62	»	1.202.498
150.750	226 945	76 195	(c) 4 307	(c) 6 484	(c) 2.177	150.54		
288.301	213.003	75 298	10.678	7.889	2.789	73.88	»	70.702
2.225.774	2.581.618	355.844	(e) 7.469	(e) 8.663	(e) 1 194	115.99	»	3.618 748
647.035	633.782	13 253	7 524	7.370	154	97.95	»	538.796
441.290	451.947	10 657	7.005	7.174	169	102.41	»	581.618
180.335	125 051	55.314	(f) 10.610	(f) 7.356	(f) 3.254	69.33	»	111.732
432 603	365.238	67 365	10 815	9.131	1.684	84.43		
132 129	132 155	26	6.954	6.956	2	100.02		
350.389	355 443	5.054	6 870	6.969	99	101.44		
104.719	159.113	54.394	3.378	5.133	1.755	151.94	»	1.304.989
103.327	157.470	54.143	4.133	6.299	2.166	152.40		
21.532	73.637	52.105	1 656	5.664	4.008	341.99		
261.471	207.904	53.567	7 923	6.300	1.623	79.51	»	165.474
1.393.893	1 059.892	334.001	(g) 11 813	(g) 8.982	(g) 2.831	76.04		
»	»	»	»	»	»	»		
»	»	»	»	»	»	»	»	988.381
259.148	242.820	16.328	7.199	6 745	454	93.70		
123.731	158 176	34.445	5 624	7.190	1 566	127.84		
21.306.258	18 393.249	2.913.009	(i) 10.418	(i) 8.994	(i) 1 424	86.33	»	15.780.775

(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 exploitée de 118 kilomètres, y compris 4 kilomètres de parcours communs.
(h) Déduction faite d'environ 11 millions de subventions locales.
(i) Calculs établis d'après une longueur moyenne exploitée de 204 kilomètres (Voir notes B, C, E, F et G), déduction faite des lignes de Dreux à la limite des départements d'Eure-et-Loir et de l'Eure, 8 kil., et de la limite des départements de l'Eure et de la Seine-Inférieure à Elbeuf, 3 kil.

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 1882.*

ENSEMBLE DU RÉSEAU

LIGNES EXPLOITÉES	LONGUEURS EXPLOITÉES	SUBVENTIONS en argent ou en travaux		DÉPENSES DE LA COMPAGNIE			RÉSULTATS DE L'EXPLOITATION						RAPPORT % des dépenses aux recettes d'exploitation	DIFFÉRENCES ENTRE LES PRODUITS NETS et les charges des capitaux engagés	
							TOTAUX			KILOMÉTRIQUES					
		Totales	Kilométriques	Totales	Kilométriques.	Charges à 5 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
Réseaux principaux — Nord	2.013	23.245.000	11,547	1.005.837.000	499.670	55.321.000	159.610.000	76.556.000	83.054.000	79.290	38.031	41.259	48.0	27.733.000	»
Est	2.655	161.188.153	60.711	1.053.018.000	396.617	57 915 990	129.943.671	75.240.384	54.703.287	48.943	28 339	20 604	57.9	»	3.212.703
Ouest	2.898	292.863.049	101 075	1.152.368.450	397.642	63.280.265	134.393.338	75.889.696	58.503.642	46.375	26.187	20.188	54.5	»	4.876.623
Paris à Orléans	4.362	357.544.000	81,968	1.361.265.534	312.761	75.034.604	177.915.054	78.861.881	98 153.173	40.581	18.079	22.502	44.6	23.118.569	»
Paris-Lyon-Méditerranée	6.344	453.345.009	71.500	2.946.391.000	464.400	102.051.000	335.654.300	158.573.900	177.080.400	(a) 54.100	(a) 25.600	(a) 28.500	47.0	15.029.400	»
Midi	2.362	214.839.000	90 956	768.359.334	325.300	42.250.765	96.124.101	47 245.667	48.878.434	(b) 41.009	(b) 20.156	b) 20.853	49 2	6.618.671	»
Lignes secondaires	(c) 1.194	40 045.201	33.539	303.748.872	(d) 258.070	16.706.188	25.575.889	15.678.573	9.897.316	(e) 22.278	(e) 13.657	(e) 8.621	61.3	»	6.808.872
Ensemble des lignes concédés	21.828	1.543.069.412	70.692	8.593.988.190	393 714	472.668.810	1.058.316 353	528 046.101	530.270.252	(f) 48.955	(f) 24.426	(f) 24.529	49.9	72.499.640	14.898.198
Réseau de l'Etat	2.084	101.867.715	48.881	415.417.415	199.337	(g) 18.660 784	21 306 258	18.393 249	2.913.009	(h) 10.418	(h) 8.994	(h) 1.424	86.3	»	15.780 775
TOTAUX GÉNÉRAUX et MOYENNES	(i) 23.912	1.644.937.127	68.791	9.009 405.605	376 773	491.362.594	1.079.622.611	546.439.350	533.183.261	(j) 45.654	(j) 23.107	(j) 22.547	50.6	72.499.640	30.678.973
															41.820.667

(a) Calculs établis d'après une longueur moyenne exploitée de 6,206 kilomètres.

(b) Calculs établis d'après une longueur moyenne exploitée de 2,344 kilomètres.

(c) Non compris les lignes exploitées et non concédées d'une longueur de 1926 kilomètres.

(d) Calculs établis d'après une longueur de 1177 kilomètres ne comprenant pas les 17 kilomètres du chemin de Ceinture.

(e) Calculs établis d'après une longueur moyenne exploitée de 1148 kilomètres.

(f) Calculs établis d'après une longueur moyenne exploitée de 21,618 kilomètres (Voir notes A, B et E) et déduction faite de 28 kilomètres de parcours communs à la Grande-Ceinture et aux Compagnies de l'Est, de l'Ouest et de Paris-Lyon-Méditerranée.

(g) Les charges afférentes au réseau de l'Etat ont été calculées au taux de 4 1/2 0/0.

(h) Calculs établis d'après une longueur moyenne exploitée de 2,045 kilomètres

(i) Non compris 465 kil. exploités au compte d'établissement savoir : { Nord. 58 k'l. / Est.. 156 / Ouest 251 } 465 kil. (Voir le tableau spécial à chacun de ces trois réseaux.)

(j) Calculs établis d'après une longueur exploitée de 23,648 kilomètres (Voir notes F et H), déduction faite de 15 kil. de parcours communs au réseau de l'Etat et aux Compagnies de l'Ouest, de Paris à Orléans et de Paris-Lyon-Méditerranée, mais y compris 20 kil. pour le chemin de Ceinture.

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 1881 ET 1882

(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 **1881** *et* **1882** (*a*).

(Y compris les annexes, mais non compris le Rhône au Mont-Cenis et les Ceintures de Paris.)

DÉSIGNATION		ANNÉE 1881		ANNÉE 1882	
		Produit brut	Produit net	Produit brut	Produit net
		francs	francs	francs	francs
Ancien réseau	Nord	106.485	53.310	108.117	53.748
	Est	93.784	44.826	93.877	43.514
	Ouest	97.504	51.751	99.523	54.271
	Orléans	65.791	40.303	66.851	39.720
	Paris-Lyon-Méditerranée	71.424	42.272	68.325	37.768
	Midi	85.438	53.575	86.595	50.896
Nouveau réseau	Nord	28.294	9.530	27.978	10.191
	Est	35.391	13.511	33.599	12.352
	Ouest	20.399	3.623	20.894	4.208
	Orléans	22.410	8.969	22.819	8.862
	Paris-Lyon-Méditerranée	15.299	3.072	15.545	2.919
	Midi	18.763	4.797	19.365	5.452
		Long. exploitée	Produit net	Long. exploitée	Produit net
		kilom.	francs	kilom.	francs
Ensemble des six compagnies	Ancien réseau	10.163	45.217	10.302	43.050
	Nouveau réseau	10.292	7.268	20.536	7.306

(*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 établisssement.

* Voir le tableau 36 du tome IV, page 930.

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 1882

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 **1882.**

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.	Recettes de l'exploitation.	Dépenses de l'exploitation.	Produit net 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.....	26.788	49.038	1.505	77.331	37.989	39.342	4.89	2.40	2.49	Contrairement au Tableau 36, ce tableau ne tient pas compte des recettes et des dépenses annexes.
Est.....	16.956	29.212	1.269	47.437	27.234	20.203	4.70	2.70	2.00	
Ouest.....	21.088	21.104	744	42.936	23.984	18.952	4.41	2.46	1.95	
Orléans.....	14.992	25.270	923	41.185	18.927	22.258	5.88	2.70	3.18	
Paris-Lyon-Méditerranée.	18 870	34.508	1.065	51 443	25.994	28.449	6.18	2.95	3.23	
Rhône au Mont-Cenis.....	23.205	23.647	2.173	49.025	25.988	23.037	5.96	3.16	2.80	
Midi.....	14.453	27.215	643	42.311	21.106	21.205	6.15	3.07	3.08	
Ceinture (Rive droite).....	76.544	253.725	30.301	360.570	221.565	139.005	8.52	5.24	3.28	
Grande Ceinture	1.405	18.489	6.303	26.197	16.507	9.690	5.03	3.17	1.86	
Réseau de l'État.....	4.867	5.199	343	10.409	8.276	2.133	2 38	1.89	0.49	
Compagnies et lignes diverses.	4.274	5.850	402	10.526	8.278	2.248	2.66	2.09	0.57	
Ensemble.....	15.938	26.107	941	42.986	22.123	20.863	5.17	2,66	2.51	

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

TABLEAUX 38 A 55

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

(Voir tome IV, page 937)

Droits réservés au Cnam et à ses partenaires

Droits réservés au Cnam et à ses partenaires

TABLEAU 39

—

TABLEAU

DU CAPITAL RÉALISÉ

PAR LES SIX GRANDES COMPAGNIES

AU 31 DÉCEMBRE 1882

———

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* 1882. — ACTIONS ET OBLIGATIONS

COMPAGNIES		NOMBRE de Titres émis	CAPITAL réalisé	RÉPARTITION DU CAPITAL RÉALISÉ			OBSERVATIONS
1		2	3	* Ancien réseau 4	Nouveau réseau * 5	Divers 6	7
			francs	francs	francs	francs	
NORD							
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	»	»	
	Obligations Nord 3 0/0 (remboursables à 500 francs)	2.803.906	941.072.061	556.765.056	255.155.751	99.151.217 (a)	
	Total	2.806.269	942.253.619	557.946.614	255.155.751	99.151.217 (a)	
	TOTAL GÉNÉRAL		1.144.128.619	789.821.614	255.155.751	99.151.217 (a)	
EST							
Actions (remboursables à 500 francs)		584.000	292.000.000	292.000.000	»	»	
OBLIGATIONS	Obligations 5 0/0	368.828	175.672.989	16.699.716	158.973.274	»	
	Obligations des anciennes Compagnies	487.868	147.188.435	6.663.475	140.524.960	»	
	Obligations Est 3 0/0 (remboursables à 500 francs)	2.679.197	805.399.784	59.229.942	702.675.006	43.494.838 (b)	
	Total	3.535.893	1.128.260.908	82.592.833	1.002.173.240	43.494.838 (b)	
	TOTAL GÉNÉRAL		1.420.260.908	374.592.833	1.002.173.240	43.494.838 (b)	
OUEST							
Actions (remboursables à 500 francs)		300.000	150.947.918	150.000.000	»	947.918	
OBLIGATIONS	Obligations des anciennes Compagnies	48 638	39.763.000	39.763.000	»	»	
	Obligations Ouest 3 0/0 (remboursables à 500 francs)	3.781.783	1.115.586.308	235.236.100	847.130.529 (c)	33.219.679 (d)	
	Total	3.830.421	1.155.350.308	275.000.000	847.130.529 (c)	33.219.679	
	TOTAL GÉNÉRAL		1.306.298.226	425.000.000	847.130.529 (c)	34.167.597	

* Les colonnes 4 et 5 comprennent les emprunts relatifs aux avances faites à l'État, ou émis en remplacement des subventions converties en annuités.

(*a*) Chemins d'intérêt local, lignes du Nord-Est, de Lille à Valenciennes et de Lille à Béthune, fonds disponibles, approvisionnements généraux.

(*b*) Compte de guerre, avance relative à la garantie de 1871 et de 1872, chemins divers étrangers à la concession de l'Est, approvisionnements généraux.

(*c*) Y compris les obligations affectées aux travaux de l'ancien réseau, *imputables sur les fonds du nouveau réseau.*

(*d*) Fonds disponibles, approvisionnements généraux.

Droits réservés au Cnam et à ses partenaires

TABLEAU 39 (*suite*). — *Tableau du capital réalisé par les six grandes*

COMPAGNIES		NOMBRE de Titres ÉMIS	CAPITAL RÉALISÉ
1		2	3
ORLÉANS			francs
Actions (remboursables à 500 fr.)		600.000	307.784.370
OBLIGATIONS	1er et 2e emprunts	22.221	19.998.750
	3e emprunt divisé en séries, obl. 3 0/0 (remboursables à 500 fr.)	3.493.860	1.025.319.726
	Obligations d'Orsay	7.200	3.993.000
	Obligations Grand-Central	272.264	76.127.121
Total		3.795.545	1.125.438.597
TOTAL GÉNÉRAL		.....	1.433.223.167
PARIS-LYON-MÉDITERRANÉE			
Actions (remboursables à 500 francs)		800.000	345.549.216
OBLIGATIONS	Obligations des anciennes Compagnies	1.588.073 (c)	583.247.382
	Obligations P.-L.-M. 3 0/0 (remboursables à 500 francs)	7.502.062 (c)	2.310.217.168
Total		9.090.135	2.893.464.550
TOTAL GÉNÉRAL		.....	3.239.013.766
MIDI			
Actions (remboursables à 500 francs)		250.000	146.406.944
OBLIGATIONS	Obligations de la Teste	906	962.223
	Obligations Midi 3 0/0 (remboursables à 500 francs)	2.700.332	809.105.904
Total		2.701.238	810.068.127
TOTAL GÉNÉRAL		.....	956.475.071

Compagnies au **31** *décembre* **1882**. — ACTIONS ET OBLIGATIONS.

RÉPARTITION DU CAPITAL RÉALISÉ			OBSERVATIONS
ANCIEN RÉSEAU *	NOUVEAU RÉSEAU *	DIVERS	
4	5	6	7
francs	francs	francs	
300 000.000 (a)	»	7.784.570 (a)	
19.998.750	»	»	
196.802.166	787.285.913	41.231.647 (b)	
»	3.993.000	»	
»	76.127.121	»	
216.800.916	867.406.034	41.231.647 (b)	
516.800.916	867.406.034	49.016.217	
345.549.216	»	»	
575.166.582	8.080.800	»	
1.590.188.436	656.111.530	63.917.202 (d)	
2.165.355.018	664 192.330	63.917.202 (d)	
2.510.904.234	664.192.330	63.917.202 (d)	
142.406.944	»	4.000.000 (e)	
962.223	»	»	
211.810.186	572.496.675	24.799.043 (f)	
212.772.411	572.496.675	24.799.043 (f)	
355.179.355	572.496.675	28.799.043	

* Les colonnes 4 et 5 comprennent les emprunts relatifs aux avances faites à l'État, 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*) Non compris les obligations affectées à la ligne du Rhône au Mont-Cenis et aux chemins algériens, savoir :

RHONE AU MONT-CENIS		NOMBRE D'OBLIG.	CAPITAL RÉALISÉ
Obligations de l'ancienne Cie		98.412	31.610.171
Obl. 3/0 Compte d'établiss.		256.817	79.737.943
P. L. M.	Garanties de 1871 et de 1872.	18.585	5.044.334
		373.814	116.392.448
CHEMINS ALGÉRIENS. Obl. 3 0/0		466.231	145.998.199

(*d*) Fonds disponibles.

(*e*) Réserve statutaire.

(*f*) Domaine privé, approvisionnements, fonds disponibles.

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

(*Voir tome IV, page 945*)

Droits réservés au Cnam et à ses partenaires

Droits réservés au Cnam et à ses partenaires

TABLEAU 41

TABLEAU DES CHARGES AFFÉRENTES AUX ÉMISSIONS D'OBLIGATIONS 3 °/₀ FAITES PAR LES GRANDES COMPAGNIES PENDANT L'ANNÉE 1883

(*Voir, pour les années antérieures, tome IV, page 947*)

Droits réservés au Cnam et à ses partenaires

TABLEAU 41.

Tableau des charges afférentes aux émissions d'obligations faites par les six grandes Compagnies pendant l'année 1883.

DÉSIGNATION DES COMPAGNIES	PRODUIT NET RÉALISÉ par Obligation	TAUX des CHARGES POUR 100 Amortissement compris
	fr. c.	fr. c.
Nord	362.48	4.79
Est	349.80	4.88
Ouest	354.97	4.78
Orléans	356.64	4.87
Paris-Lyon-Méditerranée	354.80	4.74
Midi	355.50	4.75

Voir, pour les années antérieures, le tome IV, page 947.

Droits réservés au Cnam et à ses partenaires

TABLEAU 44 *bis*

REMPLAÇANT LES TABLEAUX 42, 43 ET 44

TABLEAU DU REVENU

RÉSERVÉ OU GARANTI AUX

ACTIONS DES SIX GRANDES COMPAGNIES

ET DU REVENU

AVANT PARTAGE DES BÉNÉFICES

D'APRÈS LES CONVENTIONS DE 1883

Droits réservés au Cnam et à ses partenaires

TABLEAU 44 *bis*.

Tableau du revenu réservé ou garanti aux actions des six grandes Compagnies et du revenu avant partage des bénéfices, d'après les conventions de 1883.

DÉSIGNATION des COMPAGNIES.	NOMBRE des actions.	REVENU RÉSERVÉ.	DIVIDENDE correspondant		REVENU GARANTI.	DIVIDENDE correspondant		REVENU AVANT PARTAGE.	DIVIDENDE correspondant	
			d'après les conventions antérieures. (1)	d'après les conventions de 1883.		d'après les conventions antérieures.	d'après les conventions de 1883.		d'après les conventions antérieures.	d'après les conventions de 1883.
1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11
		fr.	fr.	fr.	fr.	fr.	fr.	fr.	fr.	fr.
Nord	525.000	20.000.000 (2) Plus intérêt et amortissement des actions.	55.35	54.10	»	»	»	38.062.500 Plus intérêt et amortissement des actions.	89.10	88.50
Est	584.000	»	36.20	»	20.750.000	»	35.50	29.500.000	54.20	50.50
Ouest	300.000	»	36.75	»	11.550.000	»	38.50	15.000.000	61.70	50.00
Orléans	600.000	»	56.10	»	24.600.000 Plus intérêt et amortissement des actions.	»	56.00	34.200.000 Plus intérêt et amortissement des actions.	88.30	72.00
Paris-Lyon-Méditer.	800.000	44.000.000 (2)	61.55	55.00	»	»	»	60.000.000	78.30	75.00
Midi	250.000	»	45.35	»	12.500.000	»	50.00	15.000.000	67.80	60.00

(1) Chiffres approximatifs calculés dans l'hypothèse de l'achèvement complet des travaux prévus par les conventions antérieures. (Voir tome IV, p. 995.)

(2) Le capital garanti pour les deux Compagnies du Nord et de Paris-Lyon-Méditerranée est resté fixe, comme sous le régime des conventions antérieures :

A 223.500.000 francs pour la Compagnie du Nord;

A 649.000.000 francs ou à 626.000.000 francs pour la Compagnie de Paris-Lyon-Méditerranée, suivant que la ligne de Briançon à la frontière sera ou non exécutée.

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

(*Voir tome IV, page 969*)

Droits réservés au Cnam et à ses partenaires

Droits réservés au Cnam et à ses partenaires

TABLEAU 46

TABLEAU

DES SOMMES RÉGLÉES OU DEMANDÉES

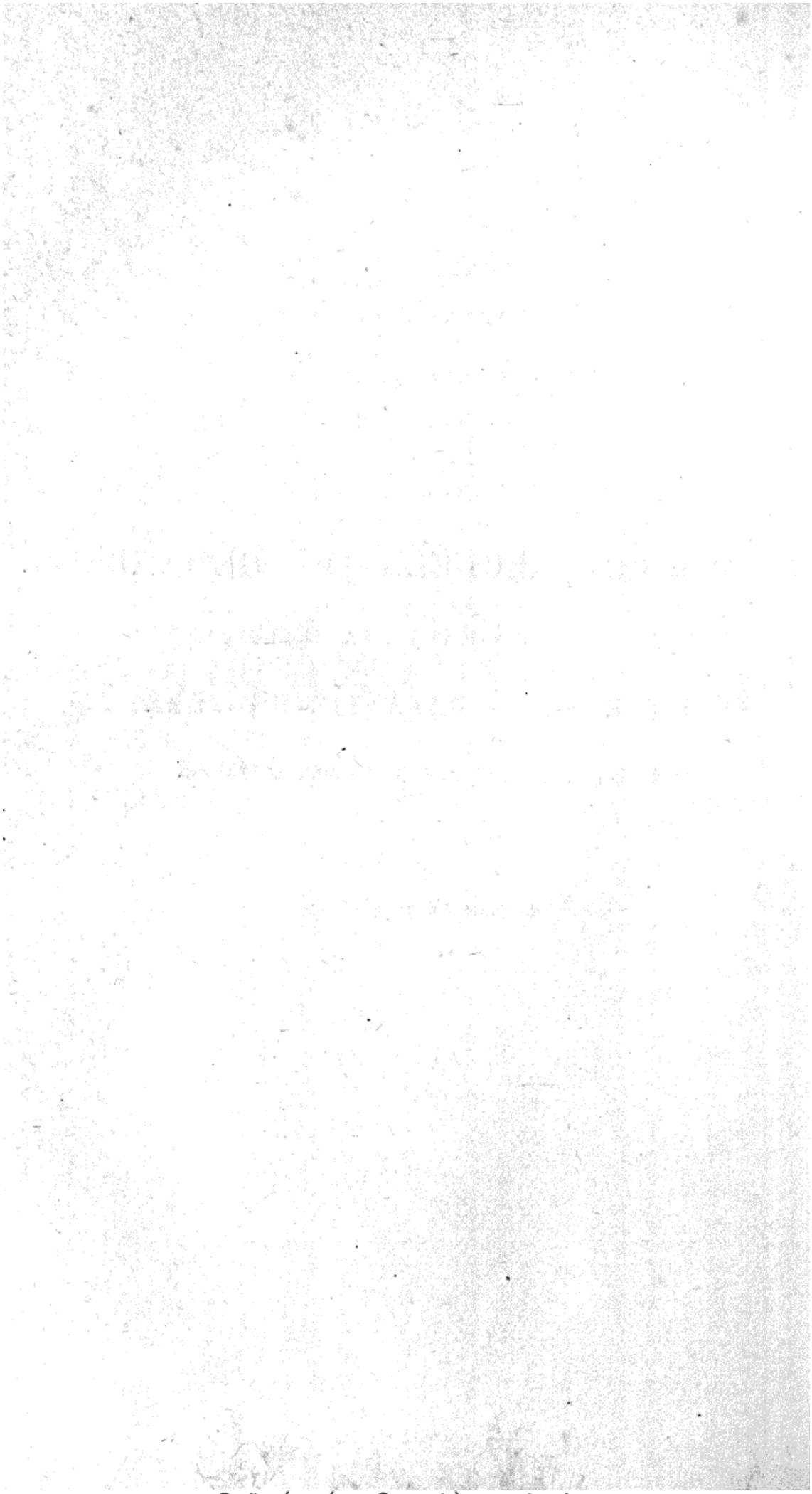
PAR LES COMPAGNIES DE LA MÉTROPOLE

AU TITRE DE LA GARANTIE D'INTÉRÊT

POUR INSUFFISANCE DES PRODUITS D'EXPLOITATION

(*Voir tome IV, page 973*)

Droits réservés au Cnam et à ses partenaires



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 et imputées sur les exercices budgétaires **1882** *et* **1883**, *pour insuffisance des produits de l'exploitation.*

COMPAGNIES	AVANCES imputées sur l'exercice budgétaire.		CRÉDITS ouverts au budget de		EXCÉDENTS de provisions reversés par les Cies en	
	1882	1883	1882	1883	1882	1883
1° FRANCE CONTINENTALE						
Est	»	»			»	
Ouest	9.071.778	7 489.514			»	»
Orléans	158.683	»			»	122.560 (1)
Midi	8.565	»			»	146.560 (2)
Paris-Lyon-Méditerr. (Rhône au Mont-Cenis)	191.565	1.003.456			»	»
TOTAUX	9.430.591	8.493.000	31.500.000	8.493.000	»	269.120
2° ALGÉRIE						
Réseau algérien de la Compagnie P.-L.-M.	1.619.767	1.206.738			»	»
Cie de Bône à Guelma et prolongements — Bône à Guelma	436.602	329.000			2.875 (3)	»
Cie de Bône à Guelma et prolongements — Guelma au Kroubs et Duvivier à Souk-Arrhas	4.980.395	2.923.000			»	»
Cie de Bône à Guelma et prolongements — Tunisie	4.391.251	3.575.468			5 (4)	»
Est-Algérien — Constantine à Sétif	1.030.985	650.000			»	63.240 (5)
Est-Algérien — Sétif à El-Achir	»	210.000			»	»
Est-Algérien — Maison-Carrée à l'Alma et à Ménerville	883.000	540.912			»	
Est-Algérien — El-Guerrah à Batna	»	100.000			»	
Ouest-Algérien	»	8.882			»	
TOTAUX	13 344.000	9.544.000	13 344.000	9.544.000	2.880	63.240

(1) Reversement opéré le 8 février 1883 à imputer sur la garantie de 1883.
(2) — à opérer et imputable à la garantie de 1878.
(3) — opéré le 6 janvier 1882, à imputer sur la garantie de 1880.
(4) — — le 24 août 1882, — 1881.
(5) — — le 16 février 1883 —

Voir le tableau 47 du tome IV, page 975.

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

(*Voir tome IV, page 979*)

Droits réservés au Cnam et à ses partenaires

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 1882

Droits réservés au Cnam et à ses partenaires

TABLEAU 49. — *Comptes courants de la garantie d'intérêt des* *mpagnies de chemins de fer au 31 décembre 1882.*

COMPAGNIES	AVANCES FAITES AUX COMPAGNIES au 31 décembre 1882 — EN CAPITAL	AVANCES FAITES AUX COMPAGNIES au 31 décembre 1882 — EN INTÉRÊTS	AVANCES FAITES AUX COMPAGNIES au 31 décembre 1882 — ENSEMBLE	VERSEMENTS EFFECTUÉS PAR LES COMPAGNIES au 31 décembre 1882 (a) — IMPUTABLES AU COMPTE CAPITAL	VERSEMENTS EFFECTUÉS PAR LES COMPAGNIES au 31 décembre 1882 (a) — IMPUTABLES AU COMPTE INTÉRÊTS	VERSEMENTS EFFECTUÉS PAR LES COMPAGNIES au 31 décembre 1882 (a) — ENSEMBLE	DIFFÉRENCE EN FAVEUR DE L'ÉTAT au 31 décembre 1882 — EN CAPITAL	DIFFÉRENCE EN FAVEUR DE L'ÉTAT au 31 décembre 1882 — EN INTÉRÊTS	DIFFÉRENCE EN FAVEUR DE L'ÉTAT au 31 décembre 1882 — 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	41.190.224 19	156.429.516 29	97.390 49	4 378.756 89	4.686.147 38	114.931.901 61	36 811.467 30	151.743.368 91 (b)
Ouest	186.661.401 66	51.544.473 12	238.205.874 78	52.113 52	658.285 68	3.310.399 20	184.009.288 14	50.886.187 44	234.895.475 58 (c)
Orléans	173.212.168 03	63.817.811 93	237.029.979 96	58.640 93	16.587.129 00	23.145.769 93	166 653.527 10	47.230.682 93	213.884.210 03 (d)
Paris-Lyon-Méditerranée	»	»	»	»	»	»	»	»	»
Paris-Lyon-Méditerranée (Rhône au Mont-Cenis)	27.737.634 21	8.269.652 12	36.007.286 33	40.476 02	185.737 58	596.213 63	27.327.158 16	8.083.914 54	35.411.072 70
Midi	40.403.449 02	11.832.645 78	52.236.094 80	21.582 53	10.936.838 84	14.761.421 37	36.578.866 49	895.806 94	37.474.673 43
ENSEMBLE	543.253.945 02	176.654.807 14	719.908.752 16	53.203 52	32.746.747 99	46.499.951 51	529.500.741 50	143.908.059 15	673.408.800 65
2° ALGÉRIE									
Réseau algérien de la Compagnie P.-L.M	24.620.883 34	5.031.512 11	29.652.395 45	38.426 72	64 194 07	282.620 79	24.402.456 62	4.967.318 04	29.369.774 66
Compagnie de Bône-Guelma et prolongements — Bône à Guelma	3.341.953 86	»	3.341.953 86	2.874 55	»	2.874 55	3.339.079 31	»	3.339.079 31
Compagnie de Bône-Guelma et prolongements — Guelma au Kroubs et Duvivier à Souk-Arrhas	6.966.330 84	310.524 63	7.276.855 47	»	»	»	6.966.330 84	310.524 63	7.276.855 47
Compagnie de Bône-Guelma et prolongements — Medjerdah (Tunisie)	8.532.690 29	403.441 46	8.936.131 75	4 95	0 17	5 12	8.532.685 34	403.441 29	8.936.126 63
Est-Algérien — Constantine à Sétif	3.406.449 87	»	3.406.449 87	»	»	»	3.406.449 87	»	3.406.449 87
Est-Algérien — Maison-Carrée à l'Alma	100.911 80	11.080 94	111.992 74	»	»	»	100.911 80	11.080 94	111.992 74
ENSEMBLE	46.969.220 00	5.756.559 14	52.725.779 14	41.306 22	64.194 24	285.500 46	46.747.913 78	5.692.364 90	52.440.278 68

(a) On a compris dans ces reversements les sommes remboursées à titre d'excédent des produits nets sur les revenus *réservé* à l'ancien réseau et *garanti* au nouveau réseau.

(b) En retranchant de cette somme de 151.743.368 91
le montant du remboursement opéré par la Compagnie de l'Est, le 4 mai 1883, pour excédent du produit net de l'exploitation en 1882, soit 1.106.817 44
on obtient la dette totale de la Compagnie, telle qu'elle a été arrêtée par la convention du 11 juin 1883, c'est-à-dire 150.636 551 47

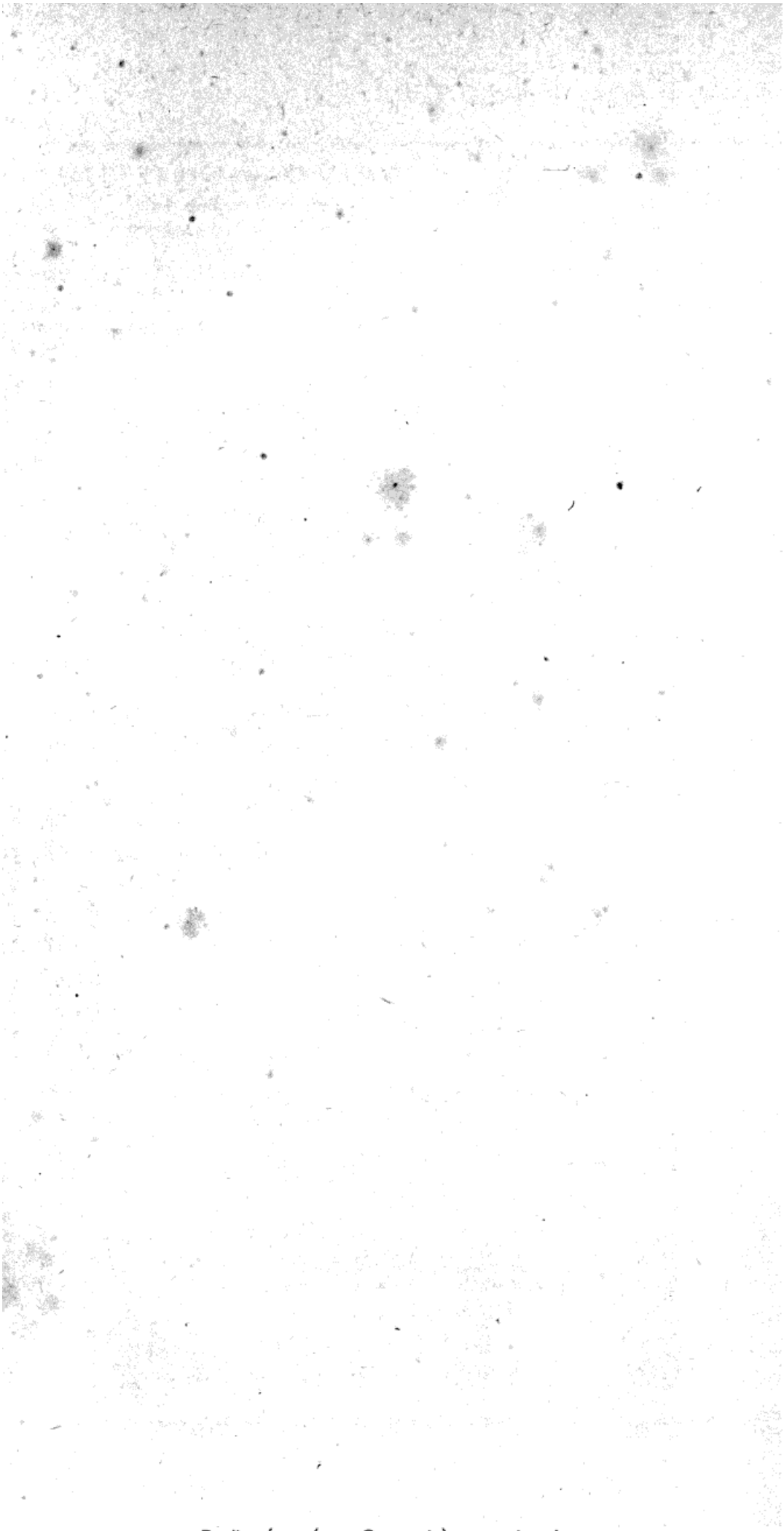
(c) La convention du 23 juillet 1883 (art. 8) a ramené à 160.000.000 de fr. le montant total de la dette de la Compagnie. Aux termes de cet article, la dette s'élevait à 189.809.288 14
en capital, et à 50.886.187 44
en intérêts. Soit au total à 240.695.475 58

Pour obtenir cette somme, on doit à la dette en capital, telle qu'elle est portée au présent tableau, ajouter le montant des avances faites à la Compagnie, en 1883, pour insuffisance des produits nets de l'exploitation en 1882.
Ces avances s'élèvent ensemble à la somme de 5.800.000 fr. dont 5.000.000 fr. payés le 19 mars 1883 et 800.000 fr. payés le 16 juillet suivant.

La somme de 205.398.881 fr. 26 à laquelle la convention du 28 juin 1883 a arrêté la dette totale de la Compagnie (y compris les intérêts), s'obtient de la manière suivante :

Chiffre résultant du présent tableau		213.884.210 03
Ajouter pour avance afférente au règlement définitif de la garantie de 1879 (22 juin 1883)		158 683 19
		214.042.893 22
On déduire :		
Le reversement opéré par la Compagnie, le 8 février 1883, pour excédent de provision perçu sur la garantie de 1878, en capital	122.499 96	
Les intérêts moratoires à 4 % sur ledit excédent, du 8 mai 1879 au 8 février 1883	18.405 19	
Le remboursement opéré le 25 avril 1883 pour excédent du produit net de l'exploitation en 1882	8.503.106 81	
	8.644.011 96	8.644.011 96
Chiffre égal à celui de la convention		205.398.881 26

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 1882 et 1883

Droits réservés au Cnam et à ses partenaires

TABLEAU 50.

Tableau des intérêts et dividendes attribués aux actions des six grandes Compagnies pendant les années 1882 et 1883.

DÉSIGNATION DES COMPAGNIES	1882		1883	
	fr.	c.	fr.	c.
Nord	77.	»	73.	»
Est	33.	»	35.	50
Ouest	35.	»	37.	»
Orléans	56.	»	57.	50
Paris-Lyon-Méditerranée	65.	»	55.	»
Midi	40.	»	40.	»

Voir, pour les années 1855 à 1882, le tome VI, page 985.

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

(*Voir tome IV, page 989*)

Droits réservés au Cnam et à ses partenaires

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'INTERÊT GENÉRAL

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'Etat par les chemins de fer d'intérêt général en exploitation, soit en recettes perçues, soit en économies réalisées (suite).

DÉSIGNATION	1881	1882
	francs	francs
Recettes perçues.....	165.378.613	169.494.967
Economies réalisées.....	97.354.732	99.747.868
TOTAUX.....	262.733.345	269.242.835
	kilom.	kilom.
Longueur exploitée.....	24.181	25.478
Profit par kilomètre.....	10.865	10.568

Voir le tableau 52 du tome IV, page 992.

Droits réservés au Cnam et à ses partenaires

TABLEAU 53

TABLEAU DÉTAILLÉ

DES PROFITS PARTICULIERS

PROCURÉS à L'ÉTAT, PENDANT L'ANNÉE 1882

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 53. — *Tableau détaillé des profits particuliers procurés à l'Etat pendant l'année 1882, 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	2.441 kilom. 2	147 kilom. 3	1.078 kilom. 4	2.077 kil. 5	2.810 kil. 6	3.089 kil. 7	4.359 kil. 8	6.336 kil. 9	2.319 kil. 10	822 kil. 11	25.478 kil. 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.)	2.334.579	105.174	575.425	12.351.860	9.567.604	13.865.949	14.212.866	26.269.100	7.275.575	1.325.116	87.883.248	3.449
2° Contributions foncières et patentes	185.664	7.133	72.219	643.549	481.440	682.536	728.082	1.458.800	283.341	63.368	4.606.162	181
3° Licences, estampilles, plombs de douane, etc	5.881	68	1.052	138.626	118.899	79.278	22.058	132.500	16.539	10.239	525.140	21
4° Abonnement pour le timbre des actions et obligations	»	»	»	684.388	1.122.521	1.131.543	1.144.316	3.078.900	842.185	68.307	8.072.160	317
5° Droit de transmission sur les titres, soit nominatifs, soit au porteur.	»	»	»	429.798	1.915.507	1.822.734	2.117.584	5.064.300	1.610.104	83.822	13.043.849	512
6° Impôt sur le revenu des valeurs mobilières. (Loi du 29 juin 1872).	»	»	»	4.083.041	2.255.569	2.053.946	2.686.248	6.453.800	1.504.733	80.676	19.118.013	750
7° Timbre des récépissés et des lettres de voiture	805.290	21.246	122.080	4.082.622	2.985.865	3.678.262	4.485.471	7.393.000	2.372.560	445.064	26.391.460	1 036
8° Timbres-poste pour les lettres d'avis aux destinataires	66.776	1.662	13.232	165.521	289.597	146.500	225.766	501.800	219.000	36.849	1.666.703	65
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.)	17.331	353	30.662	637.447	492.100	846.943	425.035	1.028.600	134.752	15.336	3.628.559	143
10° Frais de contrôle et de surveillance	275 640	4.800	133.329	241.321	357.602	375.251	523.080	779.200	277.800	94.446	3.062.469	120
11° Droits de timbre sur les quittances ou acquits et autres titres emportant libération, reçu ou décharge. (Loi du 23 août 1871.)	31 461	416	8.270	222.302	338.737	191.365	221.088	357.200	111.566	14.799	1.497.204	59
TOTAUX	3.722.622	140.852	956.299	23.680.475	19.925.441	24.874.307	26.791.594	52.517.200	14.648 155	2.238.022	169 494.967	6.653
2° ÉCONOMIES RÉALISÉES												
1° Administration des postes	4.729.286	8.528	499 377	4.736.590	4.722.412	5.347.767	10 866.725	16.635.400	5 169.674	315.267	53.031.026	2 082
2° Transport des militaires et marins	1.578.715	19.313	9.995	3.504.792	5.745.219	7.340.598	2.960.000	12.326.200	4.477.812	220.963	38.183.607	1.499
3° Transports de la guerre. — Économie sur le prix du commerce	224.606	711	888	319.588	325.000	240.400	226.200	645.300	154.600	36.141	2.173.434	85
4° Transports de l'administration des finances (tabac, poudres, papier timbré, etc.). — Économie sur les prix du commerce	9.538	140	517	144 243	177.000	94.600	217.240	109.100	87.500	7 686	847.564	33
5° Transport des prisonniers	34 279	956	3.542	118.673	322.760	265.154	149.500	532.200	180.000	7.014	1 614.078	63
6° Transport gratuit des agents des contributions indirectes et des douanes	25 166	1.692	5.729	209.402	87.353	64 233	64 775	206 000	48.787	21.735	735.872	29
7° Administration des lignes télégraphiques	90.215	15.070	49 835	426.317	507.200	92.736	573.000	1.009.900	370.034	27.990	3.162 287	124
TOTAUX	6 691.805	47.410	569.873	9.459.605	11.886.944	13.445.488	15.057.440	31.464.100	10.488.407	636.796	99 747.868	3 915

RÉCAPITULATION

1° RECETTES PERÇUES	3.722.622	140.852	956.299	23.680.475	19.925.441	24 874 307	26.791.594	52.517.200	14.648.155	2.238.022	169.494.967	6.653
2° ÉCONOMIES RÉALISÉES	6.691.805	47.410	569.873	9.459.605	11.886.944	13.445.488	15.057.440	31.464.100	10.488.407	636.796	99.747.868	3.915
TOTAUX GÉNÉRAUX	10.414.427	188.262	1.526.172	33.140.080	31.812.385	38.319.795	41.849.034	83.981.300	25.136.562	2.874.818	269.242.835	10.568
Profit par Compagnie et par kilomètre	4.266	1.280	1.416	15.956	11.321	12.405	9.601	13.255	10.839	3.497	»	»

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 proprement dit de l'État. (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.

Ligne de la Seudre.
Limoges au Dorat.
Limoges à Eymoutiers.
Saillat à Bussière-Galant.
Velluire à Benet.
Blois à Vendôme et à Pont-de-Braye.
Ribérac à Périgueux.
Cholet à Clisson.
L'Ile Bouchard à Port-Boulet.
Niort à Montreuil-Bellay.

(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, Compiègne à Soissons { exploitées par la Comp. du Nord.

Lérouville à Sedan, Nançois-le-Petit à Neufchâteau, Bondy à Aulnay, Mirecourt à Chalindrey et Langres, Pompey à Nomeny, Toul à Favières, Baccarat à Badonviller, Lignes des Vosges, Lunéville à Gerbéviller, Amagne à Apremont } Exploitées par la Compagnie de l'Est.

Caen à Dozulé, Echauffour à Bernay, Alençon à Domfront, Sainte-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 la Trinité, Mézidon à Beuzeval, Châteaubriant à Rennes et à Vitré, Villers à Trouville } Exploitées par la Compagnie de l'Ouest.

Questembert à Ploermel, Sariat à Siorac, Auray à Quiberon, Aubusson à Felletin } Exploitées par la Compagnie d'Orléans.

(d) Y compris le tiers de la ligne d'Amiens à Rouen appartenant à la Compagnie de l'Ouest, 44 kil.

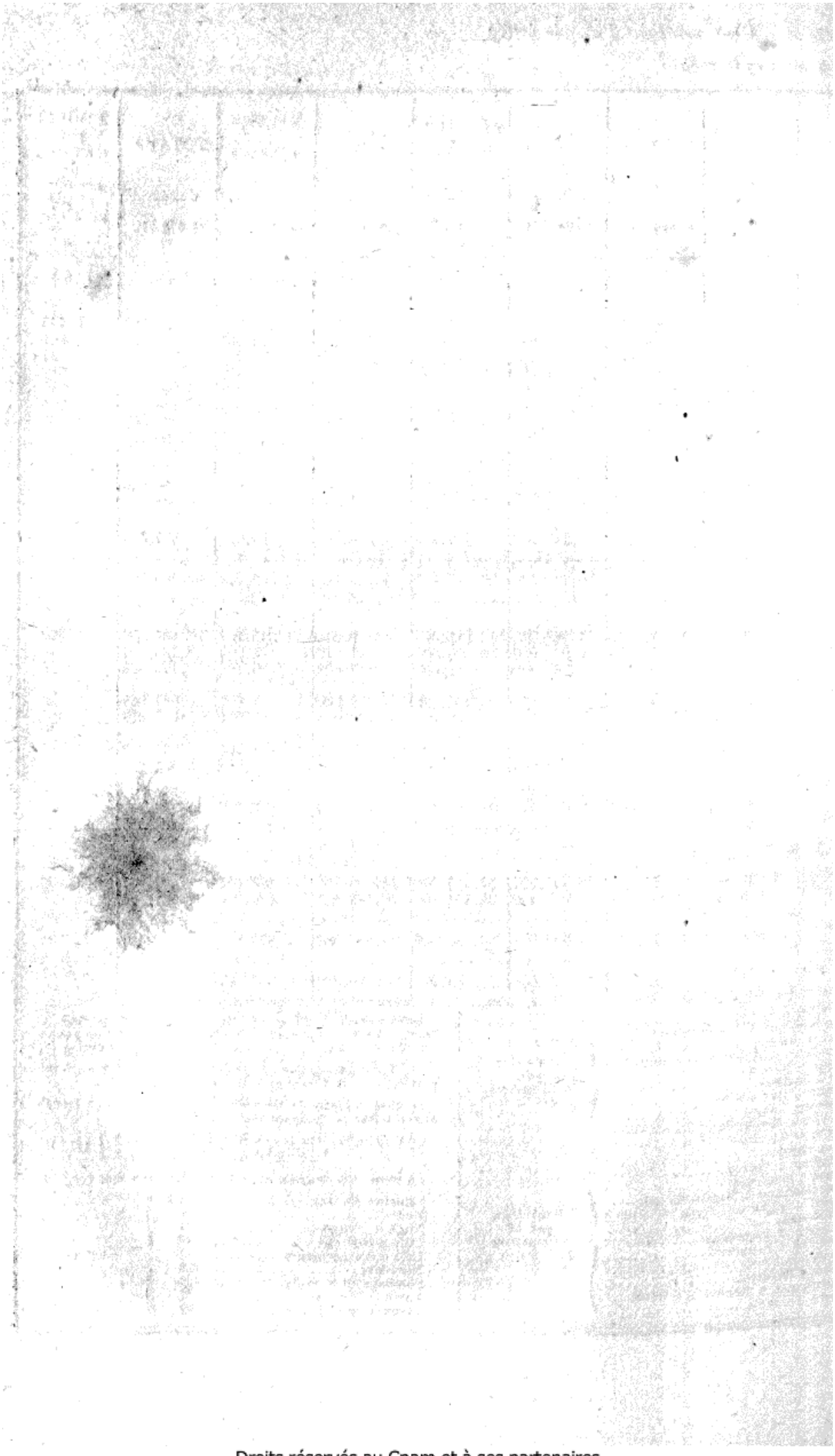
(e) Non compris le tiers de la ligne d'Amiens à Rouen exploité par la Compagnie du Nord.

(f) Y compris : 1° De la frontière à Genève. 15 k. 2° De Culoz à Modane.... 132 k. } 147 kil.

(g) Sous cette désignation, « divers chemins » sont compris :

Ceinture (R. D.)	20 k.	822 kil.
Médoc	100	
Vitré à Fougères	81	
Lille à Béthune	40	
Lille à Valenciennes	73	
Nord-Est	252	
Dombes et S-E. et lig. du Rhône	107	
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

TABLEAU 54

RENSEIGNEMENTS DIVERS

RELATIFS à LA SITUATION DES SIX GRANDES COMPAGNIES

AU 31 DÉCEMBRE 1881

(*Voir tome IV, page 1001*)

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

(*Voir tome IV, page 1005*)

Droits réservés au Cnam et à ses partenaires

Droits réservés au Cnam et à ses partenaires

I. — TABLE DES MATIÈRES

1. — ÉTUDE HISTORIQUE. — PÉRIODE DU 19 JUILLET 1879 AU 20 NOVEMBRE 1883

Chapitre V. — Année 1883.

Pages.

695. Règlement concernant l'institution d'une caisse des retraites en faveur des agents et employés des chemins de fer de l'État. Comparaison avec les règlements des grandes Compagnies..... 3
696. Substitution de l'État au département d'Oran pour le chemin de Sainte-Barbe-du-Tlélat à Sidi-bel-Abbès..... 30
697. Déclaration d'utilité publique de divers chemins non concédés.... 30
698. Actes divers concernant des chemins d'intérêt local..... 33
699. Incorporation du chemin d'intérêt local de Bazancourt à Bétheniville dans le réseau d'intérêt général et déclaration d'utilité publique du chemin de Bétheniville à Challeranges..... 39
700. Déclaration d'utilité publique de chemins miniers..... 41
701. Exploitation provisoire de chemins non concédés..... 41
702. Institution d'une Commission unique pour la vérification des comptes des Compagnies..... 45
703. Modification dans la constitution du conseil d'administration des chemins de fer de l'État..... 46
704. Interpellation de M. de Janzé au sujet du refus de vente de certains livres ou journaux dans les gares..... 46
705. Établissement d'un service de voyageurs sur le chemin de Robiac à la Valette..... 49
706. Doublement de la voie de la section de Morvillars à Delle..... 49
707. Rejet d'une proposition relative au chemin de Bourg-du-Bost à Montmoreau..... 50
708. Convention relative aux services de surveillance et des douanes sur les chemins de Tarragone à Barcelone et France, et du midi de la France..... 52
709. Application à l'Algérie de la loi du 11 juin 1880 sur les chemins de fer d'intérêt local et les tramways..... 53
710. Ouverture d'un crédit supplémentaire de 4 677 000 fr. pour le chemin du Haut-Sénégal..... 54
711. Interdiction de faire usage, sans motif plausible, des moyens d'appel mis à la disposition des voyageurs dans les trains..... 57
712. Substitution de concessionnaire pour le chemin d'Arles à la Tour-Saint-Louis..... 57
713. Déclaration d'utilité publique d'un embranchement destiné à relier

Droits réservés au Cnam et à ses partenaires

Pages.
le canal du Rhône au Rhin avec la ligne de Dôle à Poligny..... 58
714. Concession du chemin de Ménerville à Tizi-Ouzou..... 59
715. Classement dans le réseau d'intérêt général et déclaration d'utilité publique du chemin de Laguerche à la ligne de Tours à Montluçon. 62
716. Conventions avec les six grandes Compagnies..... 63
717. Projet de loi pour l'acquisition du matériel roulant nécessaire aux chemins non concédés..... 325
718. Propositions diverses d'initiative parlementaire..... 327
719. Observations sur la période de 1879 à 1883..... 342

2. — DOCUMENTS ANNEXES

PREMIÈRE PARTIE

TEXTES DE LOIS — RÈGLEMENTS D'ADMINISTRATION PUBLIQUE — DÉCRETS — CONVENTIONS (1).

(Suite et complément du tome IV)

DEUXIÈME SÉRIE. — **Actes organiques concernant les chemins de fer d'intérêt général.**

11 *bis*. — Règlement d'administration publique du 11 août 1883 complétant l'article 63 de l'ordonnance du 15 novembre 1846 sur la police, la sûreté et l'exploitation des chemins de fer. 349

TROISIÈME SÉRIE. — **Lois, décrets et conventions concernant les six grandes Compagnies de la France continentale.**

26 *bis*. COMPAGNIE DU NORD. — Loi du 20 novembre 1883 et convention annexe du 5 juin 1883..... 350
33 *bis*. COMPAGNIE DE L'EST. — Loi du 20 novembre 1883 et convention annexe du 11 juin 1883..... 361
39 *bis*. COMPAGNIE DE L'OUEST. — Loi du 20 novembre 1883 et convention annexe du 17 juillet 1883..... 375
45 *bis*. COMPAGNIE D'ORLÉANS. — Loi du 20 novembre 1883 et convention annexe du 28 juin 1883..... 388
53 *bis*. COMPAGNIE DE P.-L.-M. — Loi du 20 novembre 1883 et conventions annexes des 26 mai et 9 juillet 1883..... 401

(1) Le numérotage adopté dans le tome IV pour les texes annexes et les tableaux statistiques a été conservé dans le tome VI.

Droits réservés au Cnam et à ses partenaires

Pages.

68 *bis.* Compagnie du Midi. — Loi du 20 novembre 1883 et convention annexe du 9 juin 1883..... 414

Quatrième Série (*bis*). — **Construction et exploitation des chemins de fer de la Corse.**

78 *bis.* Compagnie des chemins de fer départementaux. — Loi du 19 décembre 1883 et convention annexe du 21 février 1883.... 424

Cinquième Série. — **Lois, décrets et conventions concernant les chemins d'intérêt général de l'Algérie.**

80 *bis.* Compagnie de Bone-Guelma et prolongements. — Convention du 10 mars 1875 entre le préfet de Constantine et la Compagnie. 453

81 *bis.* — — Convention du 16 octobre 1876 entre le préfet du département de Constantine et la Compagnie. 456

89 *bis.* Compagnie de l'Est-Algérien. — Loi du 23 août 1883 et convention annexe, concernant le chemin de Ménerville à Tizi-Ouzou... 459

89 *ter.* — — Loi du 21 mai 1884 et convention annexe, concernant le chemin de Bougie à Beni-Mançour.... 461

89 *quater.* — — Loi du 21 juillet 1884 et convention annexe, concernant le chemin de Batna à Biskra... 464

93 *bis.* Compagnie Franco-Algérienne. — Loi du 3 juillet 1884 et convention annexe, concernant le chemin d'Aïn-Thizy à Mascara. 467

Sixième Série. — **Vérification des comptes des Compagnies.**

94 *bis.* Règlement du 23 février 1884 pour le chemin de fer de Grande-Ceinture de Paris..... 496

95 *bis.* Règlement du 23 février 1884 pour la Compagnie de l'Ouest-Algérien... 499

Onzième Série. — **Organisation du contrôle.**

114 *bis.* Rapport et décret du 7 juin 1884 concernant l'institution des commissaires généraux..... 502

Droits réservés au Cnam et à ses partenaires

DOUZIÈME SÉRIE. — **Actes organiques concernant les chemins de fer d'intérêt local.**

Pages

122. — Loi du 17 juillet 1883 rendant exécutoire en Algérie la loi du 11 juin 1880 sur les chemins de fer d'intérêt local et les tramways..... 505

TREIZIÈME SÉRIE. — **Actes concernant les chemins de fer industriels.**

123. — Extrait de la loi du 11 juin 1880 sur les chemins de fer d'intérêt local et les tramways..... 506

124. — Extrait de la loi du 21 avril 1810, concernant les mines, les minières et les carrières, modifiée par la loi du 27 juillet 1880. 506

125. — Spécimen de décret portant déclaration d'utilité publique d'un chemin de fer industriel..... 507

126. — Spécimen : 1° de décret intervenu en exécution de la loi du 27 juillet 1880, pour la déclaration d'utilité publique d'un chemin de fer minier sortant des limites du périmètre de la concession ou modifiant le relief du sol à l'intérieur de ce périmètre; 2° de cahier des charges..... 508

QUATORZIÈME SÉRIE. — **Actes concernant les voies ferrées sur les quais des ports.**

127. — Spécimen de décret déclaratif d'utilité publique, de convention et de cahier des charges..... 512

QUINZIÈME SÉRIE. — **Transports internationaux.**

128. — Projet de convention élaboré à Berne en 1878 et annexes..... 522

129. — Projet de convention élaboré à Berne en 1881 et annexes..... 537

Droits réservés au Cnam et à ses partenaires

DEUXIÈME PARTIE

TABLEAUX STATISTIQUES

(Suite et complément du tome IV)

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 1883. (France continentale.)
1re partie : Chemins concédés..... 582
2e partie : Réseau de l'État..... 595
3e partie : Chemins non concédés et non compris dans le Réseau de l'État..... 599

Tableau 2. — Situation détaillée des chemins de fer industriels et divers au 31 décembre 1883. (France continentale.)..... 605

Tableau 3. — Situation détaillée des chemins de fer d'intérêt local au 31 décembre 1883. (France continentale.) (1. Relevé par département. — 2. Résumé par Compagnie.)..... 607

Tableau 4. — Tableau général du développement du Réseau de 1882 à 1883. (France continentale.)..... 613

Tableau 5. — Tableau détaillé du développement progressif des Réseaux des six grandes Compagnies (non compris les lignes de Grande et de Petite Ceinture.)..... 615

Tableau 6. — Tableau des longueurs des chemins de fer par département au 31 décembre 1883..... 617

Tableau 7. — Tableau récapitulatif des longueurs des chemins de fer d'intérêt général à double voie et à simple voie au 31 décembre 1883. 623

Tableau 8. — Tableau récapitulatif de l'espacement des stations sur les chemins d'intérêt général au 31 décembre 1881..... 625

Tableau 9. — Situation détaillée des chemins de fer d'intérêt général au 31 décembre 1883. (Algérie.)..... 627

Tableau 10. — Situation détaillée des chemins de fer industriels au 31 décembre 1883. (Algérie.)..... 633

Tableau 11. — Tableau général du développement du Réseau de 1882 à 1883. (Algérie.)..... 635

Tableau 12. — Situation détaillée des chemins de fer au 31 décembre 1883. (Colonies.)..... 637

Tableau 13. — Tableau de l'importance du réseau des voies ferrées dans les divers pays d'Europe au 31 décembre 1883, par rapport à la superficie et à la population..... 641

Droits réservés au Cnam et à ses partenaires

DEUXIÈME SÉRIE. — **Tableaux statistiques et financiers relatifs à la construction et à l'exploitation des chemins de fer d'intérêt général (France Continentale).**

Pages.

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.)..... 645

Tableau 15. — Tableau des dépenses d'établissement faites depuis l'origine par les Compagnies pour les chemins de fer d'intérêt général. (France continentale.)..... 647

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)..... 649

Tableau 17. — Situation au 31 décembre 1882 des dépenses faites ou à faire pour les réseaux des six grandes Compagnies..... 651

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 1881 et 1882.... 657

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 1881 et 1882..... 659

Tableau 20. — Tableau de la décomposition du mouvement des voyageurs en 1882 sur les chemins de fer d'intérêt général..... 661

Tableau 21. — Tableau par catégorie de distance du nombre de voyageurs transportés sur les chemins de fer d'intérêt général, pendant l'année 1882..... 663

Tableau 22. — Tableau général du mouvement des voyageurs et des marchandises dans les gares de Paris, pendant les années 1881 et 1882..... 665

Tableau 23. — Tableau détaillé du mouvement des voyageurs et des marchandises dans les gares de Paris, pendant l'année 1882..... 667

Tableau 24. — Tableau du transit et de l'exportation en 1882..... 669

Tableau 25. — Tableau des taxes kilométriques moyennes perçues sur les chemins de fer d'intérêt général, pendant les années 1881 et 1882, pour les voyageurs et les marchandises transportées en petite vitesse..... 671

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 1881 et 1882..... 673

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. 675

Tableau 28. — Tableau récapitulatif des conditions dans lesquelles sont délivrés les billets d'aller et retour et les cartes d'abonnement..... 677

Droits réservés au Cnam et à ses partenaires

Pages.

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..... 679

Tableau 30. — Tableau général du personnel employé sur les chemins de fer d'intérêt général, pendant les années 1881 et 1882..... 681

Tableau 31. — Tableau détaillé du personnel employé sur les chemins de fer d'intérêt général, pendant l'année 1882..... 683

Tableau 32. — Tableau général du matériel roulant employé sur les chemins de fer d'intérêt général, pendant les années 1881 et 1882.. 687

Tableau 33. — Tableau détaillé du matériel roulant employé sur les chemins de fer d'intérêt général, pendant l'année 1882..... 689

Tableau 34. — Tableau récapitulatif des résultats généraux de l'exploitation des chemins de fer d'intérêt général (y compris les annexes), pendant les années 1881 et 1882..... 693

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 1882..... 695

Tableau 36. — Tableau comparatif du produit kilométrique brut et net de l'ancien et du nouveau réseau des six grandes Compagnies, pendant les années 1881 et 1882. (Y compris les annexes, mais non compris le Rhône au Mont-Cenis et les Ceintures de Paris.)..... 721

Tableau 37. — Tableau récapitulatif de la recette et de la dépense par kilomètre exploité et par kilomètre de train en 1881..... 723

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..... 727

Tableau 39. — Tableau du capital réalisé par les six grandes Compagnies au 31 décembre 1882. Actions et obligations..... 729

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..... 735

Tableau 41. — Tableau des charges afférentes aux émissions d'obligations 3 0/0 faites par les grandes Compagnies, pour les années 1856 à 1882..... 737

Tableau 44 *bis*. — (Remplaçant les tableaux 42, 43 et 44 du tome IV.) — Revenu réservé ou garanti aux actions des six grandes Compagnies et revenu avant partage des bénéfices, d'après les conventions de 1883..... 739

Droits réservés au Cnam et à ses partenaires

Pages.

Tableau 45. — Tableau des sommes déversées annuellement de l'ancien sur le nouveau réseau des six grandes Compagnies, pendant les années 1864 à 1882..... 741

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..... 743

Tableau 47. — Tableau des sommes avancées aux Compagnies par exercices budgétaires pour insuffisance des produits de l'exploitation 745

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..... 747

Tableau 49. — Comptes courants de la garantie d'intérêt des Compagnies de chemins de fer au 31 décembre 1882..... 749

Tableau 50. — Tableau des intérêts et des dividendes attribués aux actions des six grandes Compagnies, pendant les années 1882 et 1883. 753

Tableau 51. — Tableau des réserves et du domaine privé des six grandes Compagnies au 31 décembre 1882..... 755

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.. 757

Tableau 53. — Tableau détaillé des profits particuliers procurés à l'État, pendant l'année 1882, par les chemins de fer d'intérêt général en exploitation, soit en recettes perçues, soit en économies réalisées.. 759

Quatrième Série. — **Tableaux divers.**

Tableau 54. — Renseignements divers relatifs à la situation des six grandes Compagnies, au 31 décembre 1881..... 763

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..... 765

FIN DE LA PREMIÈRE TABLE

Droits réservés au Cnam et à ses partenaires

II. — TABLE

DES PRINCIPALES QUESTIONS D'ORDRE GÉNÉRAL TRAITÉES DANS LES TOMES I, II, III (1), V ET VI (2)

---

(1) Le tome IV ne contient que des textes ou des documents statistiques.

(2) On n'a indiqué que les principaux passages de l'ouvrage utiles à consulter sur chaque question.

Le lecteur devra prendre connaissance de la suite de chaque article de l'ouvrage à partir de la page notée par la table.

Droits réservés au Cnam et à ses partenaires

	TOME I	TOME II	TOME III	TOME V	TOME VI
	Pages.	Pages.	Pages.	Pages.	Pages.
Abonnements pour les voyageurs..	.....	443			
Abonnements spéciaux pour les membres du Parlement.....	.....	.....	434		
Accidents de chemins de fer. Imputation des dépenses au compte d'exploitation.	.....	.....	.....	.....	262, 285, 299
— Moyens de les prévenir. (Voir aussi : Sécurité de l'exploitation.)...	.....	154	.....	79, 293	
— Responsabilité des fonctionnaires et agents des Compagnies et de ceux du contrôle..	.....	.....	.....	783	335
Accidents d'ouvriers. (Responsabilité des patrons. Caisse d'assurances.).....	.....	.....	.....	795	
Acquisition des terrains par l'État les localités ou les Compagnies. (Voir aussi : Concours financier des localités.).....	.....	.....	550, 557		
Actions, actionnaires. (Voir : Capital des Compagnies ; assemblée générale des actionnaires.)..					
Adjudication des concessions. (Principe, mode et conditions.) (Voir : Concessions.)					
Adjudication des travaux. (Voir aussi : Marchés de gré à gré.)..	83, 122	215	103, 513	.....	101, 140, 221, 285
Administration des Compagnies (Reproches adressés à l'). (Voir aussi : Monopole des Compagnies.).....	120, 169, 613, 776	385, 433, 489, 547	17, 93, 185, 577	80, 719	158, 191, 194, 251, 297
Affermage des lignes de l'État....	84, 106, 324 360, 392, 418, 500, 634, 651, 653	433	371, 451, 474, 599, 717	29, 111, 152, 272, 276, 372, 560, 798	42, 109, 197, 233, 254, 283, 341
Agences de transport.....	.....	.....	159, 449		
Agents des Compagnies. (Voir : Personnel des Compagnies.)....					
Alignement le long des chemins de fer	462				
Aller et retour. (Billets d'.).....	.....	443, 520, 553	175, 442	563, 733, 745	89, 259, 302, 337.
Alpes. (Percée des Alpes au Saint-Gothard, au Simplon ou sur d'autres points, le Mont-Cenis excepté.).....	.....	542	146	470	284
Approvisionnements. (Imputation des dépenses au compte de premier établissement.....	.....	.....	.....	.....	70, 82, 88, 149, 299
Arbitrage pour le rachat des lignes.	.....	.....	432		
Assemblée générale des actionnaires. Droit pour les représentants de l'administration d'y assister..	358				
— Composition.....	.....	.....	188	.....	26
Avances des Compagnies au Trésor et remboursement de ces avances.....	741	365, 461, 482, 508.	121, 254, 269, 594.	.....	65, 83, 91, 95

Droits réservés au Cnam et à ses partenaires

	TOME I	TOME II	TOME III	TOME V	TOME VI
	Pages.	Pages.	Pages.	Pages.	Pages.
Avenues d'accès aux gares et stations	.....	.....	.....	611, 699	
Bagages. (Poids des bagages transportés en franchise.)	146, 325, 375, 390, 403, 554				
Barrières des passages à niveau et clôtures. Dispense sur les chemins de fer d'intérêt général	.....	390, 457	127, 135	318	
— D'intérêt local	.....	370, 540	.....	208	
— Industriels	.....	378	.....	210	
Bénéfices. Participation de l'État aux bénéfices des Compagnies	333, 353, 363, 369, 388, 412, 665, 698, 704, 738	7, 10, 23, 175, 270, 282, 293, 301, 305, 319, 327, 332, 342, 381, 430, 464, 484, 510, 556	29, 172, 248, 256, 271, 285, 295, 318, 361, 416, 597, 611	401, 570	70, 77, 82, 84, 86, 88, 92, 95, 124, 131, 137, 149, 157, 159, 235, 242, 251, 285, 296, 311
— Participation des agents des Compagnies aux bénéfices	537	.....	.....	.....	225, 226, 329
Bien-être des voyageurs dans les trains. (Voir : Voyageurs.)					
Billets d'aller et retour. (Voir : Aller et retour.)					
Billets de place des voyageurs. (Inscription du prix sur les billets.)	.....	.....	250	613	
Block-system. (Voir aussi : Sécurité de l'exploitation.)	.....	348	.....	393	
Budget des Compagnies. (Autorité du Ministre sur ce budget.)	.....	195, 306			
Camionnage. Attribution du monopole du camionnage aux Compagnies	.....	.....	.....	163	
— Camionnage d'office	.....	339, 345, 551	20, 445	161, 580, 613	264
Canaux du Midi. (Réunion de ces canaux et des chemins de fer voisins entre les mêmes mains. Question du rachat de ces canaux.)	779	34, 44, 160, 312, 385, 391, 486	451	.....	265, 328
Capital des Compagnies. Chemins de fer d'intérêt général. Conditions de constitution et de réalisation	4, 10, 32, 95, 107, 130, 142, 152, 171, 183, 193, 222, 314, 366, 499, 513, 547, 664, 706	10, 30, 53, 105, 119, 158, 192, 282, 352, 485, 531, 553	97, 123, 133, 143, 225, 412, 561	401, 461, 691	61
— Part des administrateurs, gérants, directeurs	107, 144, 149				
— Prohibition des actions libérées autrement qu'en argent ou en travaux	.....	.....	.....	409, 679	

Droits réservés au Cnam et à ses partenaires

	TOME I	TOME II	TOME III	TOME V	TOME VI
	Pages.	Pages.	Pages.	Pages.	Pages.
Capital des Compagnies. Chemins de fer d'intérêt général. Proportion du capital-actions et du capital-obligations	.....	53, 119, 194, 485, 553	123, 133, 143, 188, 225, 412	401, 461, 660, 679, 691	60
— Chemins de fer d'intérêt local. (Voir : Chemins de fer d'intérêt local.).					
Capital garanti. (Voir : Concours financier de l'État. Garantie d'intérêt.)					
Cautionnement des Compagnies. (Quotité. Conditions de restitution.)	5, 30, 84, 107, 185, 197, 575				
Céréales (Transport des). (Voir : Tarifs. Disette.)					
Chargement et déchargement. (Voir : Frais accessoires.)					
Chauffage des voitures en hiver	.....	441, 553	.....	581, 699, 706	212
Chauffeurs. (Voir : Personnel des Compagnies.)					
Chemins de fer d'intérêt local. Approbation des projets définitifs	.....	375	.....	181	
— Barrières et clôtures	.....	370, 540	.....	208	
— Bénéfices. Participation de l'État et des localités.	.....	407			
— Cahier des charges type.	.....	.....	.....	246	
— Capital des Compagnies. Conditions de réalisation.	.....	541	.....	174, 203, 455	39
— Proportion du capital-actions et du capital-obligations	.....	541	.....	203, 455	39
— Cession ou fusion des concessions. Substitution de l'exploitation directe à l'exploitation par concession	.....	541	4	187	
— Chemins s'étendant sur le territoire de plusieurs départements	.....	.....	.....	177	
— Concession	.....	372	.....	173	
— Concours de l'État et des localités	.....	230, 368, 520, 538, 553	428, 435	170, 191, 242, 779	
— Construction ou exploitation directe	.....	420	.....	178, 546, 779	
— Déchéance des concessionnaires	.....	.....	.....	185, 187	
— Déclaration d'utilité publique	.....	372	186, 309, 422	177, 776	37
— Définition	.....	374, 552	.....	176	
— Embranchements	.....	.....	.....	184	
— Enquête spéciale pour le cas où ils empruntent le sol des voies de terre.	.....	.....	.....	182	
— Enregistrement des conventions	.....	.....	.....	211	

Droits réservés au Cnam et à ses partenaires

	TOME I	TOME II	TOME III	TOME V	TOME VI
	Pages.	Pages.	Pages.	Pages.	Pages.
Chemins de fer d'intérêt local. Exploitation directe...	....	.....	.....	178, 546, 779	
— Exploitation par les grandes Compagnies..	.....	378, 469, 501	285, 330, 578	544	
— Expropriation de terrains.	.....	230, 370, 537, 553			
— Incorporation dans le réseau d'intérêt général; indemnité à payer par l'Etat aux départements	.....	.....	174, 272, 288, 317, 356, 411, 418. 460, 468, 595, 699	22, 88, 113, 188, 380, 387	40, 79, 89
— Modifications aux conditions de la concession.	.....	.....	.....	187	
— Modification du tracé...	.....	.....	.....	184	
— Rachat des concessions..	.....	.....	.....	184	
— Revision de la loi de 1865.	.....	537, 553	301, 421, 601	169	
— Revision de la loi de 1880.	.....	.....	.....	775	
— Service gratuit ou à prix réduit au profit de l'Etat.....	.....	371, 538, 553	.....	203	
— Subventions (Voir : Concours de l'État et des localités.).					
— Tarifs.....	.....	371	.....	169	
Chemins industriels. Déclaration d'utilité publique.....	157, 228				
— Dispense éventuelle de clôtures et de barrières.	.....	378	.....	210	
— Réserve relative à l'établissement éventuel d'un service public.....	228	66, 88, 112, 146, 204, 206, 262, 268, 333, 360, 362, 399, 420, 519	141, 160, 326		
Chemins miniers. (Voir aussi : Chemins industriels.).....	.....	.....	.....	269	41
Chemins de fer sur routes. (Voir aussi : Tramways.).....	11	388	301, 428, 601		
Circulation. (Développement de la circulation par les chemins de fer.).....	18, 218, 360, 523	.....	386		
Classification des marchandises. (Voir : Tarifs.).					
Clause des stations non dénommées.....	.....	444	451, 587		
Cloches électriques. (Voir : Sécurité de l'exploitation.).....	.....	.....	.....	307	
Clôtures. Règles générales.....	408				
— Dispense éventuelle sur les chemins de fer d'intérêt général.....	.....	390, 457	127, 135	318	
— Dispense éventuelle sur les chemins de fer d'intérêt local ou industriels. (Voir : Chemins de fer d'intérêt local; chemins industriels.)....					

Droits réservés au Cnam et à ses partenaires

	TOME I	TOME II	TOME III	TOME V	TOME VI
	Pages.	Pages.	Pages.	Pages.	Pages.
Coefficient d'exploitation.....	.....	.....	.....	139	298
Colis. (Petits colis transportés en grande vitesse.).....	.....	.....	.....	628	
Colis postaux.....	.....	.....	.....	412	
Comité consultatif des chemins de fer.....	.....	48	160, 404, 633	316	332
Comité de l'exploitation technique des chemins de fer.....	.....	.....	605	544	332
Commissaires du Roi.....	70, 376, 490, 505, 535, 573, 670				
Commissaires près des Compagnies.....	70, 358, 573, 643	194	.....	.....	223, 277
Commissaires de surveillance administrative.....	676	.....	156, 456	80, 784	231
Commissionnaires en douane.....	.....	.....	343		
Commissions de vérification des comptes. (Voir aussi : Comptes.)	.....	281	.....	38, 203	
Communication des agents des trains avec le mécanicien et avec les voyageurs. (Voir aussi : Sécurité de l'exploitation).....	.....	341, 520	425	167, 301	
Compagnies. Choix à faire entre les grandes et les petites Compagnies.....	705	141, 209, 352	108, 183, 229	698, 718, 796	243
— Formation des Compagnies.....	108, 130, 151, 167, 183, 499, 512, 768				
— Relation des Compagnies entre elles	.....	.....	129, 156, 189, 319	135	
— Système des Compagnies régionales.....	.....	321	204, 569	698, 796	199
— Système des petites Compagnies.....	.....	463	396, 473	718	
Comptes des Compagnies. Nature et délai de clôture des comptes de premier établissement.....	.....	95, 137, 178, 430, 446, 462, 474, 483, 510	254, 271, 294, 361	.....	68
— Vérification.....	204, 358, 673,	44, 193, 281, 296, 322, 488	210	38, 47, 49, 203	45, 330
Concession des chemins de fer d'intérêt général. Durée des concessions.....	4, 9, 11, 22, 70, 94, 151, 186, 280, 332, 348, 368, 370, 388, 413, 502, 583, 641, 669, 682, 708, 728, 749 776	7, 9, 11, 16, 17, 22, 24, 32, 36, 42, 58, 66, 199, 222, 555	11, 185, 395		
— Mode de concession.....	28, 31, 41, 47, 62, 64, 72, 84, 94, 108, 142, 232, 340, 360, 389, 499, 512, 535, 540, 674, 773	38, 198, 214, 358, 522, 526, 531, 553	124, 130, 133, 241	691	
— Nature du contrat de concession.....	.....	.....	72		

Droits réservés au Cnam et à ses partenaires

	TOME I	TOME II	TOME III	TOME V	TOME VI
	Pages.	Pages.	Pages.	Pages.	Pages.
Concession des chemins de fer d'intérêt général. Partage d'attributions entre le Pouvoir législatif et le gouvernement....	9, 11, 23, 40, 168, 256, 337	48, 532	185, 309, 439		
Concours financier de l'État pour les lignes concédées d'intérêt général. Exécution partielle des travaux.....	176, 181, 241	325, 430, 446, 460, 482, 508, 527, 553	121, 254, 267, 318, 359, 560, 594		
— Garantie d'intérêt.....	28, 48, 54, 72, 182, 190, 195, 233, 267, 663, 703, 737, 765	6, 9, 16, 19, 32, 42, 46, 58, 61, 64, 170, 221, 282, 295, 332. 385, 515, 519, 553, 555	12, 43, 59, 151, 176, 255, 262. 271, 284, 317, 334, 366, 409, 561, 574	659, 677, 690	61, 69, 76, 81, 84, 282, 299
— Participation comme actionnaire.....	29, 182, 190, 195, 199, 220, 233, 690				
— Prêt.....	44, 70, 75, 160, 167, 182, 200, 210, 221, 233, 304, 306, 311, 318, 549, 598, 601	16, 72, 103, 192, 553	341		
— Subventions.....	14, 27, 48, 54, 62, 68, 75, 182, 192, 233, 311, 322, 703, 713, 737, 765	17, 33, 35, 42, 45, 53, 58, 61, 191, 221, 290, 298, 304, 309, 325, 430, 456, 460, 468, 471, 482, 506, 509, 526, 534, 553	12, 51, 93, 123, 132, 170, 249, 270, 283, 294, 314, 318, 352, 610	670	
Concours financier de l'État pour les chemins d'intérêt local et les tramways. (Voir : Chemins d'intérêt local; tramways.).....					
Concours financier des grandes Compagnies aux lignes nouvelles.....	741	135, 473	378	558	65, 75, 81, 83, 85, 87, 90, 99, 117, 126, 135, 147, 157, 167, 173, 237, 242, 248, 288, 291, 299, 312
— Aux petites Compagnies.	.....	.....	.....	537	
Concours financier des localités aux chemins d'intérêt général..	242, 502, 529, 536	220, 347, 515, 553			
Concours financier des localités aux chemins d'intérêt local. (Voir : Chemins d'intérêt local.).					
Concurrence. Concurrence des chemins de fer entre eux..	503, 618, 733, 759	78, 311, 329, 350, 548, 552	31, 98, 142, 159, 167, 230, 302, 380, 449, 566, 574, 585	95, 169, 576, 697, 717, 773	106, 116, 122, 185, 230, 246, 249, 307, 310, 312

Droits réservés au Cnam et à ses partenaires

	TOME I	TOME II	TOME III	TOME V	TOME VI
	Pages.	Pages.	Pages.	Pages.	Pages.
Concurrence. Concurrence des chemins de fer et des voies navigables.....	18, 339, 385, 444, 505, 594, 729, 734	34, 44, 161, 210, 392, 548, 554	104, 159, 181 374, 446, 585	.....	118
— Concurrence des chemins de fer et des autres voies de transport, en général.....	327, 506, 729, 734	.....	447		
— Droit de concéder ou de construire des lignes concurrentes; abandon temporaire de ce droit.	5, 34, 130, 141, 186, 503	317, 549	167	186, 345	
Confort des voyageurs. (Voir : Voyageurs.).....					
Conseil d'administration des chemins de fer de l'Etat.....	654	.....	522	543	46
Conseils d'administration des Compagnies. Incompatibilité du mandat de député ou de sénateur avec les fonctions d'administrateur.....	330	.....	.....	.....	60, 99, 218, 220, 285, 320
— Représentation de l'État dans les conseils d'administration. Composition.....	358, 573	.....	301	.....	221, 223
Construction économique.....	427	294, 322, 347, 367, 436	219, 302, 552, 577, 608, 676	21, 722, 740, 793	197, 306
Construction par les grandes Compagnies ou par l'État. Dépenses.....	265, 327, 546	436	93, 106, 184, 339, 380, 557	.....	129, 146, 187, 198, 297, 303, 306, 311
— Construction par les Compagnies pour le compte de l'État.....	.....	.....	.....	.....	129
Contrôle commercial. (Voir aussi : Comité consultatif des chemins de fer; commissaires; inspecteurs; inspecteurs généraux; tarifs.).....	476, 490, 505, 535, 676	.....	374, 577, 625	784	158, 249, 275, 330
— financier. (Voir aussi : Commissions de vérification des comptes; comptes.).....	204, 358, 493, 573, 577, 673	104, 193, 281, 295, 322, 381, 468	577	38, 203	158, 253, 275, 330
— technique. (Voir aussi : Comité de l'exploitation technique; inspecteurs généraux directeurs du contrôle; sécurité.)...	5, 32, 476, 493, 505, 535, 676	422	577	79, 784	158, 249, 253, 303, 330
Conventions. (Ratification par le législateur avant l'approbation par l'assemblée générale des actionnaires.).....	.....	.....	.....	.....	99

Droits réservés au Cnam et à ses partenaires

	TOME I	TOME II	TOME III	TOME V	TOME VI
	Pages.	Pages.	Pages.	Pages.	Pages.
Correspondances par voie de fer, de terre ou d'eau.....	144, 205, 735	339, 554	286, 295, 597	576	68, 207, 250
Coupures de poids, pour l'application des tarifs. (Voir : Tarifs, fractionnement du poids des marchandises.).....					
Crédit de l'État et des Compagnies.	28, 285, 392, 671, 709	169	194, 339, 359, 560, 575	717, 742	95, 130, 143, 156, 167, 173, 200, 285
Déchéance des concessionnaires. Chemins de fer d'intérêt général.....	5, 32, 168, 474, 578, 591, 684	197, 232, 414	137, 414, 625	730	
— Chemins de fer d'intérêt local et tramways. (Voir : Chemins d'intérêt local; tramways)					
Déclaration d'utilité publique des chemins de fer d'intérêt général. (Autorité chargée de la déclaration.)...	5, 9, 11, 23, 107, 185	48,532	185, 309, 439		
— des chemins de fer d'intérêt local, des tramways. (Voir : Chemins d'intérêt local; tramways.).....					
Déclassement des chemins de fer.	.....	.....	.....	153	
Délais d'enlèvement des marchandises par les destinataires.	.....	.....	20, 159, 343, 445, 549		
— d'exécution des travaux par les Compagnies. Pénalités en cas de retard.....	347	.....	66, 170, 242, 275, 287, 289, 418	.....	66, 76, 81, 83, 85, 87
— d'expédition des marchandises.....	506, 511	256			
— de livraison des marchandises.....	.....	256, 350	20, 22, 155, 181, 373	126, 129, 160	98, 182
— de production des projets par les Compagnies.....	.....	.....	170, 243, 275	.....	66, 76, 81, 83, 85, 87
— de transmission des marchandises.....	.....	.....	442		
— de transport.....	131	48, 353, 550, 553	15, 20, 22, 155, 181, 442, 717	126, 129, 160, 702	262, 313
Dépenses de premier établissement. (Limitation.).....	.....	.....	.....	.....	65, 92, 96, 298, 303, 307
Dépenses des travaux complémentaires de premier établissement. (Voir : Travaux complémentaires.).....					
Détournements de trafic. (Voir aussi : Tarifs de concurrence ou de détournement.).....	.....	443	333, 405, 565, 613	576	
Deuxième voie. (Droit de l'État d'en exiger la pose.) (Voir : Doublement des voies.).....					

Droits réservés au Cnam et à ses partenaires

	TOME I	TOME II	TOME III	TOME V	TOME VI
	Pages.	Pages.	Pages.	Pages.	Pages.
Déversement de l'ancien réseau sur le nouveau réseau. (Voir : Garantie d'intérêt ; revenu réservé)	.....	.....	672		
Déversement des lignes anciennes sur les lignes nouvelles.....	.....	321	.....	687, 697, 742	102, 105, 121, 242, 248
Dimanches et jours fériés. (Voir : Tarifs.).....					
Directeurs des Compagnies. Nomination ou investiture par le Gouvernement ou le Ministre des travaux publics.).....	.....	.....	.....	.....	243, 248, 274, 300, 306, 313, 321
Distance. (Règle de la plus courte)	.....	.....	158, 374, 387, 448, 547, 717	109, 134, 701	243
Distances conventionnelles d'application des taxes. (Voir : Tarifs.)					
Distance minimum d'application des taxes.....	.....	378	.....	705	
Distance moyenne parcourue par les marchandises.....	.....	.....	.....	124	
Dividende garanti.....	.....	.....	.....	.....	76, 84, 86, 88, 92, 97, 126, 137, 150, 168, 232, 267
Dividendes (Variation des).....	.....	.....	400, 561	627	136
Dividende réservé. (Voir aussi : Garantie d'intérêt.).....	.....	200, 292, 300, 329, 429, 484, 509	405	.....	69, 81, 137, 267
Douane.....	.....	.....	20, 543		
Doublement des lignes.....	.....	.....	.....	.....	339
Doublement des voies.....	.....	.....	168, 243, 270, 284, 362, 460, 594, 599	110, 575	85, 88
Droits de magasinage. (Voir aussi : Frais accessoires.).....	.....	.....	20, 343		
Embranchement (Lignes d'). (Voir aussi : Péage ; troncs communs.)	189, 510	.....	127, 135, 171, 237, 293, 352, 360		
Embranchements industriels.....	.....	.....	129, 156, 251	581	
Emplois réservés aux anciens militaires dans le personnel des Compagnies. (Voir : Personnel des Compagnies.).....					
Embranchements. (Voir aussi : Sécurité de l'exploitation.).....	.....	348	.....	300	
Embranchement des gares ou des lignes. (Voir aussi : Camionnage d'office. Magasins généraux.)...	.....	345, 551	19, 43, 99, 100, 155, 344, 448, 549	.....	206
Enregistrement. (Voir aussi : Frais accessoires.).....	.....	.....	553		
Entrepôt. (Voir aussi : Magasins généraux.).....	.....	.....	20, 155, 443		
Établissements étrangers à l'exploitation des chemins de fer. (Voir aussi : Opérations étrangères aux concessions.).....	.....	135, 201, 282			

Droits réservés au Cnam et à ses partenaires

	TOME I	TOME II	TOME III	TOME V	TOME VI
	Pages.	Pages.	Pages.	Pages.	Pages.
État. (Exécution et exploitation par l'État ou par l'industrie privée.)	15, 26, 47, 54, 71, 81, 101, 139, 168, 180, 202, 208, 231, 251, 260, 365, 396, 500, 613, 637, 646, 647, 651, 653, 656, 669, 710, 744, 762, 776, 779	214, 222, 433, 456, 553	186, 267, 333, 370, 382, 469, 521, 531, 538, 568, 573	105, 153, 372, 452, 696, 718, 732, 741, 796	107, 110, 114, 120, 128, 133, 152, 158, 170, 191, 234, 240, 242, 282, 293
Étendue des réseaux	.....	139	105, 130, 179, 557	698, 718, 796	126, 130, 199
Exécution de l'infrastructure par l'État. (Voir aussi : Concours financier de l'État pour les lignes concédées d'intérêt général. Exécution partielle des travaux.)	.....	.....	254	.....	82
Exécution d'office des travaux concédés	.....	.....	222	610, 612, 700	
Expédition (Délais d'). (Voir : Délais).					
Expédition en gare	.....	.....	343		
Exploitation économique	.....	.....	577	.....	197
Exploitation par l'État des chemins concédés, en cas d'insuffisance du produit	.....	20, 54, 96, 122			
Exploitation par des fermiers (Voir : Affermage des lignes de l'État)					
Exploitation par l'industrie privée. ou par l'État. (Voir : État. Exécution et exploitation par l'État ou par l'industrie privée.)					
Exportation (Tarifs d'). (Voir : Tarifs.)	.....	263, 335, 353			
Fonds de réserve des Compagnies.	4, 8, 35, 42, 66, 96, 149, 314	329, 498	410	664, 690	
Fonds de roulement des Compagnies	96	.....	.....	460, 693	
Forfaits de construction et d'exploitation	181, 350	511, 515	262, 409, 513, 566, 717	272, 285, 400, 401, 661, 663, 679, 690	34, 36, 38, 59, 150
Frais accessoires	103, 355, 375	.....	444, 549, 552, 555, 563	.....	98
Freins continus. (Voir aussi : Sécurité de l'exploitation.)	.....	.....	.....	305	
Fusion des concessions d'intérêt général	606, 609	12, 21, 26, 74, 77, 99, 126, 159, 196, 204, 334, 398, 548, 555	195, 226, 274, 317, 330, 354, 425	.....	96
Fusion des concessions d'intérêt local. (Voir : Chemins d'intérêt local.)					
Garantie d'intérêt. Principe et exemples divers. (Voir : Concours financier de l'Etat pour les lignes concédées d'intérêt général.)					

Droits réservés au Cnam et à ses partenaires

	TOME I	TOME II	TOME III	TOME V	TOME VI
	Pages.	Pages.	Pages.	Pages.	Pages.
Garantie Remboursement des avances du Trésor.....	204, 665, 738, 767	7, 10, 95, 172			
— Remboursement anticipé des avances du Trésor.	.....	.....	.....	552	75, 85, 87, 91, 95, 127, 135, 155, 238, 243, 252, 272, 285
Gares communes.....	.....	70, 508, 554	30, 66, 127, 171, 216, 246, 254, 286, 293, 352, 360, 566, 599	110, 611	
Gares et stations. Droit de l'État d'imposer de nouvelles gares après la mise en exploitation ou après l'approbation des projets primitifs.....	.....	477	.....	578, 611, 690	61
— Fermeture les dimanches et jours fériés ou lor. des encombrements...	.....	.....	20, 22, 552		
— Fixation de l'emplacement.....	351				
— Insuffisance.....	.....	.....	43, 155	160	
— Police.....	572	339			
Gothard (Percement du Saint-).....	.....	542	.....	.....	284
Groupage des colis.....	.....	346	27, 403		
Homologation. (Voir : Tarifs.)...					
Immunités au profit des services publics. (Voir aussi : Chemins de fer d'intérêt local.).....	133, 325, 347, 354, 366, 404, 505, 701	16, 18, 22, 79, 104, 148, 149, 379, 541	285, 435	614, 700	211, 286, 321
Impôt sur la grande vitesse. Perception à l'effectif ou par abonnement.....	.....	.....	.....	445	
— Quotité. Questions générales. Assiette de la taxe.....	50, 88, 92, 128, 133, 347	111	8, 435	564	
— Réduction ou suppression.	.....	.....	535	564	72, 92, 243, 283, 310
Impôt sur la petite vitesse.....	.....	.....	119, 344, 457		
Imputation des insuffisances d'exploitation au compte de premier établissement.....	.....	172, 282, 297, 427, 488	4, 172, 318, 369, 470	.....	70, 84, 86, 88, 92, 141, 212, 298, 304
Incorporation des chemins de fer d'intérêt local dans le réseau d'intérêt général. (Voir : Chemins d'intérêt local.).....					
Indemnités à des demandeurs en concession évincés.....	.....	.....	246		
Industrie privée. Exécution et exploitation par l'Etat ou par l'industrie privée. (Voir: État.)..					
Inspecteurs de l'exploitation commerciale.....	.....	.....	156, 456		
Inspecteurs généraux des chemins de fer.....	.....	.....	626		
Inspecteurs généraux directeurs du contrôle.....	.....	422	.....	.....	331

Droits réservés au Cnam et à ses partenaires

	TOME I	TOME II	TOME III	TOME V	TOME VI
	Pages.	Pages.	Pages.	Pages.	Pages.
Itinéraire des transports.....	.....	.....	138, 374, 387, 448		
Jury d'expropriation.....	.....	347, 375, 436, 538, 553	.....	257	
Lettre de voiture.....	374, 509, 554	283			
Liberté des Compagnies.....	505	350, 552	186, 590	135	117
Magasinage.....	.....	345, 553	20, 343, 549		
Magasins généraux (Camionnage d'office dans des).....	.....	345, 551	20, 443	163	
Marchandises (Classification et tarifs des). (Voir : Tarifs.).....					
Marchés de gré à gré. (Voir aussi : Adjudication des travaux.).....	.....	.....	.....	.....	101
Marchés de travaux à forfait.....	103, 181, 198, 210, 350	.....	23	.....	35, 102
Matériel roulant. Dispositions....	.....	.....	424	168	217
— Echange entre Compagnies.....	148	.....	156, 303		
— Fabrication étrangère....	.....	.....	.....	.....	281
— Insuffisance.....	.....	552	14, 43, 157, 451	160	
— Remboursement en fin de concession ou en cas de rachat.....	156, 187, 244, 323, 347, 375, 404, 667	7, 173	601	.....	111
Maximum des dépenses de premier établissement.....	204, 664, 765	.....	.....	690, 711	65, 92, 96, 136, 146
Mécaniciens. (Voir : Personnel des Compagnies.).....					
Monopole des Compagnies. (Voir aussi : Administration des Compagnies.).....	56, 120, 392, 613, 657, 707, 759	8, 23, 33, 139, 194, 199, 294, 323, 433, 489, 547	.....	.....	110, 113, 119, 144, 152, 158, 166, 187, 190, 248, 275, 297, 306, 313, 315,
Négociation des titres des chemins de fer français.....	514	54			
Négociation des titres des chemins de fer étrangers.....	.....	158			
Obligations. (Voir : Capital des Compagnies.).....					
Obligations trentenaires.....	.....	244	527		
Octroi. (Droits d'octroi sur les objets destinés à la construction ou à l'exploitation des chemins de fer.).....	.....	.....	.....	712	
Opérations étrangères aux concessions faites aux Compagnies. (Voir aussi : Etablissements étrangers à l'exploitation des chemins de fer.).....	.....	.....	132, 136, 330		
Ouvriers. (Parcours à prix réduit. (Voir : Tarifs réduits pour les ouvriers. Trains d'ouvriers.)..					
Paiement des frais de transport (Extinction de la responsabilité des Compagnies par le).....	.....	.....	.....	480	
Partage du trafic entre les itinéraires concurrents.....	.....	.....	293, 547	98, 576, 580, 702	6, 88, 97

Droits réservés au Cnam et à ses partenaires

	TOME I	TOME II	TOME III	TOME V	TOME VI
	Pages.	Pages.	Pages.	Pages.	Pages.
Participation de l'État aux bénéfices des Compagnies. (Voir : Bénéfices.).....					
Participation de l'État, comme actionnaire. (Voir : Concours financier de l'État.).....					
Participation du personnel des Compagnies aux bénéfices. (Voir : Bénéfices.).....					
Passages pour voitures ou pour piétons, accolés aux ponts de chemin de fer.....	674, 771	.....	127, 178, 238, 248, 258, 284, 294, 352	.....	216
Péage. (Voir aussi : Tarifs.).....	32, 83, 145, 147, 187, 325, 351, 354, 510, 528	70, 508	30, 66, 127, 171, 248, 360	110, 184, 579	
Pénalités entre les Compagnies. (Voir aussi : Police des chemins de fer.).....	45	.....	.....	580, 610, 790	66, 139, 174 207, 335
Permis de circulation.....					
Personnel des Compagnies Autorité de l'État sur le personnel des Compagnies.	.....	.....	435	750	243
— Durée maximum du travail.....	.....	153	.....	82, 783	336
— Emplois réservés aux agents commissionnés.	.....	153	.....	754	
— Emplois réservés aux anciens militaires.....	674, 746	153			
— Employés de nationalité étrangère.....	.....	.....	.....	.....	278, 324
— Indemnités aux agents en cas d'accident...	.....	.....	221	700	61
— — en cas de licenciement, après rachat des concessions.....	.....	.....	437, 460	112	
— — en cas de révocation.....	.....	.....	308	751	
— Insuffisance du personnel.	.....	.....	155	160, 783	
— Juridiction appelée à juger les litiges entre les Compagnies et leur personnel.....	.....	.....	27, 307, 420	754	
— Participation aux bénéfices.....	537	.....	.....	.....	225, 226, 328
— Pénalités disciplinaires..	.....	.....	714	754	
— Pensions de retraite et secours.....	.....	153, 442	38, 220, 308, 363, 714	700, 708, 751, 783	3, 61, 208, 262
— Rapports entre les Compagnies et leur personnel. (Questions générales et diverses.)...	.....	.....	37, 188, 306, 419, 714	416, 750	217
— Révocation des agents...	.....	.....	41, 188, 307, 715	751	
Places de luxe.....	85, 128, 146, 155, 198				
Plaintes des voyageurs et des expéditeurs ou destinataires de marchandises.....	.....	.....	.....	.....	334

Droits réservés au Cnam et à ses partenaires

	TOME I	TOME II	TOME III	TOME V	TOME VI
	Pages.	Pages.	Pages.	Pages.	Pages.
Plus-values annuelles des recettes.	218, 757	294, 386, 433	108, 401	627	185
Poids maximum des objets susceptibles de transport par chemin de fer.....	.....	.....	.....	706	302
Police des chemins de fer.....	245, 284, 454, 517, 677	.....	.....	208	57
Prêts du Trésor aux Compagnies. (Voir : Concours financier de l'État.).....					
Produit net des chemins de fer...	265, 327, 334, 368, 384, 414, 498, 519, 527, 549, 558, 561, 566, 592, 741, 756, 763, 767	16, 28, 35, 42, 46, 51, 53, 102, 109, 193, 213, 234, 243, 256, 331, 349, 451	29, 145, 193, 379, 506, 532, 672	559	
Profits directs ou indirects retirés par l'État de l'exécution et de l'exploitation des chemins de fer. (Voir : Revenus direct ou indirect.).....					
Prud'hommes (Conseils de). (Voir aussi : Personnel des Compagnies.).....	.....	.....	37, 307, 420		
Rachat. Questions générales et applications.....	50, 56, 86, 92, 107, 132, 147, 155, 187, 227, 315, 323, 363, 388, 404, 412, 582, 613, 626, 650, 674, 772	15, 22, 36, 66, 77, 86, 104, 135, 146, 195, 202, 205, 301, 366, 410, 553	36, 55, 62, 81, 205, 243, 352, 356, 462, 470, 573, 596, 601, 631	.....	71, 93, 95, 106, 112, 114, 123, 132, 133, 148, 155, 158, 165, 174, 186, 199, 232, 233, 239, 242, 248, 254, 285, 291, 305, 341
— Règlement de l'indemnité afférente aux lignes concédées depuis moins de quinze ans.....	.....	.....	59, 127, 13[illegible], 171, 293, 360, 597	.....	71, 93, 124, 132, 148, 154, 160, 168, 171, 213, 232, 246, 285, 299, 304, 311
— Remboursement du matériel roulant.....	132, 155, 401	.....	.....	.....	124, 139, 160, 305
— Remboursement des travaux complémentaires.	315	.....	.....	.....	71, 93, 95, 148, 168, 172, 214, 298, 304, 313
— Suspension du droit de rachat.....	.....	.....	.....	570	
— (Voir aussi : Chemins de fer d'intérêt local.)....					
Raccordements avec les voies navigables.....	.....	.....	.....	380, 589	
Rampes. (Majoration des distances d'application des taxes, eu égard aux rampes.).....	.....	.....	.....	176, 612, 70[illegible]	77, 243
Récépissés. (Voir aussi : Timbre des récépissés.).....	.....	157, 283, 344	27, 159, 448		
Réception des marchandises. (Extinction de la responsabilité des Compagnies par la).....	.....	.....	.....	480	
Régie intéressée.....	61, 515, 651, 653	.....	.....	.....	116

Droits réservés au Cnam et à ses partenaires

	TOME I	TOME II	TOME III	TOME V	TOME V
	Pages.	Pages.	Pages.	Pages.	Pages.
Régime des chemins de fer à l'étranger. (Voir aussi : Tarifs étrangers.)	.....	.....	.....	135	313, 315
Rente amortissable	.....	.....	525		
Réseaux (Étendue des). (Voir : Étendue des réseaux.)					
Réseaux ancien et nouveau. Division. Effet du classement des lignes dans l'un ou l'autre de ces réseaux, au point de vue du jeu de la garantie	.....	171, 461, 508	176, 273, 318	710	68
Responsabilité du transporteur. (Voir aussi : Paiement du prix de transport. Réception des marchandises.)	.....	343, 550	.....	126, 129	210
Rétrocession des concessions. (Voir aussi : Fusions.)	.....	62, 73, 92, 113, 114, 124, 126, 409, 472, 502	7, 140, 226, 285, 356, 425, 461	85, 545	58, 67, 78
Revenus direct et indirect procurés à l'État et au pays par les chemins de fer	18, 74, 97, 264, 294, 319, 686	193, 254, 387, 439	13, 130, 177, 488, 532, 640, 671, 682	.....	296
Revenu garanti. (Voir : Concours financier de l'État. Garantie d'intérêt)					
Revenu réservé à l'ancien réseau avant déversement sur le nouveau. (Voir aussi : Concours financier de l'État. Garantie d'intérêt.)	.....	172, 269, 292, 300, 305, 319, 327, 365, 420, 447, 463, 474, 484, 509, 533, 555	61, 124, 171, 255, 271, 284, 294, 318, 361, 416	110, 574	
Revenu réservé avant partage. (Voir : Bénéfices.)					
Rôle des chemins de fer au point de vue de la défense	114, 263, 274	105	11, 245, 301	.....	193, 201, 218, 275
Sécurité. Mesures diverses pour la sécurité de l'exploitation	454, 571	152, 341, 348, 520, 546, 553	423	166, 293, 781	57, 226
Séquestre	633, 639, 643, 644, 680, 682	54, 96, 158, 357, 417	50, 137, 341, 414, 461, 543		
Sérification des marchandises. (Voir : Tarifs. Classification des marchandises					
Servitudes le long des chemins de fer. (Voir aussi : Police.)	461				
Signaux. (Voir aussi : Sécurité.)	.....	.....	.....	294, 782	
Simplon (Percée du). (Voir aussi : Percée des Alpes.)	.....	.....	146	458	
Sociétés régionales. (Voir aussi : Compagnies.)	.....	.....	569, 716		
Stations. (Voir : Gares et stations.)					
Stations. (Clause des stations non dénommées.) (Voir : Clause des stations non dénommées)					
Statistique	.....	.....	313		

Droits réservés au Cnam et à ses partenaires

	TOME I	TOME II	TOME III	TOME V	TOME VI
	Pages.	Pages.	Pages.	Pages.	Pages.
Subventions du Trésor ou des localités. (Voir : Concours financier de l'État ou des localités.).....					
Superstructure. Exécution par l'État.....	364, 389, 601	.....	332, 360, 536	20, 63, 265, 281, 572	
— Exécution par les Compagnies pour le compte de l'État.....	.....	.....	.....	33, 293	
Sûreté de l'exploitation (Voir : Sécurité.).....					
Tarifs. Abaissement.....	338	.....	154, 192, 448	131, 553, 745	72, 92, 106, 175, 190, 196, 209, 210, 243, 283, 302, 310, 336
— Abaissement d'office par le Gouvernement sur les chemins concédés.....	315, 390, 405, 532				
— Autorité de l'État sur les tarifs.....	101, 306, 372, 500, 614, 650, 660, 690, 701, 716, 761, 772, 778	222, 437	33, 372, 374, 438, 485	114, 702, 746	97, 114, 138, 178, 199, 224, 243, 249, 283, 291, 300, 312
— Classification des marchandises.....	351	336, 351, 553	154, 373, 441, 570, 581, 624, 717	127, 523, 566, 596, 701	176, 302
— Délai minimum d'application des taxes après leur abaissement.....	84, 146	74, 344	98		
— Disette.....	707	32, 74, 346, 430	98		
— Distances d'application...	520	101	121, 582	126, 705	
— Division en péage et prix de transport.....	32, 145, 187, 401				
— Droit du Ministre de provoquer des réductions de taxes.....	.....	.....	.....	702	179
— Egalité de traitement des expéditeurs.....	403, 572, 707, 731, 750				
— Fixité des taxes.....	.....	550	211		
— Fractionnement du poids des marchandises.....	366, 374	336, 345	705		
— Frais accessoires.....	355, 375	256, 345	.....	164, 701	
— Homologation. Caractère provisoire des homologations. ...	.....	141	215, 404	88	
— Formalités.....	84, 132, 339, 544, 572, 735	24, 134, 141, 196, 336, 344, 444, 554	215, 374, 485, 585	132, 184, 226, 268, 379, 705, 771	245, 300, 307, 310
— Réduction au profit de certaines catégories de voyageurs.....	.....	443	.....	.....	211
— Relèvement des taxes après leur abaissement.....	14, 37, 146, 154, 155, 189, 341, 366, 521	.....	33, 98, 159, 189, 449, 558		

Droits réservés au Cnam et à ses partenaires

	TOME I	TOME II	TOME III	TOME V	TOME VI
	Pages.	Pages.	Pages.	Pages.	Pages.
Tarifs. Revision périodique.....	34, 37, 49, 55, 64, 85, 92, 134, 146, 151, 188, 198, 325, 351, 693, 701, 716, 772	.....	374, 581	.....	338
— Unification.....	72, 88, 113, 177, 402, 730	335, 440, 470, 550	155, 211, 332, 373, 442, 570, 584, 717	113, 123, 523, 566, 701, 744	92, 130, 176, 181, 243, 284, 309
Tarifs belges.....	.....	.....	388	734, 742	73, 336
Tarifs communs.....	.....	.....	30, 33, 154, 373, 583	129, 523, 567	77, 88, 98
Tarifs de concurrence ou de détournement.....	.....	.....	181, 449, 566, 785	97, 114	118, 227
Tarifs différentiels appliqués aux marchandises.....	343, 729	336	154, 403, 571, 587, 716	127, 704, 734	73, 181, 243, 336
— aux voyageurs.....	.....	553	548	.....	175, 336
Tarifs à la distance.....	.....	335	211, 570, 587	127	
Tarifs étrangers.....	506	156, 349, 548,	198, 403, 443, 767	120, 123	156, 175, 180, 183, 189, 196, 225
Tarifs exceptionnels pour certains transports.....	128, 146, 147, 155				
Tarifs d'exportation.....	.....	335, 355	154, 373, 447, 570, 785	.....	73, 369
Tarifs de gare à gare	.....	469	585	523, 744	73, 92, 181, 284, 309, 336
Tarifs généraux.....	.....	.....	373, 581	126, 127, 523, 566, 701	
Tarifs d'importation.....	.....	.....	387, 591	79	73, 98, 124, 177, 249, 209
Tarifs internationaux.....	326	.....	154, 373, 448, 584, 590	129	73, 92, 167, 177, 182, 263, 284, 302, 307
Tarifs des jours fériés.....	.....	366, 441	221, 342	395	88, 208, 280
Tarifs légaux.....	.....	.....	402, 580	125	
Tarifs des marchandises en grande vitesse.....	.....	.....	.....	123	180
— en petite vitesse.....	.....	.....	.....	123	
Tarifs de moyenne vitesse.....	.....	340	159, 442		
Tarifs particuliers.....	.....	.....	.....	.....	118
Tarifs réduits pour les ouvriers..	.....	443	.....	.....	89, 208
Tarifs de saison.....	407	553	155	705	
Tarifs spéciaux.....	339, 342, 351, 375, 402, 661, 729, 750	134, 287, 335, 386, 441, 470, 553	154, 373, 442, 571, 883, 717	126, 127, 523, 566, 701	98, 118, 209, 243, 249, 337
Tarifs des trains rapides.....	.....	256, 341, 520			
Tarifs de transit.....	.....	335, 355	154, 212, 373, 447, 584	.....	98, 309, 313
Tarifs des voyageurs.	.....	.. ..	.....	119, 563, 746	72
Tarifs par wagon complet.....	.....	353	717	128	181
Taxes à disposition.....	.....	.....	.....	.....	334
Timbres des récépissés.....	.....	.....	27		
Trains. Nombre, composition et horaire.....	572	.....	600	302, 700	38, 70
Trains d'ouvriers. (Voir aussi Tarifs réduits pour les ouvriers.	.....	.....	.....	.....	210
Trains sanitaires.....	.....	.....	.....	.....	273
Traités d'affermage et de fusion. (Voir : Affermage. Fusion.)....					

Droits réservés au Cnam et à ses partenaires

	TOME I	TOME II	TOME III	TOME V	TOME VI
	Pages.	Pages.	Pages.	Pages.	Pages.
Traités de correspondance. (Voir: Correspondances.)	.....	.....	.....	706	
Traités d'exploitation	.....	.....	7, 243, 285, 330, 425, 523, 595, 613	.....	67
Traités particuliers	38, 706, 732	134, 345, 386, 553	771		
Traités secrets	38	.....	189		
Trafic. (Importance du trafic des marchandises et de celui des voyageurs.)	.....	.....	344, 386	121, 125	
Trafic des lignes nouvelles	.....	.....	.....	740	
Tramways. Approbation des projets	.....	.....	.....	225	
— Articles de la loi du 11 juin 1880 communs aux chemins de fer d'intérêt local et aux tramways	.....	.....	.....	234	
— Cahier des charges type	.....	.....	.....	253	
— Concession	.....	.....	.....	217	
— Concours de l'Etat et des localités	.....	.....	.....	228, 242	
— Déclaration d'utilité publique	.....	.....	.....	217	
— Définition	.....	.....	.....	213	
— Enquête préalable à la concession	.....	.....	.....	237	
— Exploitation	.....	.....	.....	239	
— Expropriation des terrains	.....	.....	.....	223	
— Impôt des prestations ; redevances au profit des communes	.....	.....	.....	227	
— Police	.....	.....	.....	232	
— Régime antérieur à la loi du 11 juin 1880	.....	.....	.....	171	
— Rétrocession	.....	.....	.....	220	
— Subventions. (Voir : Concours de l'État et des localités.)					
— Suppression en fin de concession	.....	.....	.....	228	
— Tarifs	.....	.....	.....	226	
— Tramways s'étendant sur le territoire de plusieurs départements	.....	.....	.....	217	
Transit. Importance du transit	110, 267, 270, 442, 529, 712	444, 542	106, 148, 197	114, 474	
— Régime spécial des tarifs de transit	131, 156, 270, 352, 532	263, 335, 355, 443			
Transit, sur rails étrangers, des marchandises françaises	.....	.....	.....	48	
Transmission d'un réseau à l'autre	.....	.....	155, 217, 374, 442, 554		
Transport (Délais de). (Voir : Délais.)					
Transports (Agences de). (Voir : Agences de transport.)					
Transports communs à plusieurs réseaux	.....	.....	.....	700	
Transports internationaux. Conférence de Berne	.....	.....	.....	484	

Droits réservés au Cnam et à ses partenaires

	TOME I	TOME II	TOME III	TOME V	TOME VI
	Pages.	Pages.	Pages.	Pages.	Pages.
Tansports de matériaux pour les chemins de fer	.....	329			
Transports militaires. (Voir : Immunités au profit des services publics)					
Transports par wagon particulier. (Voir : Wagons appartenant à des particuliers.)					
Transsaharien	.....	.....	.....	40, 258	
Travaux accessoires imputés au compte d'exploitation	.....	.....	285, 295, 362		
Travaux supplémentaires avant la clôture du compte de premier établissement.	.....	429, 463, 474, 483, 510, 558	171, 255, 271, 361, 597		
— après la clôture du compte de premier établissement	.....	138, 178, 282, 430, 463, 475, 483, 510, 558	597		
— sans clôture du compte de premier établissement.	.....	.....	.....	110, 401, 574, 626, 699, 711	69, 92, 98, 124, 155, 172, 242, 304
Troncs communs	147, 157, 221, 413, 551, 733	.....	134, 242		
Vente de livres et journaux dans les gares	.....	.....	.....	.....	46
Vérification des comptes des Compagnies. (Voir : Comptes des Compagnies.)					
Vérification des marchandises. (Voir aussi : Réception des marchandises.)	.....	.....	.....	482	
Vitesse accélérée pour le transport des marchandises.	.....	.....	159		
— mixte	.....	.....	159, 442		
Vitesse des trains	94, 145, 192, 659	339	.....	122	264
Voie étroite	.....	370	9, 302, 315, 430, 569, 608, 637	722, 740, 793	35, 65, 316
Voie unique. (Construction et capacité de transport.)	.....	.....	219		
Voies ferrées des ports					
Voies ferrées sur routes. (Voir aussi : Chemins de fer sur routes; tramways.)	.....	81, 388			
Voirie. (Classement des chemins de fer dans la grande voirie)	90, 465	.....	.....	255	
Voitures à vapeur	.....	.....	.....	156	
Voyageurs. Admission des voyageurs de 3e classe dans les trains express	745, 771	341, 441, 553	181, 363	706	212
— Bien-être des voyageurs	325, 356, 363, 643, 701	18, 342	181	122, 699	180
— Dangers de l'isolement des voyageurs. (Voir aussi : Communication des agents des trains avec les voyageurs.)	.....	520	424		
— Mouvement des voyageurs.	.....	.....	.....	121	
Wagons appartenant à des particuliers	12	81, 346	136, 445		

FIN DE LA DEUXIÈME TABLE

Droits réservés au Cnam et à ses partenaires

III.—TABLE GÉNÉRALE ALPHABÉTIQUE

DES CHEMINS OU SECTIONS FAISANT SPÉCIALEMENT L'OBJET DES ACTES RELATÉS DANS LES TOMES I, II, III (1), V, VI

(1) Le tome IV ne contient que des textes ou des documents statistiques.

Droits réservés au Cnam et à ses partenaires

	TOME I	TOME II	TOME III	TOME V	TOME VI
	Pages.	Pages.	Pages.	Pages.	Pages.
Abancourt à Saint-Omer-en-Chaussée	.....	.....	26, 595, 649	.....	79
Abancourt au Tréport	.....	505	649	.....	80
Abbeville (Embranchement d')	.....	453	269		
Abbeville à Béthune	.....	512			
Abbeville à Eu et au Tréport	.....	.....	268		
Abbeville à Granvillers	.....	.....	.....	.....	261
Abscon (Embranchement d')	.....	.....	224	.....	80
Abscon à Denain	35				
Achette (aujourd'hui Aulnoye) à Valenciennes	.....	268			
Achiet à Bapaume	.....	422			
Achiet à Vélu-Bertincourt	.....	.....	649		
Acquigny à Dreux et embranchement	.....	504			
Acquigny à Évreux	.....	.....	650		
Affreville à Haouch-Moghzen	.....	.....	713		
Agde à Clermont	.....	187			
Agde à la mer	.....	.....	693		
Agde à Lodève	.....	85, 187			
Agde à Mèze	.....	407			
Agen à Limoges	.....	50, 128			
Agen à Tarbes	.....	115, 151, 187			
Aiguebelle à Chambéry	.....	.....	.....	695	
Aigues-Mortes à Lunel	.....	242, 308			
Aillevillers à Jussey	.....	.....	687		
Aillevillers à Lure, avec embranchement sur Plombières et sur le Val-d'Ajol	.....	.....	58, 65		
Aillevillers au Val-d'Ajol	.....	.....	.....	34	
Aïn-Beïda au réseau de la province de Constantine	.....	.....	713	283	
Aïn-Témouchent à la Senia	.....	.....	.....	689	
Aïn-Témouchent et la Senia (d'un point à déterminer entre) au massif minier du Rio-Salado	.....	.....	712		
Aïn-Thizy à Mascara	.....	.....	713		
Ajaccio à Propriano	.....	.....	692		
Ajaccio à Ucciani	.....	.....	542		
Aire à Berguette	.....	404			
Aix à Annecy	.....	218, 309, 461			
Aix à Carnoules	.....	459			
Aix à Marseille	.....	308			
Aix à Pertuis	.....	132, 179, 242			
Aix à Rognac	534	26, 179			
Aix à Valdonne	.....	.....	.....	.....	64
Alais à Beaucaire	21	26, 179			
Alais à Bessèges	.....	80, 398, 461	.....	544	
Alais à Brioude	.....	131, 179, 263			
Alais à Brioude (Ligne de à Mende)	.....	.....	.....	.....	82
Alais à la Grand'Combe	35	26, 179			
Alais au Pouzin	.....	320, 405			
Alais au Pouzin et embranchement sur Aubenas	.....	320			
Alais au Rhône	.....	.....	251	85	
Albertville à Annecy	.....	.....	691	650	286, 317
Albertville à la ligne du Rhône au Mont-Cenis	.....	460			
Albertville à Moutiers	.....	.....	163, 651	88	

Droits réservés au Cnam et à ses partenaires

	TOME I	TOME II	TOME III	TOME V	TOME VI
	Pages.	Pages.	Pages.	Pages.	Pages.
Albi à Carmaux		76, 390			
Albi à Castres		325, 354			
Albi à Saint-Affrique (Section d')				344	82
Albi à Toulouse		130, 175			
Albi au Vigan			278	9, 344	278
Alençon sur Chartres	548				
Alençon à Condé-sur-Huisne		524	650		
Alençon à Domfront			264, 537, 599	273	87
Alger à Blidah		207, 258, 330			
Alger à Constantine		207			
Alger à Oran		207			
Allevard (forges) au Cheylas			414		
Allevard (mines) au Cheylas			161		
Allier (Réseau d'intérêt local de l')					37
Allier aux mines de Giers	149				
Alma (L') à la Maison-Carrée			350	282	
Alma (L') à Ménerville (Col des Beni-Aïcha)			455	282	
Alma (pont de l') aux Moulineaux			292		
Alpes (Percée des)				470	
Amagne à Hirson			278, 619		84
Amagne à Vouziers		420	649		
Amagne à Vouziers et à Apremont				378, 386, 692	84
Ambérieux à Bourg et Macon		52, 179			
Ambérieux à Champagnole			691		
Ambérieux à Montalieu					67
Ambérieux à Villebois, vers Montalieu-Vercieu		505			
Ambert à Darsac				365	
Ambert à la ligne du Puy à Saint-Georges-d'Aurac			692		
Ambert à Thiers		460	121		
Amblagnieu-Pourcieu (Carrières de) à Montalieu-Vercieu					37
Amiens à Boulogne	360	12, 182			
Amiens à Canaples			163, 595, 648		79
Amiens à Dijon			141		
Amiens (Saleux) à Montsoult			29, 270, 594		
Amiens à Rouen		108, 182, 186			
Amiens à Tergnier		147, 182			
Amiens à la vallée de l'Ourcq			268		
Andelot à Champagnole		310, 354, 461			
Andelys (Embranchement sur les) partant de la ligne de Pont-de-l'Arche à Gisors			650		
Andelys (Les) à Saint-Pierre-de-Louviers			48		280
Andelys (Les) à Saussay-la-Vache, par Ecouis			118		
Andilly à Langres			541	293, 372	84
Andrest à Mont-de-Marsan		187			
Andrézieux à Montbrison		131, 179, 242			
Andrézieux à Roanne	7, 66, 194	113			
Andrézieux à Saint-Etienne	3				
Anduze à Lezan			136		

Droits réservés au Cnam et à ses partenaires

	TOME I	TOME II	TOME III	TOME V	TOME VI
	Pages.	Pages.	Pages.	Pages.	Pages.
Anduze à la ligne de Rodez à Milhau....	.....	.....	692		
Anduze à Saint-Jean-du-Gard.....	.....	.....	.....	.....	64
Angers à Beaufort.....	.....	.....	49		
Angers à Laval.....	.....	426			
Angers à la Flèche.....	.....	.....	116, 359, 619	93, 107, 559, 674	75, 321
Angers à Montreuil-Bellay.....	.....	.....	49, 467		
Angers au Mans.....	.....	99, 135, 186			
Angers à Niort.....	.....	131, 242	.....	107	
Angers à Saint-Lô.....	.....	108			
Angers à la limite de la Sarthe, vers la Flèche.....	.....	.....	278, 359, 650		
Angoulême à Limoges.....	.....	467	356, 464	27	74
Angoulême à Marmande.....	.....	.....	248, 543	560	75
Angoulême à Saintes.....	.....	248, 271	356, 464		
Aniche à Somain.....	570				
Aniche (Mines d') à la ligne du Nord, vers Somain,.....	.....	518			
Anizy à Chauny.....	.....	516	330	.....	78
Annecy à Aix.....	.....	218, 309, 461			
Annecy à Albertville.....	.....	.....	691	650	286, 317
Annecy à Annemasse.....	.....	.....	121		
Annecy à Annemasse, avec embranchement sur la frontière suisse.....	.....	.....	121		
Annecy à Ayton.....	.....	284			
Annemasse à Annecy.....	.....	460	121		
Annemasse à Annecy, avec embranchement sur la frontière suisse.....	.....	.....	121		
Annemasse à Collonges.....	.....	460			
Annemasse à Genève.....	.....	.....	.....	672	
Annonay à Firminy.....	.....	.....	278	.....	64
Annonay à Saint-Rambert.....	.....	248, 309, 320			
Anor à Aulnoye.....	.....	147, 182, 263			
Anor à Erquelines.....	.....	516			
Anor à Jeumont.....	.....	.....	330, 544	.....	78
Antoing à Saint-Amand (Raccordement, à la frontière, des sections française et belge du chemin de fer d').....	.....	.....	457		
Anvin vers Calais.....	.....	.....	328		
Anzin à Denain.....	570				
Anzin à la frontière de Belgique.....	.....	500			
Anzin à la frontière de Belgique, vers Peruwelz.....	.....	.....	160		
Apremont à Vouziers.....	.....	.....	47	378	
Apremont à Vouziers et à Amagne.....	.....	.....	.....	378, 386, 692	84
Apt (Embranchement d').....	.....	310, 405			
Apt à Volx.....	.....	.....	692		
Apt à la ligne de Forcalquier à Volx....	.....	.....	.....	326	64
Arcachon à La Teste.....	.....	124, 187			
Arches à Laveline.....	.....	421	.....	378, 385	
Arches à Saint-Dié.....	.....	.....	649	.....	84
Arcs (Les) à Draguignan.....	.....	179			
Argent à Beaune-la-Rollande.....	.....	.....	139	395	42, 43, 75
Argent au Blanc.....	.....	.....	690	633	75

Droits réservés au Cnam et à ses partenaires

	TOME I	TOME II	TOME III	TOME V	TOME VI
	Pages.	Pages.	Pages.	Pages.	Pages.
Argentan à Granville	.....	99, 186			
Argenteuil à Asnières	538				
Argenteuil à Ermont	.....	147, 182, 508			
Argenteuil à ou près Mantes	.....	.....	.....	.....	87
Argenteuil à Paris	.....	99, 186			
Argenton au Blanc	.....	.....	650	.....	256
Argenton à La Châtre	.....	.....	.....	.....	256
Arles aux carrières de Fontvieille	.....	.....	47		
Arles à Lunel	.....	308			
Arles à la Tour-Saint-Louis	.....	.....	96	.....	57
Arles-sur-Tech à Elne	.....	.....	.....	50	82
Arles-sur-Tech à Perpignan	.....	.....	278		
Arlon à Longuyon	.....	124			
Armentières à Bauvin-Provin	.....	.....	.....	.....	43
Armentières à Bazoches	.....	.....	.....	635	84
Armentières à la frontière de Belgique	.....	400	594	.....	78
Armentières à Berguette	.....	516	6, 330	.....	78
Armentières à Don	.....	.....	268, 611		
Armentières à Halluin	.....	.....	.....	.....	261
Armentières et Hénin-Liétard à Don	.....	.....	331, 611	.....	79
Armentières à Lens, par Don	.....	.....	416, 593, 686	.....	78
Armentières à Ostende	.....	.....	.....	397	
Armentières à Tourcoing et à Roubaix	.....	.....	417, 593, 686	.....	78, 260
Arras à Doullens	.....	.....	49, 595, 649	.....	79
Arras à Etaples	.....	453, 507	269		
Arras à Hazebrouck	.....	147, 182			
Arras à la limite du département de la Somme	.....	.....	164		
Arreau à Lannemezan	.....	.....	693	644	82
Artres à Denain et à Saint-Amand	.....	.....	115, 417		
Artres à Denain (Ligne d') à Lourches	.....	.....	417		
Arvant à Clermont	.....	128, 179			
Arvant à Montgon	.....	.....	125		
Arvant à Pont-de-Montgon	.....	.....	.....	713	
Arvant à Saint-Etienne	.....	128, 179			
Arzew (Salines) au port d'Arzew	.....	.....	.....	444	
Arzew et Mostaganem à Rélizane	.....	208			
Arzew à Saïda (Ligne d') à Mécheria	.....	.....	.....	458	
Asnières à Argenteuil	538	.....			
Aubagne à Fuveau	.....	309			
Aubenas à la ligne d'Alais au Pouzin	.....	320, 405			
Aubenas à Largentière (Embranchement)	.....	.....	692		
Aubenaze à Prades	.....	.....	166		
Aubigné à la Flèche	.....	305, 473	.....	107	
Aubigny-au-Bac à Somain	.....	.....	224	35	80
Aubusson à Busseau-d'Ahun	.....	304			
Aubusson à Felletin	.....	.....	280, 359	20, 376, 560, 673	75
Auch à Bazas	.....	.....	693	636	
Auch à Eauze et à Bazas	.....	.....	.....	.....	82, 264
Auch à Lannemezan	.....	.....	693		
Auch à Toulouse	.....	325, 362			
Auchey-aux-Bois (Chemin industriel d')	.....	206			
Auchy-sous-Bois (Embranchement des mines d')	.....	.....	461		
Audincourt à Montbéliard	.....	131, 179, 461			
Aulnay-lez-Bondy à Bondy	.....	.....	28, 461	278	84

Droits réservés au Cnam et à ses partenaires

	TOME I	TOME II	TOME III	TOME V	TOME VI
	Pages.	Pages.	Pages	Pages.	Pages.
Aulnay-sur-Odon à Caen	.....	.....	25		
Aulnoye (autrefois Achette) à Anor	.....	147, 182, 263			
Auneau à Chartres	.....	.....	5, 358, 466		
Auneau à Dreux	.....	.....	649	.....	87
Auneau à Etampes	.....	.....	.....	23	
Auneau à Maintenon	.....	.....	5	23	
Auneau à Paris	.....	.....	688		
Auneau à la limite de Seine-et-Oise, vers Étampes	.....	.....	5, 649	.....	75
Auneau à Limours	.....	.....	.....	.....	258
Auray à Pontivy	.....	109			
Auray à Quiberon	.....	.....	632, 689	376, 673	75
Aurillac au Buisson	.....	.....	.....	559	
Aurillac à Saint-Denis-lez-Martel	.....	424, 452	375	.....	75
Aurillac à Saint-Denis-lez-Martel (Ligne de) à Mauriac	.....	.....	.....	76	75
Aurillac à Uzerches	.....	.....	690	.....	258, 287, 322
Aurillac à Vendes	.....	.....	284.375		
Auteuil (Gare) à la porte de Boulogne	.....	.....	292	.....	280
Auteuil à Paris	.....	99, 186			
Auteuil à Passy et aux Batignolles	.....	44			
Auxerre à Cercy-la-Tour	.....	248			
Auxerre à Gien	.....	424, 455	375	21	64
Auxerre à Nevers et Cercy-la-Tour	.....	309			
Auxerre à La Roche	.....	68, 178			
Auxerre à Vitry-le-François	.....	.....	687		
Auxonne à Chagny	.....	.....	.....	72	64
Auxonne à Gray	565	9, 179			
Avallon aux lignes d'Auxerre, de Nevers, et de Paris à Dijon		310, 334			
Avallon à Bourges	.....	.....	687	367, 631	205, 256
Avallon à Dracy-Saint-Loup	.....	.....	169		
Avallon à Nuits-sous-Ravières	.....	.....	277, 537	.....	64
Avesnes à Sars-Poteries	.....	.....	.....	.....	78
Avesnes à Solre-le-Château	.....	.....	593, 687		
Avesnes-le-Comte à Savy-Berlette	.....	.....	329		
Avignon (Traversée du Rhône)	.....	.....	692	.....	64
Avignon à Gap, avec embranchement de Pertuis à Aix et d'Orgon à Miramas	.....	132, 179, 242			
Avignon à Lyon	547, 589, 636, 702, 765, 776,	26			
Avignon à Marseille	321, 578, 636, 644, 663, 728 752	26, 48			
Avignon à Valence					
Avranches à Domfront	.....	.....	.....	382	87
Avranches à la limite de la Manche, vers Domfront	.....	.....	650, 688		
Avranches à Passais	.....	.....	49		
Avricourt à Cirey	.....	479			
Avricourt à Dieuze	.....	.....	52		
Avrilly à Varennes sur Allier	.....	.....	.....	.....	37
Ax à Tarascon-sur-Ariège	.....	.....	253		
Ayton à Annecy	.....	284			
Azay-le-Rideau à Crouzilles	.....	.....	360		
Baccarat à Badonviller	.....	.....	627	376	84
Badonviller à Baccarat	.....	.....	627	376	84

Droits réservés au Cnam et à ses partenaires

	TOME I	TOME II	TOME III	TOME V	TOME VI
	Pages.	Pages.	Pages.	Pages.	Pages.
Bafoulabé à Kayes (Médine)	.....	.....	.....	289, 399, 629	
Bagnères-de-Bigorre à Tarbes	.....	151, 187			
Bagnères-de-Luchon à Montréjeau	.....	325, 362			
Bâle à Strasbourg	91, 194, 303, 358	16, 77	52		
Ballon à la Forge d'Antoigné, par Montbizot	.....	.....	.....	84	
Bapaume à Achiet	.....	422			
Bapaume à Marcoing	.....	.....	118, 163		
Barbezieux à Châteauneuf	.....	505	650		
Barbezieux à un point entre Montendre et Cavignac	.....	.....	376, 690		
Barcarès (Le) à Perpignan	.....	.....	.....	453	
Barcelone à Tarragone	.....	.....	.....	.....	52
Barcelonnette à Savines	.....	.....	691		
Barentin à Duclair et Caudebec	.....	.....	293	446	
Barfleur à Valognes et embranchement	.....	.....	348		
Barfleur à Valognes et Saint-Wast	.....	.....	.....	.....	33
Barizey-la-Côte à Neufchâteau	.....	.....	.....	.....	32, 84
Baroncourt à Etain	.....	230, 289	687	6	
Barr à Strasbourg	.....	291, 362	53		
Bar-sur-Seine à Châtillon-sur-Seine	.....	123, 184			
Bar-sur-Seine (Embranchement de)	.....	.....			
Bas-Evette à Giromagny	.....	.....	.....	51, 674	42, 84
Bassée (La) à Béthune	.....	361			
Bassée (La) à Lille	.....	334, 361			
Bastia à Cazamozza	.....	.....	.....	674	42
Bastia à Corte	.....	.....	542	688	
Bastide-Rouairoux (La) à Bize	.....	.....	693		
Batignolles (Les) à Passy et à Auteuil	.....	44			
Batna à Biskra	.....	.....	713	283	
Batna à El-Guerrah	.....	.....	713	282	
Baugé à la Flèche	.....	.....	.....	93, 107	
Baugé au Mans	.....	.....	116		
Bauvin-Provin à Armentières	.....	.....	.....	.....	43
Bauvin-Provin à Lens	.....	.....	.....	674	
Bavière (Frontière de) à Strasbourg	.....	15			
Bayonne à Biarritz	.....	.....	163		
Bayonne à Bordeaux	98, 570	44, 49, 187			
Bayonne à Irun	.....	187, 358			
Bayonne à Saint-Jean-Pied-de-Port	.....	.....	693	353	82
Bayonne à Toulouse	.....	115, 151, 187			
Bazancourt à Bétheniville	.....	501	.....	.....	32, 84
Bazas à Auch	.....	.....	691	636	82, 264
Bazas à Eauze	.....	.....	.....	636	82
Bazas à Langon	.....	323, 354			
Bazoches à Armentières	.....	.....	.....	635	84
Beaucaire à Alais	21	26, 179			
Beaucaire à Remoulins	.....	.....	166		
Beaufort à Angers	.....	.....	49		
Beaujeu à Belleville	.....	499	459		
Beaumont-Hague à Cherbourg	.....	.....	688		
Beaumont-de-Lomagne à Castelsarrazin	.....	.....	.....	358	82
Beaumont-de-Lomagne à Gimont	.....	.....	.....	.....	82
Beaumont-Persan à Hermes	.....	.....	348		
Beaune-la-Rollande à Argent	.....	.....	139	395	42, 43, 75
Beaune-la-Rollande à Toury	.....	.....	.....	.....	257
Beaupréau à Chalonnes	.....	.....	49	381	

Droits réservés au Cnam et à ses partenaires

	TOME I	TOME II	TOME III	TOME V	TOME VI
	Pages.	Pages.	Pages.	Pages.	Pages.
Beaupréau à Cholet	.....	.....	650		
Beautiran à Hostens	.....	.....	349	454	
Beauvais à Clermont	.....	.....	26, 595	.....	79
Beauvais à Creil	.....	64, 148, 182			
Beauvais à Gisors	.....	.....	26, 595, 649	.....	79
Beauvais à Gournay	.....	148, 182, 242			
Beauvais à Saint-Just	.....	.....	26		
Bec-d'Allier à Clermont, avec embranchement sur Nevers	558	21			
Bec-d'Allier à Vierzon	433, 633, 653				
Bédarieux à Mazamet	.....	482	122		
Bedous à Oloron	.....	.....	693		
Belfort vers l'Alsace, par Senheim	.....	.....	.....	.....	272
Belfort à Besançon	.....	68, 77, 178			
Belfort à Dijon	.....	77, 178			
Belfort à Giromagny	.....	.....	687		
Belfort à Guebwiller	.....	272, 289	53		
Belfort à la frontière suisse, vers Porrentruy	.....	.....	58		
Belgique (Frontière de) vers Peruwelz, à Anzin	.....	500			
Belgique (Frontière de) à Armentières	.....	490	534	.....	78
Belgique (Frontière de) à Charleville	.....	124			
Belgique (Frontière de) à Dunkerque	.....	.....	594	.....	78
Belgique (Frontière de) vers Marche, à Givet	.....	183, 291			
Belgique (Frontière de) à Gorcy	.....	.....	457		
Belgique (Frontière de) à Haumont	.....	83			
Belgique (Frontière de) à Hazebrouck	.....	403			
Belgique (Frontière de) à Lille	52, 194, 317, 358, 359, 452				
Belgique (Frontière de) à la vallée de la Moselle	.....	.....	57.		
Belgique (Frontière de) vers Tournay, à Orchies	.....	.....	594		
Belgique (Frontière de) à Paris	52, 360, 497	182			
Belgique (Frontière de) à Paris, et embranchements sur Calais et Dunkerque.	497				
Belgique (Frontière de) à Roubaix	.....	.....	593, 686	.....	78
Belgique (Frontière de) vers Bouillon, à Sedan	.....	.....	57		
Belgique (Frontière de) vers Chimay, à Signy-le-Petit	.....	291			
Belgique (Frontière de) près Anor, à Soissons	.....	147, 182			
Belgique (Frontière de) à Valenciennes	194, 317, 359, 452				
Belgique (Frontière de) à Valenciennes, par Condé	.....	382			
Bellac à Confolens	.....	.....	690	.....	258
Bellac à la Cluse	.....	.....	.....	.....	67
Bellegarde à la Cluse et à Bourg	.....	.....	351		
Bellême à Mamers	.....	.....	.....	273	
Belleville à Beaujeu	.....	499	459		
Benet à Fontenay-le-Comte	.....	.....	276, 359, 537	372	

Droits réservés au Cnam et à ses partenaires

	TOME I	TOME II	TOME III	TOME V	TOME VI
	Pages.	Pages.	Pages.	Pages.	Pages.
Benet à la ligne de Niort à Ruffec	.....	.....	689		
Beni-Mansour à Bougie	.....	.....	713	283	
Bergerac au Buisson-de-Cabans	.....	.....	121		
Bergerac à Libourne	.....	248, 265, 473, 502			
Bergerac à Mussidan	.. ..	93, 128, 175			
Berguette à Aire	.....	404			
Berguette à Armentières	.....	516	6, 330	.....	78
Berguette à Saint-Omer	.....	516	6, 330	.....	78
Berjou-Pont-d'Ouilly à Falaise	.....	524	650	.....	88
Bernay à Echauffour	.....	.. ..	265, 537, 599	.....	87
Bernay à Gacé	.....	.....	265		
Bernay à Pont-l'Evêque	.....	....	.....	.....	325
Bernay à la Trinité	.....	.....	.....	273	
Berrouaghia à Mouzaïaville, par Haouch-Moghzen	.....	.....	713		
Berrouaghia aux Trembles	.....	.....	713		
Bertholène à Espalion	.....	.....	.....	.....	323
Besançon à Belfort	.....	68, 77, 178			
Besançon à Dijon	.....	7, 9, 77, 178			
Besançon (Embranchement de la Viotte)	.....	403			
Besançon à Gray	.....	228			
Besançon à la frontière suisse	.....	424, 451	.....	.....	43, 64
Besançon au Locle, par Morteau et le col des Roches	.....	.....	.....	672	
Besançon à Morteau	.....	.....	122, 629	.....	64
Besançon à Vesoul	.....	228			
Beslé à la Chapelle-sur-Erdre	.....	.....	689	.....	87
Bessé à Château-du-Loir	.....	.....	.....	.....	255
Bessé à Savigny	.....	.....	.....	.....	255
Bessèges à Alais	.....	80, 398, 461	.....	544	
Bétheniville à Bazancourt	.....	501	.....	.....	39, 84
Bétheniville à Challeranges	.....	.....	.....	.. ..	32, 39, 84
Béthune (Embranchement)	.....	453	269		
Béthune à Abbeville	.....	512			
Béthune à la Bassée	.....	361			
Béthune à Lille	.....	.....	331, 595	.....	79
Beuzeval à Dives	.....	.....	.....	673	
Beuzeval à Villers	.....	.....	.....	.....	87
Beuzeville à Lillebonne et Port-Jérôme, par Bolbec	.....	.....	291	446	
Béziers à Graissessac	.....	25, 158, 232, 325, 390			
Biarritz à Bayonne	.....	....	163		
Billom à Vertaizon	.....	.....	47		
Biskra à Batna	.....	.....	713	283	
Bize à la Bastide-Rouairoux	.....	... .	693		
Bize à Narbonne	.....	.....	253		
Bizerte à Tunis	.....	.....	.....	661	
Blanc (Le) à Argent	.....	.....	690	633	75
Blanc (Le) à Argenton	.....	.....	650	.....	256
Blanc (Le) à Civray	.....	... .	278, 617	.....	75
Blanc (Le) à Poitiers	....	.....	278, 617	.....	75
Blanc (Le) à Tournon-Saint-Martin	.....	.....	650	.....	256
Blanc-Misseron à Saint-Amand	.....	.....	330, 595	.....	79

Droits réservés au Cnam et à ses partenaires

	TOME I	TOME II	TOME III	TOME V	TOME V
	Pages.	Pages.	Pages.	Pages.	Pages.
Blayais (Chemin de fer du)	.....	.....	347	454	
Blaye à Saint-Mariens	.....	467	3, 356, 464		
Blesme à Saint-Dizier	610				
Blesme à Gray	.....	17, 19, 184			
Blidah à Alger	.....	207, 258, 330			
Blidah à Saint-Denis-du-Sig	.....	330			42, 75,
Blois à Romorantin	.....	.....	.....	560	255
Blois à Saint-Aignan	.....	.....	689		
Blois à Vendôme	.....	.....	359	376	
Boisleux à Marquion	.....	.....	118		
Boissy-Saint-Léger à Brie-Comte-Robert	.....	.....			
	.....	446, 502			
Boissy-Saint-Léger à la Varenne	.....	446			
Bondy à Aulnay-lez-Bondy	.....	.....	28, 461	278	84
Bône à Constantine, par Guelma	.....	208			
Bône-Guelma	.....	.....	117, 626	49	
Bonifacio à Casamozza	.....	.....	692		
Bonson à Saint-Bonnet-le-Château	.....	524	.....	638	64
Bordeaux à Bayonne	98, 570	44, 49, 187			
Bordeaux à Cavignac	.....	.....	690	362	
Bordeaux à Cette	538, 779	34, 44, 187			
Bordeaux (Jonction du Midi et du Médoc)	.....	.....	.....	.....	.....
	.....	.....	.....	.....	82
Bordeaux à Lacanau	.....	.....	349	454	
Bordeaux à la Teste	64, 159, 226, 303, 318, 633, 682	45, 74, 187			
Bordeaux à Langon	149				
Bordeaux à Lyon	.....	50			
Bordeaux à Orléans	98, 241, 387, 682, 751	21			
Bordeaux à Paris	.....	175			
Bordeaux (Raccordement des gares de)	.....	135, 150, 187			
Bordeaux à la Sauve	.....	504	356, 461	.....	74
Bordeaux à Tours	751				
Bordeaux au Verdon	.....	152, 244, 288	51		
Bordeaux (Voies des quais de)	.....	.....	.....	448	
Bordj-Bouïra aux Trembles	.....	.....	.....	283	
Bort à Felletin	.....	.....	690	.....	287, 322
Bort à Neussargues	.....	.....	376, 691	.....	258
Bort à Ussel	.....	.....	.....	.....	258
Bossey-Veyrier à Genève Cornavin	.....	.....	.....	672	
Bougie à Beni-Mansour	.....	.....	713	283	
Bougie à l'Oued-Tixter	.....	.....	713	283	
Bougie à Sétif	.....	208			
Boulogne à Amiens	360	12, 182			
Boulogne (Porte de) à la gare d'Auteuil	.....	.....	292	.....	280
Boulogne à Calais	.....	147, 182, 248, 508			
Boulogne à Saint-Omer	.....	516			
Boulogne-sur-Seine (Tramways)	.....	81			

Droits réservés au Cnam et à ses partenaires

	TOME I	TOME II	TOME III	TOME V	TOME VI
	Pages.	Pages.	Pages.	Pages.	Pages.
Boulogne (Hesdigneul) à Saint-Omer....	.....	.....	330		
Bouquemaison à Doullens.....	.....	.....	595, 649	.....	79
Bouquemaison à Frévent.....	.....	.....	49, 164, 595, 649	.....	79
Bouquemaison à Gamaches.....	.....	505	164		
Bourbonne-les-Bains à la ligne de Paris à Mulhouse, par Voisey.....	.....	.....	58		
Bourdon (Usine de) au Grand-Central....	.....	87			
Bourg à Ambérieux et Mâcon.....	.....	52, 179			
Bourg à Châlon-sur-Saône.....	.....	404	28		
Bourg à la Cluse.....	.....	.....	.....	.....	67
Bourg à la Cluse et à Bellegarde.....	.....	404			
Bourg à Saint-Germain-du-Plain.....	.....	.....	.....	.....	67
Bourg à Sathonay.....	.....	277	28	.....	67
Bourg-du-Bost à Montmoreau.....	.....	.....	.....	.....	50
Bourg-la-Reine à Orsay.....	.....	56			
Bourganeuf à Felletin,.....	.....	.....	690	.....	257
Bourganeuf à Vieilleville.....	.....	.....	276, 359	20, 560, 674	42, 43, 75
Bourges à Avallon.....	.....	.....	687	367, 631	205, 256
Bourges à Clermont.....	250				
Bourges à Gien.....	.....	.....	.....	395	
Bourges à Gien et Argent et Beaune-la-Rollande.....	.....	.....	139	.....	75
Bourges à Issoudun.....	.....	.....	377, 690		
Bourges à Montluçon.....	.....	130, 175			
Bourron à Filay.....	.....	.....	165		
Boussens à Saint Girons.....	.....	248, 325			
Bouveret (Le) à Thonon, par Saint-Gingolph.....	.....	.....	.....	.....	672
Bouxwiller à Steinbourg.....	.....	504			
Bram à Lavelanet,.....	.....	.....	.....	370	82
Bressuire à Poitiers.....	.....	424, 452,	358		
Bressuire à la Roche-sur-Yon.....	.....	248, 276	357		
Bressuire à Tours.....	.....	424, 452, 525	23, 357		
Brest à Châteaulin.....	.....	107			
Brest au Conquet.....	.....	.....	689		
Brest à Laberwrach.....	.....	.....	.....	.....	280
Brest à Rennes.....	.....	101, 186			
Breteuil-ville à Breteuil-station.....	.....	.....	26, 595 649	.....	79
Brétigny à Tours.....	.....	.....	.....	106	
Breuil-Barret à Fontenay-le-Comte.....	.....	.....	.....	651	
Briançon à la frontière.....	.....	.....	.....	320	
Briançon à Gap.....	.....	.....	169		
Brias à Bully-Grenay.....	.....	.....	328, 595, 649	.....	79
Brie-Comte-Robert à Boissy-Saint-Léger.	.....	446, 502			
Brie-Comte-Robert à la ligne de Paris à Belfort.....	.....	.....	.....	.....	84
Brienne-le-Château à Saint-Florentin (Section de).....	.....	.....	.....	328	
Brienne-le-Château à Vitry-le-François (Section de).....	.....	.....	.....	62	
Brienne-le-Château à Sorcy.....	.....	.....	.....	.....	84
Brioude à Alais.....	.....	131, 179, 263			
Briouze à la Ferté-Macé.....	.....	425	650		
Brive à Limoges.....	.....	131, 362	690	351, 560	75
Brive au Lot (Raccordement avec le chemin de Cahors à Capdenac).....	.....	.....	.....	333	

Droits réservés au Cnam et à ses partenaires

	TOME I	TOME II	TOME III	TOME V	TOME VI
	Pages.	Pages.	Pages.	Pages.	Pages.
Brive à Montauban	.....	.....	375, 618	560	75
Brive à Tulle	.....	94, 128, 176, 304			
Brohinière (La) à la ligne de Châteaulin à Landerneau	.....	.....	689		
Brohinière (La) à Dinan	.....	.....	689		
Brohinière (La) à Dinan et à Dinard	.....	.....	.....	350	87
Brohinière (La) à Ploërmel	.....	.....	.....	.....	43, 87
Brou à Chartres	.....	.....	5, 358, 466		
Brou à la Loupe	.....	.....	5	23	
Brou à Savigny	.....	.....	466		
Brou à Savigny et à la ligne de Château-du-Loir à Saint-Calais	.....	.....	.....	372	
Brou vers Saint-Calais	.....	.....	5, 25, 358		
Bruay (Embranchement de)	.....	.....	.....	.....	79
Bruay (Raccordement des lignes de Lille à Valenciennes et d'Anzin à la frontière)	.....	.....	27		
Bruay (mines de) à la ligne des houillères du Pas-de-Calais	.....	206, 420	27		
Bruyères à Gerbéviller	.....	.....	687	646	84
Buisson (Le) à Aurillac	.....	.....	.....	559	
Buisson (Le) à Saint-Denis	.....	.....	.....	.....	75
Buisson-de-Cabans (Le) à Bergerac	.....	.....	121		
Bully-Grenay à Brias	.....	.....	328, 595, 649	.....	79
Bully-Grenay au canal d'Aire à la Bassée	.....	204			
Bully-Grenay à Violaines	.....	.....	595	.....	79
Burg-Allassac (Le) à Hautefort	.....	.....	.....	355	73, 257
Busigny à Hirson	.....	.....	687	8	78
Busigny à Somain	.....	182			
Bussang à Saint-Maurice	.....	.....	687	658	84
Busseau-d'Ahun à Aubusson	.....	304			
Bussière-Galant à Saillat	.....	.....	277, 359, 537	372	74
Bussière-Galant à Saint-Yrieix	.....	.....	690	.....	256
Buzançais à Vierzon	.....	.....	.....	791	
Buzy à Laruns	.....	.....	278, 534	.....	42, 82
Caen à Aulnay-sur-Odon	.....	.....	25		
Caen à Cherbourg	548				
Caen à Cherbourg (Ligne de) à Port d'Isigny	.....	.....	.....	372	
Caen à Courseulles-sur-Mer	.....	.....	46		
Caen à Dozulé	.....	.....	265, 537, 599	273	87
Caen au Mans	548				
Caen à Rouen	548				
Caen à Saint-Lô et à Vire	.....	.....	.....	.....	87
Caffiers aux mines de Réty	.....	.....	325		
Cagnes à Draguignan	.....	.....	.....	643	
Cahors à Capdenac	.....	.....	278, 623	559	73
Cahors à Capdenac (Raccordement avec le chemin de Brives au Lot)	.....	.....	.....	333	
Cahors à Moissac	.....	.....	694	.....	256, 322
Cahors à Montauban	.....	.....	281, 360	.....	43
Calade (La) à Salon	.....	.....	692		
Calais à Anvin	.....	.....	328		
Calais à Dunkerque	.....	.....	6, 330	.....	78
Calais à Lille	98, 158, 497				

Droits réservés au Cnam et à ses partenaires

	TOME I	TOME II	TOME III	TOME V	TOME VI
	Pages.	Pages.	Pages.	Pages.	Pages.
Calais à Marseille	.....	.....	98	793	339
Calvi à Ponte-Leccia	.....	.....	692	652	
Camaret à Châteaulin	.....	.....	689		
Cambrai à Douai	.....	.....	224	.....	80
Cambrai à Dour	.....	.....	28, 270, 457, 594		
Cambrai à Epehy	.....	.....	46		
Cambrai à Saint-Just	.....	.....	649	.....	80
Canal du Berry à Commentry	452				
Canal de Bourgogne à Epinac	8				
Canal du Centre au Creuzot	90, 317				
Canal du Centre à Epinac	63				
Canal latéral à la Garonne	.....	.....	.....	.....	265
Canal du Loing à Long-Rocher	24				
Canal du Midi	.....	160, 391, 498	.....	.....	265
Canal du Nivernais à Decize	228				
Canaples à Amiens	.....	.....	163, 595, 648	.....	79
Canaples à Doullens	.....	.....	649		
Candé à Segré	.....	.....	.....	676	87
Cany (Embranchement de)	.....	.....	.....	446	
Capdenac à Cahors	.....	.....	278, 623	559	75
Capdenac à Cahors (Raccordement avec le chemin de Brive au Lot)	.....	.....	.....	333	
Carcassonne à Quillan	.....	325, 354			
Carentan à Carteret	.....	.....	116, 650	389	87
Carentan à la ligne de Sottevast à Coutances	.....	.....	688		
Carentan à Port-Bail	.....	.....	650		
Carhaix à Châteaulin	.....	.....	.....	.....	280
Carhaix à Guingamp	.....	.....	689	640	
Carhaix à Loudéac	.....	.....	.....	357	
Carhaix à Loudéac et à Saint-Méen	.....	.....	.....	.....	87
Carhaix à Morlaix	.....	.....	689	349	87
Carhaix à Quimperlé	.....	.....	689		
Carignan à Messempré	.....	420	.....		
Carmaux à Alby	.....	76, 390	.....		
Carmaux à Rodez	.....	.....	278	15	82
Carmaux à un point entre Vidrac et la Guépie	.....	.....	693		
Carmaux à Vindrac	.....	.....	.....	.....	82
Carnoules à Aix	.....	459			
Carpentras à Sorgues	.....	131, 179, 239			
Carteret à Carentan	.....	320	116, 650	389	87
Carvin (Embranchement des mines de)	.....	335			
Carvin à Orchies	.....	.....	.....	.....	261
Casamozza à Bastia	.....	.....	.....	674	42
Casamozza à Bonifacio	.....	.....	692	645	
Casamozza à Fium'Orbo (Section)	.....	.....	.....	645	
Caserne (La) Moidrey	.....	.....	325		
Castanet-le Haut à Estréchoux	.....	.....	692	.....	286
Casteljaloux à Roquefort	.....	.....	253		
Castellane à Digne	.....	.....	.....	354	
Castellane (Mines de) à Valdonne	.....	362			
Castelnau à Margaux	.....	.....	.....	84	
Castelnaudary à Castres	538	151, 187, 242			
Castelsarrazin à Beaumont-de-Lomagne	.....	.....	.....	358	82
Castelsarrazin à Lombez	.....	.....	693	358	264
Castets à Tartas	.....	.....	.....	536	

Droits réservés au Cnam et à ses partenaires

	TOME I	TOME II	TOME III	TOME V	TOME VI
	Pages.	Pages.	Pages.	Pages.	Pages.
Castres à Alby	.....	325, 354			
Castres à Castelnaudary	538	151, 187, 242			
Castres à Mazamet	.....	325, 354			
Castres à Saint-Sulpice	.....	.....	253		
Cateau à Laon (Section du)	.....	.....	.....	335	78
Cateau (Le) (aujourd'hui Busigny) à Somain	.....	13			
Cateau (Le) à Solesmes	.....	.....	.....	.....	43
Cateau (Le) à Valenciennes	.....	.....	271, 416, 611	.....	78
Catelet (Le) à Denain	.....	.....	.....	540	
Caudebec à Duclair et à Barentin	.....	.....	293	446	
Caudebec-lez-Elbeuf au Neubourg	.....	.....	48	.....	87
Caulnes à Ploërmel	.....	.....	276, 534, 599		
Caunes à Moux	.....	.....	253		
Cavaillon à Gap	.....	132, 179			
Cavaillon à Miramas	.....	179, 242			
Cavaillon à Salon	.....	179			
Cavignac à Bordeaux	.....	.....	690	362	
Cazaux (Etang de) à la Teste	.....	.....	115		
Ceinture intérieure de Paris (Chemin de fer de)	.....	.....	.....	531	
Ceinture de Paris (Rive droite)	.....	4, 357	.....	531	
Ceinture de Paris (Rive gauche)	.....	247, 363			
Ceinture de Paris (rive gauche). Raccordement avec la ligne de Paris à Auneau	.....	.....	687		
Ceinture de Paris (Rive gauche). Raccordement avec la ligne de Paris à Vincennes	.....	.....	415, 543		
Ceinture de Paris (Rive gauche). Raccordement de la ligne du pont de l'Alma à Courbevoie	.....	.....	687		
Cercy-la-Tour à Auxerre	.....	248, 309			
Cercy-la-Tour à Gilly-sur-Loire	.....	424, 454	169		
Cette à Bordeaux	538, 770	34, 44, 187			
Cette à Marseille	.....	311			
Cette à Montbazin	.....	.....	253		
Cette à Montpellier	37	26			
Cette à Tarascon	.....	179			
Chagny à Auxonne	.....	.....	.....	72	64
Chagny à la ligne de Dôle à Dijon	.....	.....	691		
Chagny à Nevers	.....	131, 179, 461			
Chagny à Seurre	.....	.....	691		
Chalindrey à Dijon	.....	309			
Chalindrey à Mirecourt	.....	.....	541	21, 33, 293, 372	84
Challans au Goulet de Fromentine	.....	.....	689		
Challeranges à Bétheniville	.....	.....	.....	.....	32, 39, 4
Challeranges à Vouziers	.....	.....	649		
Chalmaison aux Ormes	.....	.....	.....	.....	84
Chalon-sur-Saône à Bourg	.....	404	26		
Chalon-sur-Saône à Cluny	.....	.....	631		
Chalon-sur-Saône à Lons-le-Saulnier	.....	401	650	.....	67
Chalon-sur-Saône à Lyon	410, 752				
Chalon-sur-Saône à Roanne et embranchement	.....	.....	115	89	

Droits réservés au Cnam et à ses partenaires

	TOME I	TOME II	TOME III	TOME V	TOME VI
	Pages.	Pages.	Pages.	Pages.	Pages.
Chalon-sur-Saône à Roanne et à Montchanin	.....	.....	.....	.....	64
Chalonnes à Beaupréau	.....	.....	49	381	
Chalonnes à Faye	.....	.....	49		
Chalonnes à Nantes	.....	.....	650		
Chalonnes à Thouarcé	.....	.....	467		
Châlons (Embranchement du camp de)	.....	148, 184			
Châlons à Orléans	.....	355, 424, 451, 522	465		
Châlons à Troyes et à Sens	.....	.....	.....	.....	84
Chambéry à Aiguebelle	.....	.....	.....	695	
Chambéry à Saint-André-le-Gaz	.....	.....	169		
Chamblet à la ligne de Montluçon à Moulins	.....	206			
Chambouchard à Commentry	.....	.....	.....	.....	37
Chamonix à la Roche	.....	.....	691	337	286, 318
Chantilly à Senlis	.....	147, 182			
Champagnole à Ambérieux	.....	.....	691		
Champagnole à Andelot	.....	310, 354, 461			
Champagnole à Lons-le-Saulnier	.....	.....	691	69	64
Champagnole à Morez	.....	.....	.....	.....	64
Champagnole à ou près Tancua	.....	.....	.....	68	
Champigneulles à Jarville	.....	.....	65		
Chantelle à Ebreuil	.....	.....	.....	.....	37
Chapelle-sur-Erdre (La) à Beslé	.....	.....	689	.....	87
Chapelle-sur-Erdre (La) à Guéméné	.....	.....	.....	360	286
Chapelle (Raccordement des gares de la Villette et de la)	.....	4			
Chapus (Le) à Tonnay-Charente	.....	.....	122, 356		
Charleval à la limite de l'Eure	.....	.....	48		
Charleville à la frontière, vers Givet	.....	124, 185			
Charleville à Mézières et à Reims	.....	64, 185			
Charlieu à Cluny	.....	.....	650		
Charmes à Rambervillers	.....	497			
Chartres sur Alençon	549				
Chartres à Auneau	.....	.....	5, 358, 466		
Chartres à Brou	.....	.....	5, 358, 466		
Chartres à Orléans	.....	.....	6, 358, 466		
Chartres à Saint-Georges	.....	.....	466	.....	87
Chartres à Versailles	602, 607, 626, 647				
Chars à Magny	.....	478			
Chasse et Vénissieux (Raccordement de)	.....	.....	.....	.....	64
Châteaubriant à Nantes	.....	472	.....	107, 558	
Châteaubriant à Ploërmel	.....	.....	535, 689	632	87
Châteaubriant à Redon	.....	.....	292		
Châteaubriant à Rennes	.....	.....	278, 457, 599	21	87
Châteaubriant à Rennes et à Vitré	.....	.....	.....	376	
Châteaubriant à Rennes (Embranchement de la ligne de) à Vitré	.....	.....	457, 599		
Châteaubriant à Sablé	.....	426			
Châteaubriant à Saint-Nazaire	.....	.....	278, 599, 697	.....	87
Châteaulin à Brest	.....	107			
Châteaulin à Camaret	.....	.....	689		
Châteaulin à Carhaix	.....	.....	.....	.....	280
Châteaulin à Landerneau	.....	247, 304			

Droits réservés au Cnam et à ses partenaires

	TOME I	TOME II	TOME III	TOME V	TOME VI
	Pages.	Pages.	Pages.	Pages.	Pages.
Châteaulin à Nantes (Savenay). Embranchement d'Auray à Pontivy	.....	109, 175			
Châteaumeillant à la Guerche	.....	.....	455	.....	256
Châteaumeillant à Nevers	.....	.....	650		
Châteauneuf à Barbezieux	.....	505	650		
Châteauneuf à Senonches	.....	.....	4		
Château-Chinon à Tamnay	.....	.....	691	71	64
Château-du-Loir à Bessé	.....	.....	.....	.....	255
Château-du-Loir à la Flèche	.....	.....	.....	.....	321
Château-du-Loir à Pont-de-Braye	.....	.....	.....	107, 558	
Château-du-Loir à Saint-Calais	.....	.....	650	.....	74, 254
Château-du-Loir à Saumur	.....	.....	689	330	
Château-du-Loir à Vendôme	.....	.....	116, 359		
Châteaurenault à Port-Boulet	.....	.....	.....	542	
Châteauroux à Limoges	559	21			
Château-Salins à Nancy	.....	.....	285, 627, 649		
Château-Salins à Nancy, avec embranchement sur Vic	.....	479			
Château-Thierry à Laon	.....	.....	687	634	
Châtel-Censoir à Sermizelles	.....	.....	277		
Châtellerault à Loudun	.....	.....	535,690	57	
Châtellerault à Tournon-Saint-Martin	.....	.....	690	60	75
Châtillon-sur-Chalaronne à Marlieux	.....	.....	328		
Châtillon-sur-Seine à Bar-sur-Seine	.....	291, 362			
Châtillon-sur-Seine à Chaumont (Bricon)	.....	248, 289			
Châtillon-sur-Seine à Is-sur-Tille	.....	.....	283		
Châtillon à Nuits-sous-Ravière	.....	131, 179			
Châtre (La) à Argenton	.....	.....	.....	.....	256
Châtre (La) à Tournon	.....	.....	47, 360	.....	75, 255
Chaum à la frontière espagnole, au Pont-du-Roi	.....	.....	693	469	
Chaumont (Bricon) à Châtillon-sur-Seine	.....	248, 289			
Chaumont à Pagny	.....	248, 289			
Chaumont à Toul	.....	248			
Chauny à Anisy	.....	516	330	.....	78
Chauny à Saint-Gobain	.....	115			
Chauvigny à Nouaillé	.....	.....	.....	674	42
Chemazé à Craon	.....	.....	223, 293		
Cherbourg à Beaumont-Hague	.....	.....	688		
Cherbourg à Caen	548	186, 299			
Cherbourg à Paris	548	41, 99			
Chérencé-le-Roussel à Montsecret	.....	.....	328	36	286, 325
Cheylas aux mines d'Allevard	.....	.....	161		
Cheylas aux forges d'Allevard	.....	.....	414		
Chinon à l'Isle-Bouchard	.....	.....	.....	674	
Chinon à Port-Boulet	.....	.....	.....	376, 673	
Cholet à Beaupréau	.....	.....	650		
Cholet à Clisson	.....	.....	276, 359	20, 376, 673	
Cholet à Fontenay-le-Comte	.....	.....	360, 376, 689	656	
Cholet à Nantes	.....	.....	.....	381	
Cholet vers Nantes	.....	.....	49, 348		
Cirey à Avricourt	.....	479			
Civray au Blanc	.....	.....	278, 617	.....	75
Civray à Saint-Jean-d'Angély	.....	.....	690		
Clamecy à Cosne (Section de)	.....	.....	.....	367	
Clamecy à Triguères	.....	.....	277, 375	.....	43, 64
Clères à Motteville	.....	.....	293		
Clermont à Arvant	.....	128			
Clermont à Agde	.....	187			
Clermont à Beauvais	.....	.....	26, 595	.....	79

Droits réservés au Cnam et à ses partenaires

	TOME I	TOME II	TOME III	TOME V	TOME VI
	Pages.	Pages.	Pages.	Pages.	Pages.
Clermont au Bec-d'Allier, avec embranchement sur Nevers	559	21			
Clermont à Bourges	250				
Clermont à Estrées-Saint-Denis	.....	.....	595, 649	.....	79
Clermont à Lempdes	.....	50			
Clermont à Lodève	.....	187			
Clermont à Montauban	.....	50			
Clermont à Montbrison	.....	248, 309			
Clermont à Saint-Germain-des-Fossés	.....	128, 179			
Clermont à Tulle	.....	421, 451	34, 463	.....	74
Clisson à Cholet	.....	.....	276, 359	20, 376, 673	
Cluny à Chalon-sur-Saône	.....	.....	651		
Cluny à Charlieu	.....	.....	650		
Cluny vers Roanne	.....	.....	415		
Cluses à la Roche (Section de)	.....	.....	.....	337	64, 205
Cluse (La) à Saint-Claude	.....	.....	.....	70	
Cognac à Surgères	.....	.....	46, 650		
Collonges à Annemasse	.....	460			
Collonges à Lyon-Saint-Clair	.....	.....	.....	.....	64
Collonges à Thonon	.....	240, 309, 461	124		
Colombey à Favières	.....	.....	.....	376	84
Colombey à Mirecourt	.....	.....	627		
Colombey à Toul	.....	.....	48, 627, 649	376, 380	84
Colmar à Munster	.....	402			
Colmar au Rhin	.....	504			
Comines à Lille	.....	507, 516	330	.....	78
Commentry (mines de) au canal du Berry	452	89, 361	326		
Commentry à Chambouchard	.....	.....	.....	.....	37
Commentry à Gannat	.....	248, 304			
Commequiers à Croix-de-Vie	.....	.....	348		
Compiègne à Roye	.....	.....	349, 595, 649	.....	79
Compiègne à Soissons	.....	.....	275, 593	20, 273	78
Concarneau à Rosporden	.....	.....	689	4	42, 75
Conches à Laigle	.....	99, 186			
Condé-sur-Huisne à Alençon	.....	524	650		
Condom à Port-Sainte-Marie	.....	481, 502			
Condom à Riscle	.....	.....	253		
Conflans à la ligne de Paris à Dieppe, près Pontoise	.....	.....	247, 292		
Confolens à Bellac	.....	.....	690	.....	258
Confolens à la ligne de Civray au Blanc	.....	.....	278, 617	.....	256
Confolens à Exideuil	.....	.....	117, 356	.....	75
Coni à Nice	.....	.....	692		
Connerré à Courtalain	.....	.....	688		
Conquet (Le) à Brest	.....	.....	689		
Consolre (Embranchement de)	.....	.....	.....	.....	262
Constantine (Réseau de la province de) à Aïn-Beïda	.....	.....	.....	283	
Constantine à Alger	.....	207			
Constantine à Bône par Guelma	.....	208			
Constantine à Philippeville	.....	207, 230			
Constantine à Sétif et embranchement sur Batna	.....	.....	262		
Corbeil à Melun et à Montereau	.....	.....	.....	.....	64
Corbeil à Montargis	.....	92			
Corbeil à Nevers	.....	92			
Cornimont à Remiremont	.....	.....	347	544	286
Corte à Bastia	.....	.....	542	688	

Droits réservés au Cnam et à ses partenaires

	TOME I	TOME II	TOME III	TOME V	TOME VI
	Pages.	Pages.	Pages.	Pages.	Pages.
Corte à Mezzana	.....	.....	.....	11, 688	
Cosne à Clamecy (Section de)	.....	.....	.....	367	
Cosne à Moulins	.....	.....	.....	.....	37
Cosne à Saint-Sauveur	.....	.....	687		
Coulommiers (Embranchement de)	.....	184			
Coulommiers à la Ferté-Gaucher	.....	.....	58		
Courbevoie (Raccordement de la ligne de Paris à Rouen à celle de Paris à Versailles, rive droite)	.....	.....	291		
Courbevoie aux Moulineaux	.....	.....	293		
Cours à Saint-Victor	.....	.....	604	37	
Courseulles-sur-Mer à Caen	.....	.....	46		
Courtalain à Connerré	.....	.....	688		
Courtalain à Thorigné	.....	.....	.....	339	
Coutances à Regnéville	.....	.....	688	.....	279
Coutances à Sottevast	.....	424, 453	293		
Couterne à La Ferté-Macé	.....	.....	265, 599	20, 273	87
Coutras à Périgueux	.....	50, 128			
Coutras à Saintes	.....	247, 271	356, 464		
Craon à Chemazé	.....	.....	223, 293		
Crécy-Mortiers à la Fère	.....	.....	347	.....	286
Creil à Beauvais	.....	64, 148, 182			
Creil à Paris	.....	67, 182			
Creil à Saint-Quentin	497	12, 182			
Crépy (Raccordement de la ligne de Rivecourt à Ormoy-Villers avec celle de Chantilly à)	.....	.....	595, 649	.....	79
Crépy à Senlis	.....	147, 182, 242			
Crest à Livron	.....	131, 179, 203, 320			
Crest à Privas	.....	131, 179, 203, 320			
Creusot (Mines et usines du) au canal du Centre	90, 347	525			
Croisic (Le) à Saint-Nazaire	.....	424, 452	357, 465		
Croisic (Le) à Saint-Nazaire et à Guérande	.....	.....	.....	.....	74, 255
Croix-Rousse (La) à Sathonay	.....	241, 357	34	38	67
Croix-de-Vie (Embranchement de)	.....	.....	116, 348, 467		
Cromey (mines de) à la ligne de Moulins à Chagny	.....	206			
Crouzilles à Azay-le-Rideau	.....	.....	360		
Culoz à la frontière sarde	.....	150, 479			
Cusset à Vichy	.....	.....	691		
Cysoing à Templeuve	.....	.....	.....	.....	261
Dakar à Saint-Louis	.....	.....	.....	289, 399, 677	
Dannemarie et Montiers-sur-Saulx (Embranchements de)	.....	.....	49		
Darnieulles à Jussey	.....	.....	.....	340	84
Darsac à Ambert	.....	.....	.....	365	
Dax à Ramours	.....	115, 151, 187			
Dax à Saint-Sever	.....	.....	693	352	82
Deauville à Dives	.....	.....	599, 607	21	
Deauville à Dozulé	.....	.....	265		
Decize au canal du Nivernais	228				
Delle à Audincourt	.....	179			
Delle à Montbéliard	.....	131, 179, 461	.....	.....	49

Droits réservés au Cnam et à ses partenaires

	TOME I	TOME II	TOME III	TOME V	TOME VI
	Pages.	Pages.	Pages.	Pages.	Pages.
Delle à Morvillars	.....	.....	.....	.....	49
Denain à Abscon	35				
Denain à Anzin	570				
Denain à Artres et Saint-Amand	.....	.....	115, 417		
Denain au Catelet	.....	.....	.....	540	
Denain (Embranchement des forges de)	.....	333			
Denain à Saint-Amand	.....	.....	417, 593	.....	78, 261
Denain à Saint-Waast-le-Haut	35				
Denain à Valenciennes	.....	.....	593, 686		
Dieppe (Embranchement de)	534, 600				
Dieppe à Eu	.....	.....	688	55	87
Dieppe au Havre	.....	99, 186	688	.....	87
Dieppe à Paris	66, 98, 129				
Dieppe à Paris, par Pontoise	.....	186			
Dieuze à Rechicourt (Avricourt)	.....	248, 274	52		
Digne (Embranchement de)	.....	310, 422			
Digne à Castellane	.....	.....	.....	354	
Digne à Draguignan	.....	.....	692		
Digne à Saint-André	.....	.....	.....	.....	64
Dijon à Amiens	.....	.....	141		
Dijon à Belfort	.....	178			
Dijon à Besançon	.....	7, 9, 79, 178			
Dijon à Chalindrey	.....	309			
Dijon à Langres	.....	248			
Dijon à Mulhouse	565				
Dijon à Paris	410				
Dijon à Saint-Amour	.....	.....	168		
Dinan à la Brohinière	.....	.....	689	.....	87
Dinan à Dinard	.....	.....	689	.....	87
Dinan à Saint-Lô	.....	107			
Dinard à Dinan	.....	.....	689		
Dinard à Dinan et à la Brohinière	.....	.....	.....	359	
Dives à Beuzeval	.....	.....	.....	673	
Dives à Deauville	.....	.....	599, 607	21	
Dives à Mézidon	.....	.....	25, 650	377, 390	87
Dives à Trouville	.....	.....	.....	.....	87
Divonne à Longeray	.....	.....	.....	325	
Divonne à la ligne de Lyon à Genève	.....	.....	691		
Dôle à Salins	565	11, 114, 173			
Dôle à Poligny	.....	.....	.....	363	58, 64
Dombes (Sathonay à Bourg)	.....	.....	28		
Dombes et Sud-Est (Compagnie des)	.....	.....	.....	.....	67
Domfront à Alençon	.....	.....	264, 537, 599	273	87
Domfront à Avranches	.....	.....	.....	382	87
Domfront à la limite de la Manche	.....	.....	650, 688		
Don à Armentières	.....	.....	268, 416, 611		
Don à Dunkerque	.....	.....	.....	.....	261
Don à Hénin-Liétard	.....	.....	115, 595, 648		
Don à Hénin-Liétard et Armentières	.....	.....	331	.....	79
Don à Lens	.....	.....	268, 416, 611		
Don à Templeuve	.....	.....	686	.....	78, 261
Donchery (Vrigne-Meuse) à Vrigne-aux-Bois	.....	420			
Dorat (Le) à Limoges	.....	.....	277, 359, 537	372	74
Dorat (Le) à Magnac-Laval	.....	.....	690	.....	258

Droits réservés au Cnam et à ses partenaires

	TOME I	TOME II	TOME III	TOME V	TOME VI
	Pages.	Pages.	Pages.	Pages.	Pages.
Douai à Cambrai	.....	.....	224	.....	80
Douai à Orchies et à la frontière belge, vers Tournai	.....	.....	238, 270, 594		
Douai à Tournai	.....	.....	.....	168	
Douarnenez à Quimper	.....	.....	376, 689	4	43, 75
Doulevant-le-Château à Vassy	.....	.....	545		
Doullens à Arras	.....	.....	49, 595, 649	.....	79
Doullens à Bouquemaison	.....	.....	595, 649	.....	79
Doullens à Canaples	.....	.....	649		
Doullens à Frévent	.....	.....	595, 649	.....	79
Doullens à Gamaches	.....	.....	.....	.....	80
Doullens à la limite du Pas-de-Calais	.....	.....	164		
Dour à Cambrai	.....	.....	29, 270, 457, 594		
Dourges (mines de) à la ligne des houillères du Pas-de-Calais	.....	206, 525			
Douzies à Valenciennes	.....	.....	49, 331, 595, 648	.....	79
Dozulé à Caen	.....	.....	265, 537, 599	273	87
Dozulé à Deauville	.....	.....	265		
Dracy-Saint-Loup à Avallon	.....	.....	169		
Draguignan aux Arcs	.....	179			
Draguignan à Cagnes	.....	.....	.....	643	
Draguignan à Digne	.....	.....	692		
Draguignan à Grasse (Section de)	.....	.....	.....	643	
Draguignan à Mirabeau	.....	.....	692		
Dreux à Acquigny	.....	504			
Dreux à Auneau et à la limite de Seine-et-Oise	.....	.....	649	.....	87
Dreux à Maintenon	.....	.....	5	23	
Drocourt à Hénin-Liétard	.....	.....	.....	.....	41
Duclair à Barentin	.....	.....	293		
Duclair à Barentin et à Caudebec	.....	.....	.....	446	
Dun à Montmédy	.....	.....	687		
Dunkerque à Calais, par Gravelines	.....	516	6, 330	.....	78
Dunkerque à Don	.....	.....	.....	.....	261
Dunkerque à la frontière belge	.....	.....	594	.....	78
Dunkerque à Furnes	.....	.....	.....	276	
Dunkerque à Hazebrouck	.....	182, 265			
Dunkerque à Lille	98, 449 497				
Duvivier à Souk-Arrhas et à Sidi-el-Hémessi	.....	.....	409		
Eauze à Bazas	.....	.....	.....	636	
Eauze à Bazas et à Auch	.....	.....	.....	.....	82
Ébreuil à Chantelle	.....	.....	.....	.....	37
Échauffour à Bernay	.....	.....	265, 537, 599	.....	87
Échauffour à la Trinité	.....	.....	.....	376	
Éclaron à Jessains	.....	.....	283, 605	457	
Éclaron à Saint-Dizier	.....	.....	.....	457	
Elbeuf (Embranchement d')	129				
Elbeuf (Raccordement d')	.....	.....	.....	674	
Elbeuf (Raccordement des lignes de l'Ouest et d'Orléans à Rouen)	.....	.....	688	.....	42, 87
Elbeuf à Evreux	.....	504			
Elbeuf à Rouen	.....	.....	.....	.....	279
Elbeuf à Rouen-Saint-Sever	.....	.....	.....	63, 674	
Elbeuf à Saint-Georges	.....	.....	.....	22	

Droits réservés au Cnam et à ses partenaires

	TOME	TOME II	TOME III	TOME V	TOME IV
	Pages.	Pages.	Pages.	Pages.	Pages.
El-Guerrah à Batna	.....	.....	713	282	
Elne à Arles-sur-Tech	.....	.....	.....	50	82
Embrun à Sisteron	.....	.....	.....	.....	287
Enet (Fort d') à Saint-Laurent-de-la-Prée	.....	.....	690		
Enghien-les-bains à Montmorency	.....	357			
Epehy à Cambrai	.....	.....	46		
Epehy à Gannes	.....	505			
Epernay à Reims	439, 526	184			
Epernay à Romilly-sur-Seine	.....	501	285, 609		
Epiais-Rhus à Valmondois	.....	.....	.....	.....	35
Epinac au canal de Bourgogne	8	356			
Epinac au canal du Centre	63				
Epinac aux Laumes	.....	.....	.....	331	64
Epinac à Vélars	.....	.....	414	393	
Epinal à Neufchâteau	.....	424, 450	57		
Epinal à Remiremont	.....	219, 289			
Epinay à Luzarches	.....	382, 507	269, 594	.....	386
Epinay-sur-Orge à Palaiseau	.....	.....	688		
Ermont à Argenteuil	.....	147, 182, 508			
Ermont à Méry-sur-Oise, avec raccordement sur Valmondois	.....	.....	48, 416, 595, 611, 648	.....	79
Erquelines à Anor ou Fourmies	.....	516			
Erquelines à Saint-Quentin	.....	13, 182			
Esbly à la ligne de Gretz à Coulommiers	.....	.....	687		
Escarpelle (mines de l') à la ligne du Nord	.....	399			
Espagne (Frontière d') au Pont-du-Roy à Chaum	.....	.....	693		
Espagne (Frontière d') à Port-Vendres	.....	248, 325			
Espalion à Bertholène	.....	.....	.....	.....	323
Espalion à la ligne de Rodez à Sévérac-le Château	.....	.....	692	.....	287
Est-Algérien (Compagnie de l')	.....	.....	.....	47	
Estaque (L') à la Joliette	.....	.....	.....	.....	78
Estaque (L') à Miramas	.....	.....	.....	.....	64
Estaires à la Gorgue	.....	.....	.....	.....	261
Esternay à un point de la vallée de l'Ourcq, entre Mareuil et la Ferté-Milon	.....	.....	283		
Esternay à Provins	.....	.....	687	325	84
Esternay à Romilly	.....	.....	283		
Estréchoux à Castanet-le-Haut	.....	.....	692	.....	286
Estrées-Saint-Denis à Clermont	.....	.....	595, 649,	.....	79
Estrées-Saint-Denis à Froissy	.....	.....	.....	.....	36
Estrées-Saint-Denis à la ligne de Chantilly à Crépy (près Verberie)	.....	.....	349	.....	79
Étaimpuis à Motteville	.....	.....	45		
Étain à Baroncourt	.....	.....	687	6	
Étampes à Auneau	.....	.....	.....	23	
Étampes à la limite de Seine-et-Oise, vers Auneau	.....	.....	.....	.....	75
Étang-la-Ville (L') à Saint Cloud	.....	.....	.....	72	43, 87
Étang à Santenay	.....	310, 354, 461			
Étaples à Arras	.....	453, 507	269		
Étival à Senonces et raccordement	.....	.....	.....	535	
Eu à Dieppe	.....	.....	688	55	87
Eure (Limite de l') à Rouen	.....	.....	466		
Eurville à Lérouville	.....	.....	49		

Droits réservés au Cnam et à ses partenaires

	TOME I	TOME II	TOME III	TOME V	TOME VI
	Pages.	Pages.	Pages.	Pages.	Pages.
Évreux à Acquigny	.....	.....	650		
Évreux à Elbeuf	.....	504			
Évreux à Glos-Montfort	.....	.....	650		
Évreux à La Loupe	.....	.....	.....	.....	87
Évreux au Neubourg	.....	.....	48	.....	87
Évreux à Saint-Georges	.....	.....	48	.....	87
Évreux à Verneuil	.....	.....	48		
Évreux à Verneuil, la Loupe et Brou	.....	.....	.....	23	
Évreux-Ville à Evreux-Navarre	.....	.....	48, 466	.....	87
Exideuil à Confolens	.....	.....	117, 356	.....	75
Exideuil à Ruffec	.....	.....	690		
Eygurande à Montluçon	.....	.....	691	63	75
Eygurande à Vendes	.....	451	465		
Eymoutiers à Limoges	.....	.....	276, 359, 537	372	
Eymoutiers à Meymac	.....	.....	277, 360	20	43
Eymet à la Sauve	.....	.....	690	.....	75
Falaise à Berjou-Pont-d'Ouilly	.....	524	650	.....	88
Falgueyrat à Villeneuve-sur-Lot	.....	.....	691	.....	257
Fampoux à Hazebrouck	497				
Favières à Colombey	.....	.....	.....	376	
Favières à Colombey et Toul	.....	.....	.....	.....	84
Favières à Frenelle	.....	.....	.....	674	42, 84
Fayes à Chalonnes	.....	.....	49		
Fécamp (Embranchement de)	534, 600				
Fécamp à Rouen	.....	99, 186			
Felletin à Aubusson	.....	.....	280	20, 376, 560, 673	75
Felletin à Bort	.....	.....	690	.....	287, 322
Felletin à Bourganeuf	.....	.....	359, 690	.....	257
Felletin à Ussel	.....	.....	.....	.....	257
Fère-Champenoise à Vitry-le-François	.....	.....	687	53	43, 84
Fère (La) à Crécy-Mortiers	.....	.....	347	.....	286
Fère (La) à Reims	.....	43			
Ferfey (Chemin industriel de)	.....	206			
Fergues (mines des) à la station de Caffiers, sur la ligne de Boulogne à Calais	.....	.....	325		
Ferrière-la-Grande (usines de) à la ligne de Saint-Quentin à Erquelines	.....	.....	.....	315	
Ferté-Gaucher (La) à Coulommiers	.....	.....	58		
Ferté-Gaucher (La) à Sézanne	.....	.....	283, 609		
Ferté-Macé (La) à Briouze	.....	425	650		
Ferté-Macé (La) à Couterne	.....	.....	265, 599	20, 273	87
Ferté-Milon (La) à Trilport	.....	.....	.....	.....	30, 84
Ferté-sous-Jouarre (La) à Melun	.....	.....	687		
Fiac à Graulhet	.....	.....	.....	.....	287
Figeac (Embranchement de)	.....	.....	.....	.....	75
Filay à Bourron	.....	.....	469		
Firminy à Annonay	.....	.....	278	.....	64
Fium'Orbo à Casamozza (Section du)	.....	.....	.....	645	
Flamboin à Mouy-sur-Seine	.....	.....	.....	.....	84
Flèche (La) à Angers	.....	.....	116, 359, 619, 650	93, 107, 559, 674	75, 321
Flèche (La) à Aubigné	.....	303, 473	.....	107	
Flèche (La) à Beaugé	.....	.....	.....	93, 107	
Flèche (La) à Château-du-Loir	.....	.....	.....	.....	321
Flèche (La) à Sablé	.....	.....	116, 359, 650		
Flèche (La) à Sablé et à la Suze	.....	.....	.....	107	
Flèche (La) à Saumur	.....	.....	650, 689	7, 559	75
Flèche (La) à la Suze	.....	.....	650		
Fléchinelle (Embranchement des mines de)	.....	262			

Droits réservés au Cnam et à ses partenaires

	TOME I	TOME II	TOME III	TOME V	TOME VI
	Pages.	Pages.	Pages.	Pages.	Pages.
Fléchinelle (Mines de) au canal d'Aire, à la Bassée et à la ligne des houillères du Pas-de-Calais	.....	.....	461		
Flers à Caen	.....	219, 298			
Flers à Mayenne	.....	298, 354			
Florac (Embranchement de)	.....	.....	692		
Foix à Portet-Saint-Simon	.....	115, 151, 187			
Foix à Saint-Girons	.....	.....	693	.....	82
Foix à Tarascon	.....	481			
Fontan à Nice	.....	.....	.....	.....	207
Fontenay-le-Comte à Benet	.....	.....	276, 359, 537	372	
Fontenay-le-Comte à Breuil-Barret	.....	.....	.....	651	
Fontenay-le-Comte à Cholet	.....	.....	360, 376, 689	656	
Fontenay-le-Comte à Velluire	.....	.....	359, 376, 629	373	
Fontvieille (carrières de) à Arles	.....	.....	47		
Forbach à Frouard	526	.....	52		
Forcalquier à Volx	.....	.....	.....	327	64
Forcalquier à Volx (Ligne de) à Apt	.....	.....	.....	326	
Forge d'Antoigné à Ballon, par Montbizon	.....	.....	.....	84	
Fougères à Mayenne	.....	.....	265, 599	20, 372	87
Fougères à la baie du Mont-Saint-Michel	.....	471, 502	.....	75	
Fougères à Saint-Hilaire-du-Harcouët	.....	.....	.....	366	
Fougères à la Selle-en-Luitré	.....	.....	.....	.....	87
Fougères à Vire	.....	.....	688	343, 366	87
Fougères à Vitré	.....	387			
Fougères à Vitré et prolongements	.....	.....	.....	292, 681	
Fougères à Vitré et Moidrey	.....	.....	.....	.....	87
Fourches (Embranchement de)	.....	.....	49		
Fourmies à Erquelines	.....	516			
Fourmies à Jeumont	.....	.....	544		
Fourmies à Maubeuge	.....	.....	.....	447	262
Fraisant à Rans	.....	228			
Fraissinous à Saint-Bonnet	.....	.....	.....	.....	287
Fraize (Embranchement de)	.....	.....	47	378, 385	84
Fréjus aux mines de Reyran et des Vaux	.....	.....	415		
Frenelle à Favières	.....	.....	.....	674	42, 84
Fresnay à Sillé-le-Guillaume	.....	99			
Frévent à Bouquemaison	.....	.....	49, 164, 595	.....	79
Frévent à Doullens	.....	.....	595	.....	79
Frévent à Gamaches	.....	.....	.....	.....	80
Froissy à Estrées-Saint-Denis	.....	.....	.....	.....	36
Fromentine (Goulet de) à Challans	.....	.....	689		
Frouard à Forbach	526	.....	52		
Frouard à Metz	98, 439, 526				
Frouard à Metz et à la frontière	.....	184			
Frouard à Nomény	.....	.....	627		
Furnes à Dunkerque	.....	.....	.....	276	
Fuveau à Aubagne	.....	309			
Gacé à Bernay	.....	.....	265		
Gacé à Sainte-Gauburge	.....	.....	.....	273	
Gamache à Bouquemaison	.....	505	164		
Gamache à Doullens	.....	.....	.....	.....	80
Ganges à Montpellier	.....	.....	692	.....	204
Gannat à Commentry	.....	248, 304			
Gannes à Epehy	.....	505			
Gap à Avignon	.....	132, 242			

Droits réservés au Cnam et à ses partenaires

	TOME I	TOME II	TOME III	TOME V	TOME VI
	Pages.	Pages.	Pages.	Pages.	Pages.
Gap à Briançon	.....	.....	169	320	
Gap à Cavaillon	.....	132, 179			
Gap à la frontière sarde	.....	132, 179	169		
Gap à Grenoble	.....	310, 502			
Genève à Annemasse	.....	.....	.....	672	
Genève à Lyon	.....	52, 179, 334			
Genève-Cornavin à Bossey-Veyrier	.....	.....	.....	672	
Gérardmer à Granges	.....	.....	163	378, 385	84
Gerbéviller à Bruyères	.....	.....	687	646	84
Gerbéviller à Lunéville	.....	.....	48, 649	380, 674	84
Gex à la ligne de Lyon à Genève	.....	.....	691		
Gien à Auxerre	.....	424, 455	375	21	64
Gien à Bourges	.....	.....	139	395	75
Gien à Orléans	.....	131, 354			
Gien à Toucy-Moulins	.....	.....	.....	.....	43
Giers (Mines de) à l'Allier	149				
Gilley à Pontarlier	.....	.....	691	13	64
Gilly-sur-Loire à Cercy-la-Tour	.....	424, 454	169		
Gingy (rivière) à Pondichéry	.....	.....	543		
Gimont à Beaumont-de-Lomagne	.....	.....	.....	.....	82
Giromagny à Bas-Evette	.....	.....	.....	51, 674	42, 84
Giromagny à Belfort	.....	.....	687		
Gisors à Beauvais	.....	.....	26, 595, 649	.....	79
Gisors à Pacy-sur-Eure	.....	.....	650		
Gisors à Pont-de-l'Arche	.....	302, 400	650		
Gisors à Vernonnet	.....	406			
Givet à la frontière belge, vers Marche	.....	291			
Givet à Charleville	.....	185			
Givors à Lozanne	.....	.....	.....	.....	64
Givors à Paray-le-Monial	.....	.....	691	641	
Givors au Pouzin	.....	320			
Givors à la Voulte	.....	422			
Glos-Montfort au Neubourg	.....	.....	118	23	
Glos-Montfort à Pont-Audemer	.....	.....	650		
Glos-sur-Rille à Pont-Audemer	.....	401			
Gondrecourt à Nançois-le-Petit	.....	.....	26, 649	387	84
Gondrecourt à Neufchâteau	.....	.....	91, 275, 537	273	84
Gorcy à la frontière de Belgique	.....	.....	161, 457		
Gorgue (La) à Estaires	.....	.....	.....	.....	261
Gouesnière (La) à Miniac	.....	.....	689	.....	43, 87
Gouesnière (La) à Miniac, par Châteauneuf	.....	.....	.....	63	
Gourdon (Embranchement de)	.....	.....	.....	560	75
Gouttières à Létrade	.....	.....	.....	350	322
Gouttières (Col de) à la ligne de Montluçon à Eygurande	.....	.....	691		
Gournay à Beauvais	.....	148, 182, 242			
Graissessac à Béziers	.....	25, 158, 232, 325, 390			
Grand'Combe (La) à Alais	35	26, 179			
Grande-Ceinture de Paris	.....	.....	239	531	
Grande-Ceinture (Raccordement près l'Etang-la-Ville, entre la ligne de) et la ligne de Paris à Versailles	.....	.....	688		
Grande-Ceinture (Raccordement) à Saint-Germain	.....	.....	688		
Grand-Lucé (Le) au Mans	.....	.....	.....	84	

Droits réservés au Cnam et à ses partenaires

	TOME I	TOME II	TOME III	TOME V	TOME VI
	Pages.	Pages.	Pages.	Pages.	Pages.
Grand-Parc à Rouen	.....	274			
Granges (Embranchement de)	.....	.....	47	378, 385	
Granges à Gérardmer	.....	.....	163	378, 385	84
Granville à Argentan	.....	99, 186			
Granville à Paris					
Granvilliers à Abbeville	.....	.....	.....	.....	261
Grasse (Embranchement de)	.....	248, 309, 321			
Grasse à Draguignan (Section de)	.....	.....	.....	643	
Graulhet au chemin de Castres à Montauban	.....	.....	.....	.....	323
Graulhet au Fiac	.....	.....	.....	.....	287
Gravelines à Watten	.....	455, 507, 516	330	.....	78
Gray à Auxonne	565	9, 179			
Gray à Besançon	.....	228			
Gray à Blesme	.....	17, 19, 184			
Gray à Is-sur-Tille	.....	.....	283		
Gray à Jussey	.....	.....	.....	.....	84
Gray à Gy et à Bucey-les-Gy	.....	.....	118		
Gray à Nancy	.....	72, 184			
Gray à Saint-Dizier	560	72			
Gray à Vesoul	.....	228			
Grenoble (Embranchement de)	98, 517				
Grenoble à Gap	.....	310, 502			
Grenoble à Lyon	.....	120, 179			
Grenoble vers Montmélian	.....	218, 240, 309, 461			
Grenoble à Saint-Rambert	.....	59, 179			
Grenoble à Valence	.....	119, 179			
Güe-Ancerville à Naix-Menaucourt	.....	.....	604		
Guebwiller à Belfort	.....	272, 289	53		
Guelma à Bône	.....	.....	117, 626		
Guelma aux abords du Kroubs (chemin de la Medjerdah)	.....	.....	409		
Guémené à la Chapelle-sur-Erdre	.....	.....	.....	360	286
Guérande au Croisic et à Saint-Nazaire	.....	.....	.....	.....	74, 255
Guérande à Questembert	.....	.....	.....	.....	322
Guerche (La) à Châteaumeillant	.....	.....	455	.....	256
Guerche (La) au chemin de Tours à Montluçon	.....	.....	.....	.....	62
Guéret à un point situé entre Éguzon et Forgevieille	.....	.....	690		
Guéret à Saint-Sébastien	.....	.....	.....	347, 560	75
Guétin à Vierzon	.....	175			
Guingamp à Carhaix	.....	.....	689	640	
Guingamp à Paimpol	.....	.....	689	323	87
Guise à Saint-Quentin	.....	524	649		
Guise à Wimy	.....	.....	593	.....	78
Gy à Gray	.....	.....	118		
Haguenau à Niederbronn	.....	230, 289	53		
Haironville à Triancourt	.....	.....	347		
Halluin à Armentières	.....	.....	.....	.....	261
Halluin à Lille	.....	.....	.....	.....	261
Hammam-el-Lif à Tunis	.....	.....	.....	661	
Haouch-Mogzen à Affreville	.....	.....	713		
Hardinghen (Mines de) à la ligne de Boulogne à Calais, à la station de Caffiers	.....	.....	325		
Harfleur à Montivilliers	.....	.....	291		
Haubourdin à Lille-Saint-André	.....	.....	248	.....	78, 261
Hautefort au Burg-Allassac	.....	.....	.....	355	75, 257

Droits réservés au Cnam et à ses partenaires

	TOME I	TOME II	TOME III	TOME V	TOME VI
	Pages.	Pages.	Pages.	Pages.	Pages.
Hautefort (Embranchement de) à un point entre Objat et Brives	... .	.....	690		
Hautmont à la frontière belge	... .	83			
Hautmont à Mons	.....	182, 204			
Havre (Le) à Dieppe	.....	99, 186	688	.....	87
Havre (Le) à Paris	25, 66, 98, 129				
Havre (Le) à Rouen	25, 98 311	99, 186			
Hazebrouck à Arras	.....	147, 182			
Hazebrouck à la frontière belge	.....	403	594		
Hazebrouck à Don	.....	.....	.....	.....	261
Hazebrouck à Dunkerque	.....	182			
Hazebrouck à Fampoux	497				
Hazebrouck à Templeuve	.....	.....	115, 417		
Hénin-Liétard à Armentières et à Don	.....	.....	.....	.....	79
Hénin-Liétard vers Don	.....	.....	115, 330 595, 648		
Hénin-Liétard à Drocourt	.....	.....	.....	.....	41
Henrichemont à Sancerre	.....	.....	435		
Hermes à Beaumont-Persan	.....	.....	348		
Hersin (Mines de) au canal de Beuvry à Gorre	.....	268			
Hirson à Amagne	.....	.....	378, 619	.....	84
Hirson à Busigny	.....	.....	593, 687	8	78
Hirson à Mézières	.....	183 263	.....	695	
Honfleur à Lisieux	.....	99, 186			
Hostens à Beautiran	.....	.....	349	454	
Hutte (La) à Mamers	.....	.....	292	446	
Hutte (La) à Sillé-le-Guillaume	.....	.....	292		
Hyères (Embranchement d')	.....	309, 320			
Irun à Bayonne	.....	187, 358			
Is-sur-Tille à Châtillon-sur-Seine	.....	.....	283		
Is-sur-Tille à Gray	.....	.....	283		
Isigny (Port d')	.....	.....	....	20	
Isle (L') à Orange	.....	.....	692	.....	64
Isle (L') à Orange par Carpentras	.....	.....	.....	322	
Isle-Bouchard (L') à Chinon	.....	.....	.....	674	
Isle-Bouchard (L') à Port-de-Piles	.....	.....	.....	674	
Issingeaux à la ligne du Puy à Saint-Etienne	.....	.....	.....	... .	206
Issoudun à Bourges	.....	.....	377, 690		
Issoudun à Saint-Florent, par ou près Charost	.....	.....	.....	560, 631	75
Italie (Frontière d') à Saint-Michel (Chemin sur route)	.....	388			
Jarville à Champigneulles	.....	.....	65		
Jessains à Éclaron	.....	.....	283, 605	457	
Jeumont à Anor	.....	.....	331, 544	.....	78
Jeumont à Fourmies	.....	.....	544		
Joliette (La) à l'Estaque	.....	.....	.....	.....	68
Jougne à Pontarlier	.....	131, 179			
Jussey à Aillevillers	.....	.....	687		
Jussey à Darnieulles	.....	.....	.....	340	84
Jussey à Gray	.....	.....	.....	.....	84
Kayes à Bafoulabé	.....	.....	.....	289, 399 629	
Kef-Oum-Theboul à l'embranchement de la Messida	.....	.....	.....	445	
Kehl à Strasbourg	.....	77	52		
Kroubs (Abords du) à Guelma	.....	.....	499		

Droits réservés au Cnam et à ses partenaires

	TOME I	TOME II	TOME III	TOME V	TOME VI
	Pages.	Pages.	Pages.	Pages.	Pages.
Laberwrach à Brest	.....	.....	.....	.....	280
Lacanau à Bordeaux	.....	.....	349	454	
La Châtre à Tournon-Saint-Martin et à Preuilly	.....	.....	.....	6	
La Cluse à Bellegarde	.....	.....	351	.....	67
La Cluse à Bourg	.....	404	.....	.....	67
La Cluse à Saint-Claude	.....	.....	.....	.....	64
La Flèche à Angers	.....	.....	116, 359, 618, 650	93, 107, 559, 674	75, 321
La Flèche à Aubigné	.....	305, 473	.....	107	
La Flèche à Baugé	.....	.....	.....	93, 107	
La Flèche à Château-du-Loir	.....	.....	.....	.....	321
La Flèche à Sablé	.....	.....	116, 359 650		
La Flèche à Sablé et à La Suze	.....	.....	.....	107	
La Flèche à Saumur	.....	.....	650, 689	7, 559	75
La Flèche à la Suze	.....	.....	650		
Lagny à Mortcerf	.....	.....	50, 513, 625		
Lagny à Villeneuve-le-Comte et aux carrières de Neufmoutiers	.....	.....	9, 513, 625		
Laigle à Conches	.....	93, 185			
Laigle à Mortagne	.....	.....	265, 599	20, 376	87
Lalle (Mines de) à la ligne de Bessèges à Alais	.....	518			
Lamarque à Moulis	.....	.....	690	57	
Lambalie à Saint-Lô	.....	426	.....	75	
Landerneau à Châteaulin	.....	247, 304			
Landerneau à Pontivy et à Savenay	.....	.....	.....	107	
Landes de la Gironde (Chemins de fer des)	.....	.....	.....	454	
Langon à Bazas	.....	325, 354			
Langon à Bordeaux	149				
Langon à Libourne	.....	.....	359, 375, 690		
Langres à Andilly	.....	.....	541	293, 372	84
Langres à Dijon	.....	248			
Langres (gare) à Langres (ville)	.....	.....	58		
Langres à Recey-sur-Ource	.....	.....	283		
Lannemezan à Arreau	.....	.....	693	644	82
Lannemezan à Auch	.....	.....	693	.....	264
Lannion à Plouaret	.....	.....	293		
Lannoy à Lille-la-Madeleine	.....	.....	686	.....	264
Laon au Cateau (Section de)	.....	.....	.....	335	78
Laon à Château-Thierry	.....	.....	687	634	
Laon à Liart, vers Mézières	.....	.....	.....	335	78
Laon à Mézières	.....	.....	593, 687	335	
Laon à Reims	.....	148, 185			
Laon à Tergnier	.....	182			
Laon à Valenciennes	.....	.....	593, 687	335	
Lapeyrouse à Sancoins	.....	.....	691		
Laqueuille au Mont-Dore	.....	.....	691	.....	75, 257
Largentière à l'embranchement d'Aubenas	.....	.....	692		
Largentière à Saint-Sernin	.....	.....	.....	.....	64
La Roche-sur-Yon à Nantes	.....	.....	.....	107, 558	
Laruns à Buzy	.....	.....	278, 534	.....	42, 82
Latour à Milhau	.....	310, 325	.....	9	
Laumes (Les) à Épinac	.....	.....	.....	331	64
Laval à Angers	.....	426			
Laval à Mayenne	.....	219, 298			

Droits réservés au Cnam et à ses partenaires

	TOME I	TOME II	TOME III	TOME V	TOME VI
	Pages.	Pages.	Pages.	Pages.	Pages.
Laval à Pouancé	.....	.....	.....	74	87
Lavaud-Franche à la ligne de Montluçon à Eygurande	.....	.....	691	.....	74, 257
Lavelanet à Bram	.....	.....	.....	370	82
Lavelanet à la ligne de Castelnaudary à Carcassonne	.....	.....	693		
Laveline à Arches	.....	421	.....	378, 385	
Laveline à Saint-Dié	.....	.....	.....	378, 385	
Laveline à Saint-Dié et embranchements	.....	.....	47		
Légué (Le) à Saint-Brieuc	.....	.....	689	53	87
Lempdes à Clermont	.....	50			
Lempdes au Lot (Capdenac)	.....	50, 93			
Lempdes à Saint-Etienne	.....	93			
Lens à Armentières	.....	.....	.....	.....	78
Lens à Bauvin-Provin	.....	.....	.....	674	
Lens à Don et Armentières	.....	.....	268, 446, 593, 611, 686		
Lens (Mines de) à la ligne des houillères du Pas-de-Calais et au canal de la Haute-Deule	.....	206, 274	160		
Léon à Saint-Paul-lez-Dax	.....	.....	.....	158	
Lérouville à Eurville	.....	.....	49		
Lérouville à Sedan	.....	424, 450, 519	141	27, 378	84
Lesparre à Saint-Symphorien	.....	.....	349	36	
Lestaque à la gare maritime de Marseille	.....	308			
Létrade à Gouttières	.....	.....	.....	350	322
Lexos à Toulouse	.....	130, 475			
Lezan à Anduze	.....	.....	136		
Liart à Laon (Section de)	.....	.....	.....	335	78
Liart à Mézières	.....	.....	.....	.....	84
Libourne à Bergerac	.....	248, 265, 473, 502			
Libourne à Langon	.....	.....	359, 375, 690		
Libourne à Marcenais	.....	468	4, 356		
Liévin (Mines de) à la ligne des houillères du Pas-de-Calais	.....	359			
Ligré-Rivière à Richelieu	.....	.....	.....	541	
Lille (Chemin de fer de ceinture de)	.....	.....	138		
Lille à la Bassée	.....	334, 359			
Lille à Béthune	.....	.....	331, 595	.....	791
Lille à Calais	98, 158, 497	182			
Lille à Comines	.....	507, 516	330	.....	78
Lille à la frontière belge	52, 194, 317, 358, 359, 452				
Lille à Dunkerque	98, 149, 497				
Lille à Halluin	.....	.....	.....	.....	261
Lille à Paris	98, 577	12			
Lille à Tournai	.....	268			
Lille à Valenciennes	.....	355	330, 595	.....	78
Lille à Valenciennes (Compagnie de)	.....	.....	.....	27	
Lille-la-Madeleine à Lannoy	.....	.....	686	.....	261
Lille-Saint-André à Haubourdin	.....	.....	248	.....	78, 261
Lille et Valenciennes à la frontière belge	98, 194, 317, 358, 359, 452				
Lillebonne à Beuzeville, par Bolbec	.....	.....	291	446	

Droits réservés au Cnam et à ses partenaires

	TOME I	TOME II	TOME III	TOME V	TOME VI
	Pages.	Pages.	Pages.	Pages.	Pages.
Limoges à Agen	.....	50, 128			
Limoges à Angoulême	.....	467	356, 464	.....	74
Limoges à Brive	.....	131, 362	690	331, 560	75
Limoges à Brive (Raccordement de la ligne de) avec celle de Limoges à Meymac	.....	.....	.....	.....	258
Limoges à Châteauroux	599	21			
Limoges au Dorat	.....	.....	277, 359, 537	372	74
Limoges à Eymoutiers	.....	.....	276, 359, 537	372	
Limoges à Meymac	.....	.....	.....	.....	74
Limoges à Montluçon	.....	131, 242			
Limoges à Montluçon et embranchement sur Ahun	.....	.....	376		
Limoges à Orléans	.....	175			
Limoges à Poitiers	.....	131, 242			
Limoges à Vierzon	433				
Limours à Auneau	.....	.....	.....	.....	258
Limours à Orsay	.....	304			
Limours à Sceaux et à Paris	.....	.....	.....	106	258
Limoux à Pamiers	.....	.....	.....	368	82
Lisieux à Honfleur	.....	99, 186			
Lisieux à Orbec	.....	524	650	377, 383	87
Livron à Crest	.....	131, 179, 203, 320			
Livron à Privas	.....	131, 179, 203, 320			
Lison à Saint-Lô	.....	186			
Locle (Le) à Besançon, par Morteau et le col des Roches	.....	.....	.....	672	
Lodève à Agde	.....	85			
Lodève à Clermont	.....	187			
Lodève à Lunas	.....	.....	692		
Lodève à Milhau et Montpellier	.....	310, 320			
Lods (embranchement de)	.....	.....	.....	.....	43, 64
Lombez à Castelsarrazin	.....	.....	693	358	264
Longeray à Divonne, par ou près Collonges et Gex	.....	.....	.....	325	
Long-Rocher au canal du Loing	24				
Longueville à Provins	.....	184			
Longuyon vers Arlon	.....	124			
Longuyon à Longwy et à la frontière belge	.....	124, 185			
Lons-le-Saulnier à Chalon	.....	401	650		
Lons-le-Saulnier à Chalon-sur Saône	.....	.....	.....	.....	67
Lons-le-Saulnier à Champagnole	.....	.....	691	69	64
Lot (Le) à Brive (Raccordement avec le chemin de Cahors à Capdenac)	.....	.....	.....	335	
Lot à Montauban, avec embranchement sur Marcillac	.....	50, 93			
Lot à Périgueux	.....	128			
Loudéac à Carhaix	.....	.....	.....	357	
Loudéac à Saint-Méen	.....	.....	.....	341	87
Loudun à Châtellerault	.....	.....	535, 690	57	
Loulans-les-Forges à Lure	.....	.....	687	.....	64
Loupe (La) à Brou	.....	.....	5		
Loupe (La) à Evreux	.....	.....	.....	.....	87
Loupe (La) à Senonches	.....	.....	4	23	
Loupe (La) à Versailles	647				
Lourches à la ligne d'Artres à Denain	.....	.....	115, 417, 593, 686		

Droits réservés au Cnam et à ses partenaires

	TOME I	TOME II	TOME III	TOME V	TOME VI
	Pages.	Pages.	Pages.	Pages.	Pages.
Lourches à Thiant	.....	.....	.....	361	78
Lourdes à Pierrefitte	.....	325, 362	.....		
Louviers à la ligne de Rouen	129	248, 298	.....		
Lozanne à Givors	.....	.....	.....	.....	64
Lozanne à Paray-le-Monial (Section de)	.....	.....	.....	641	64
Luçon (Port de) (Embranchement avec la gare)	.....	.....	544		
Lunas à Lodève	.....	.....	693	.....	265
Lunel à Aigues-Mortes	.....	242, 308			
Lunel à Arles	.....	308			
Lunel au Vigan	.....	309			
Lunéville à Gerbéviller	.....	.....	48, 649	380, 674	84
Lunéville à Saint-Dié	.....	219, 289			
Lure à Aillevillers, avec embranchement sur Plombières et sur Val-d'Ajol	.....	.....	58		
Lure à Loulans-les-Forges	.....	.....	687	.....	64
Luxembourg (réseau du Guillaume-Luxembourg)	.....	447			
Luzarches à Épinay	.....	382, 507	269, 594	.....	286
Lyon à Avignon	517, 590, 636, 702, 765, 776	26			
Lyon à Bordeaux	.....	50			
Lyon à Chalon	410, 752				
Lyon à Genève	.....	52, 179, 334			
Lyon à Grenoble	.....	120, 179			
Lyon à Marseille	52, 98, 241	179			
Lyon à Montbrison	.....	424, 454, 506	.....	.....	67
Lyon à Paris	98, 241, 410, 517, 578, 626, 636, 653, 655, 702, 753, 776	5, 77 178			
Lyon à Paris (par le Bourbonnais)	.....	7, 9), 128, 179 461			
Lyon à Roanne (par Tarare)	.....	93			
Lyon à Saint-Étienne	5, 225	.....	166		
Lyon à Saint-Genix d'Aoste	.....	.....	349		
Lyon au faubourg Saint-Just	.....	.....	26		
Lyon à Trévoux	.....	.....	.....	.....	67
Lyon-Saint-Clair à Collonges	.....	.....	.....	.....	64
Lyon-Saint-Clair à Sathonay	.....	.....	.....	.....	67
Lyon-Saint-Just à Vaugneray et à Mornant	.....	.....	.....	540	
Lyons-la-Forêt à Menesqueville	.....	.....	48		
Machecoul à Nantes	.....	.....	26, 467		
Machecoul à la Roche-sur-Yon	.....	.....	116, 467		
Mâcon à Bourg et à Ambérieux	.....	52, 179			
Mâcon à Paray-le-Monial	.....	401	650	.....	67
Madrague-de-Podestat à Marseille	.....	387			
Magenta à Sidi-bel-Abbès	.....	.....	713		
Magenta à Sidi-bel-Abbès et à Ras-el-Ma	.....	.....	.....	459	
Magesq à Saint-Paul-lez-Dax	225				
Magnac-Laval au Dorat	.....	.....	690	.....	258
Magny à Chars	.....	478			
Maintenon à Auneau	.....	.....	5	23	
Maintenon à Dreux	.....	.....	5	23	

Droits réservés au Cnam et à ses partenaires

	TOME I	TOME II	TOME III	TOME V	TOME VI
	Pages.	Pages.	Pages.	Pages.	Pages.
Maison-Carrée (La) à l'Alma	.....	.....	.....	282	
Maison-Carrée (La) à l'Alma et au col des Beni-Aïcha	.....	.....	350		
Maison-Carrée (La) à Ménerville	.....	.....	713		
Malesherbes à Pithiviers	.....	305, 362			
Mamers à Bellême	.....	.....	.....	273	87
Mamers à la Hutte	.....	.....	292	446	
Mamers à Mortagne	.....	.....	265, 537, 599		
Mamers à Saint-Calais	.....	408	650		
Mans (Le) à Angers	.....	99, 135, 186			
Mans (Le) à Baugé	.....	.....	116		
Mans (Le) à Mézidon	.....	41, 99, 186, 299			
Mans (Le) à Tours	.....	70, 175	.....	106	
Mans (Le) au Grand-Lucé	.....	.....	.....	84	
Mans (Le) vers La Flèche	548	.....	358		
Marans à Surgères	.....	.....	690	.....	31
Marans (Gare) à Marans (Port)	.....	.....	.....	17	
Mantes à Argenteuil	.....	.....	.....	.....	87
Marcenais à Libourne	.....	468	4, 356		
Marcillac à Rodez	.....	93			
Marcoing à Bapaume	.....	.....	118		
Marcoing à Masnières	.....	.....	329	.....	80
Marcoing à la limite du Pas-de-Calais, vers Bapaume	.....	.....	163		
Marennes à la ligne de Rochefort à Saintes	.....	468	122		
Marennes à Tonnay-Charente	.....	.....	356		
Mareuil-sur-Ourcq à Ormoy	.....	.....	.....	329	78
Marles (Mines de) à la ligne des houillères du Pas-de-Calais	.....	206, 359, 518	141		
Marlieux à Châtillon-sur-Chalaronne	.....	.....	328		
Marly à Rueil (Chemin sur route)	.....	81			
Margaux (de ou près) à Castelnau	.....	.....	.....	84	
Marmande à Angoulême	.....	.....	248, 543	27, 560	75
Maroc (Frontière du) à Tlemcen	.....	.....	712		
Marquion à Boisleux	.....	.....	118		
Marquise (Embranchement de)	.....	147, 18[illegible]			
Marsanges (Mines de) à la ligne de Brioude à Alais	.....	.....	161		
Marseille (Vieux Port et banlieue sud de)	.....	387			
Marseille à Aix	.....	308			
Marseille à Avignon	321, 577, 636, 644, 663, 728	26, 48			
Marseille à Calais	.....	.....	98	793	339
Marseille à Cette	.....	311			
Marseille (Gare maritime) à Lestaque	.....	308			
Marseille à Lyon	52, 242	179			
Marseille à la Madrague-sur-Mazargues et prolongements	.....	387			
Marseille à Toulon	.....	26, 179			
Martigues-Ferrières à Port-de-Bouc	.....	.....	605		
Martigues au Pas-des-Lanciers	.....	524			
Martigné-Ferchaud à Vitré	.....	.....	.....	.....	87
Marvejols (Embranchement de)	.....	481			
Marvejols à Neussargues	.....	482	122		
Mascara à Aïn-Thizy	.....	.....	713		
Masnières à Marcoing	.....	.....	329	.....	80

Droits réservés au Cnam et à ses partenaires

	TOME I	TOME II	TOME III	TOME V	TOME VI
	Pages.	Pages.	Pages.	Pages.	Pages.
Maubeuge à Fourmies	.....	.....	.....	447	262
Maubeuge à Solre-le-Château	.....	.....	.....	447	
Mauléon à Saint-Martin-Autevielle	.....	.....	693	353	82
Mauriac à la ligne d'Aurillac à Saint-Denis-lez-Martel	.....	.....	.....	76	75
Mauriac à Vendes	.....	.....	.....	.....	75
Mayenne à Flers	.....	298, 354			
Mayenne à Fougères	.....	.....	265, 599	20, 372	87
Mayenne à Laval	.....	219, 298			
Mayenne à Prez-en-Pail	.....	.....	265, 599	20, 372	87
Mazamet à Bédarieux	.....	482	122		
Mazamet à Castres	.....	325, 354			
Mazargues et le Vieux-Port de Marseille (Embranchements)	.....	387			
Mazes (Les) à Sommières	.....	.....	166		
Meaux à Paris	229				
Mécheria à la ligne d'Arzew à Saïda	.....	.....	.....	458	
Médine à Bafoulabé et au Niger	.....	.....	.....	289, 399	
				629	
Medjerdah (Lignes de la)	.....	.....	.....	94	
Melun à Corbeil et à Montereau	.....	.....	.....	.....	46
Melun à la Ferté-sous-Jouarre	.....	.....	687		
Melun à la limite des départements de Seine-et-Oise et d'Eure-et-Loir	.....	.....	688		
Melun à Montereau	634				
Mende à la ligne d'Alais à Brioude	.....	.....	.....	.....	82
Mende au Puy	.....	.....	278, 606		
Mende à Séverac et à Marvejols	.....	481			
Ménerville à l'Alma (Col des Beni-Aïcha)	.....	.....	455	282	
Ménerville à la Maison-Carrée	.....	.....	713		
Ménerville à Sétif, par Bordj-Bouïra	.....	.....	713	282	
Ménerville à Tizi-Ouzou	.....	.....	713	283	59
Ménesqueville à Lyons-la-Forêt	.....	.....	48		
Menin à Tourcoing	.....	507, 516	330	.....	78
Merrey à Neufchâteau	.....	.....	.....	.....	84
Méry-sur-Oise à Ermont, avec raccordement sur Valmondois	.....	.....	48, 416, 595, 611, 648	.....	79
Mesnil-Mauger à Ticheville	.....	.....	.....	376	
Mesnil-Mauger à Sainte-Gauburge	.....	.....	.....	.....	87
Messida (Embouchure de la) à Kef-Oum-Théboul	.....	.....	.....	445	
Messempré à Carignan	.....	420			
Metz à Frouard	98, 439, 526	184			
Metz à Reims	.....	273, 289	53		
Metz à Saarbrück	526				
Metz à Téterchen	.....	504			
Metz à Thionville	.....	17, 184	52		
Meymac à Eymoutiers	.....	.....	277, 360	20	43
Meymac à Limoges	.....	.....	.....	.....	74
Mèze à Agde	.....	407			
Mézidon à Dives	.....	.....	25, 650	377, 390	87
Mézidon au Mans	.....	41, 99, 186, 299			
Mézidon à Mortagne	.....	.....	265, 537		
Mézières à Hirson	.....	183, 263	.....	695	
Mézières à Laon	.....	.....	593, 687	335	
Mézières à Liart	.....	.....	.....	.....	84
Mézières à Reims	.....	64, 185			
Mézières à Sedan	149	64			

Droits réservés au Cnam et à ses partenaires

	TOME I	TOME II	TOME III	TOME V	TOME VI
	Pages.	Pages.	Pages.	Pages.	Pages.
Mézières à Thionville	.....	.....	52		
Mézos à Morcenx	.....	.....	.....	536	
Mezzana à Corte	.....	.....	.....	11, 688	
Milhau à Latour	.....	310, 325	.....	9	
Milhau à Lodève	.....	310, 320			
Milhau à Rodez	.....	310. 320, 325			
Mimizan à Sabres	.....	.....	.....	536	
Miniac à La Gouesnière	.....	.....	689	65	43, 87
Mirabeau à Draguignan	.....	.....	692		
Miramas à Cavaillon	.....	132, 179, 242			
Miramas à Lestaque	.....	.....	.....	.....	64
Miramas à Orgon	.....	241			
Miramas à Port-de-Bouc	.....	.....	163		
Miramas à Salon	.....	132, 179, 459			
Mirecourt à Chalindrey	.....	.....	541	21, 33, 293, 372	84
Mirecourt à Colombey	.....	.....	627		
Mirecourt à la ligne de Langres à Belfort.	.....	.....	278		
Mirecourt à Vézelise	.....	.....	116, 285, 627, 649	445	
Modane (Gare de)	.....	.....	.....	17	
Moidrey à la Caserne	.....	.....	325		
Moidrey à Fougères et à Vitré	.....	.....	.....	292, 681	87
Moissac à Cahors	.....	.....	691	.....	256, 322
Molinges à Verges	.....	.....	.....	.....	206
Molsheim à Strasbourg	.....	230			
Moncontour (Embranchement)	.....	.....	317, 375	673	42, 43
Monéteau à Saint-Florentin	.....	.....	.....	332	
Mons à Hautmont	.....	182, 204			
Monsempron-Libos à Cahors	.....	93, 128, 175, 304			
Mont-Blanc (Percée du)	.....	.....	.....	472	
Mont-Cenis (Tunnel du)	.....	266			
Mont-Dore (Le) à Laqueuille	.....	.....	691	.....	75, 257
Mont-Saint-Michel (Baie du) à Fougères.	.....	.....	.....	75	
Mont-de-Marsan à Nérac	.....	.....	693	364	82
Mont-de-Marsan à Rabastens	.....	115, 151			
Mont-de-Marsan à Roquefort	.....	.....	253		
Mont-de-Marsan à Saint-Sever	.....	.....	693	66	82, 323
Mont de-Marsan à Vic	.....	151, 187			
Montagney à Ougney	.....	228			
Montalieu à Ambérieux	.....	.....	.....	.....	67
Montalieu aux carrières d'Amblagnieu-Pourcieu	.....	.....	.....	.....	37
Montalieu-Vercieu à Sablonnière	.....	.....	694		
Montalieu-Vercieu vers Villebois	.....	505			
Montargis à Corbeil	.....	92			
Montargis à Orléans	.....	.....	.....	.....	74
Montargis à Sens	.....	.....	.....	.....	64
Montauban à Brive	.....	.....	375, 618	560	75
Montauban à Cahors, Gourdon, etc	.....	.....	281, 360	.....	43
Montauban à Clermont	.....	50			
Montauban au Lot (avec embranchement sur Marcillac)	.....	50, 93			
Montauban à Saint-Sulpice et à Castres	.....	.....	253		
Montauban à Toulouse	8				
Montbazin à Cette	.....	.....	253		
Montbazin à Saint-Chinian	.....	407			
Montbéliard à Delle et à Audincourt	.....	131, 179, 461	.....	.....	49

Droits réservés au Cnam et à ses partenaires

	TOME I	TOME II	TOME III	TOME V	TOME VI
	Pages.	Pages.	Pages.	Pages.	Pages.
Montbrison à Andrézieux	.....	131 ; 179, 242			
Montbrison à Clermont	.....	248, 309			
Montbrison à Lyon	.....	424, 454, 506	.....	.....	67
Montbrison à Montrond	11	113			
Montchanin à Saint-Gengoux	.....	.....	115, 651	89	64
Montdidier (Limite de la Somme) à Saint-Just	.....	.....	26		
Montereau à Corbeil et à Melun	.....	.....	.....	.....	64
Montereau à Melun	634				
Montereau à Troyes	410, 597	24, 72, 184			
Montgon à Arvant	.....	.....	125		
Monthermé-station à Monthermé	.....	420			
Montieux (Mines de) au Grand-Central	.....	88			
Montiers-sur-Saulx et Dannemarie (Embranchements)	.....	.....	49		
Montivilliers à Harfleur	.....	.....	291		
Montluçon à Bourges	.....	130, 175			
Montluçon à Eygurande	.....	.....	691	63	75
Montluçon à Limoges	.....	131, 242			
Montluçon à Limoges et embranchement sur Ahun	.....	.....	376		
Montluçon à Moulins	.....	86, 113, 128			
Montluçon à Tours	.....	424, 455	132, 357	560	74
Montluel à Sérézin	.....	.....	168		
Montmédy à Stenay et à Dun	.....	.....	687		
Montmédy à Virton	.....	.....	65, 603		
Montmélian vers Grenoble	.....	218, 240, 309, 461			
Montmoreau à Bourg-du-Bost	.....	.....	.....	.....	50
Montmoreau à Périgueux	.....	.....	277, 359	20, 39	50, 255
Montmoreau à Ribérac	.....	.....	.....	.....	247, 256
Montmorency à Enghien-les-Bains	.....	357			
Montmorot (Mines de sel) au chemin de Châlon-sur-Saône à Lons-le-Saulnier	.....	.....	.....	.....	41
Montpellier à Cette	37	26			
Montpellier à Ganges	.....	.....	692	.....	204
Montpellier à Lodève	.....	310, 320			
Montpellier à Nimes	149, 194, 360, 570, 653	26			
Montpellier à Palavas	.....	407			
Montpellier à Pauhan	.....	325			
Montpellier à Quissac	.....	.....	201		
Montpellier à Rabieux	.....	407			
Montrambert (Embranchement des mines de)	358, 453				
Montréjeau à Bagnères-de-Luchon	.....	325, 362			
Montreuil-Bellay à Angers	.....	.....	49, 467		
Montreuil-Bellay à Niort	.....	.....	316, 376, 618, 688	673	
Montreuil-Bellay à Thouars	.....	.....	.....	376	
Montrond à Montbrison	11	113			
Montsecret à Chérencé-le-Roussel	.....	.....	328	36	286, 325
Montsoult à Amiens	.....	.....	29, 270, 594		
Montvicq à Varennes-sur-Allier	.....	.....	.....	.....	37
Morcens à Mézos	.....	.....	.....	536	
Morez à Champagnole	.....	.....	646	68	64
Morlaix à Carhaix	.....	.....	689	349	87
Morlaix à Roscoff	.....	.....	689	4	42, 87

Droits réservés au Cnam et à ses partenaires

	TOME I	TOME II	TOME III	TOME V	TOME VI
	Pages.	Pages.	Pages	Pages.	Pages.
Mornant à Vaugneray et à Lyon-Saint-Just.	.....	.....	.....	540	
Mortagne à Laigle.....	.....	.....	265, 599	20, 376	87
Mortagne à Bellême et à Mamers.....	.....	.....	265, 537, 599	.....	87
Mortagne à Mézidon.....	.....	.....	265, 537		
Mortagne à Sainte-Gauburge.....	.....	.....	.....	376	87
Mortain à Vire (Section de).....	.....	.....	.....	343	
Mortcerf à Lagny.....	.....	.....	50, 543, 625		
Mortcerf à Villeneuve-le-Comte.....	.....	.....	50, 543, 625		
Morteau à Besançon.....	.....	.....	122, 620	.....	43, 64
Morvillars à Delle.....	.....	.....	.....	.....	49
Moselle (Vallée de la) à la frontière belge.	.....	.....	57		
Moselotte (Société anonyme de la).....	.....	.....	.....	544	
Mostaganem à Arzew.....	.....	208			
Mostaganem à Tiaret.....	.....	.....	713		
Motte-Beuvron (La) au canal de la Sauldre.	.....	.....	51		
Motteville à Clères.....	.....	.....	293		
Motteville à Étaimpuis.....	.....	.....	45		
Motteville à Saint-Valery-en-Caux.....	.....	.....	291	446	
Mouchard aux Verrières.....	.....	479, 461			
Moulineaux (Les) à Courbevoie.....	.....	.....	293		
Moulineaux (Les) au pont de l'Alma.....	.....	.....	292		
Moulins à Chagny.....	.....	131, 179, 461			
Moulins à Cosne.....	.....	.....	.....	.....	37
Moulins à Montluçon.....	.....	86, 113, 128			
Moulis au port de Lamarque.....	.....	.....	690	57	
Mourmelon à Reims.....	.....	262			
Moutiers à Albertville.....	.....	.....	163, 651	88	
Moux à Caunes.....	.....	.....	253		
Mouy-sur-Seine à Flamboin.....	.....	.....	.....	.....	84
Mouzaïaville à Berrouaghia, par Haouch-Moghzen.....	.....	.....	713		
Mouzon à Pont-Maugis.....	.....	420	464		
Mouzon à Raucourt et à Pont-Maugis....	.....	420			
Mulhouse à Dijon.....	565				
Mulhouse à Paris.....	.....	72, 184	52		
Mulhouse à Remiremont.....	.....	.....	53		
Mulhouse à Thann.....	49	150, 184			
Münster à Colmar.....	.....	402			
Mure (La) à la ligne de Grenoble à Gap.	.....	.....	691		
Mussidan à Bergerac.....	.....	93, 128, 175			
Mutzig à Schirmeck.....	.....	524			
Mutzig à Strasbourg.....	.....	289	53		
Naix-Menaucourt à Güe-Ancerville.....	.....	.....	604		
Nançois-le-Petit à Gondrecourt.....	.....	.....	26, 649	387	84
Nancy à Château-Salins.....	.....	.....	285, 627, 649		
Nancy à Château-Salins, avec embranchement sur Vic.....	.....	479			
Nancy à Gray.....	.....	72, 184			
Nancy à Vézelise et embranchements.....	.....	478	285, 627, 649	445	
Nantes (Port de).....	.....	.....	.....	292	
Nantes à Caen et à Cherbourg.....	.....	186			
Nantes à Chalonnes.....	.....	.....	650		
Nantes à Châteaubriant.....	.....	472	.....	107, 378	
Nantes (Savenay) à Châteaulin et embranchement d'Auray à Napoléonville (Pontivy).	.....	109, 175			

Droits réservés au Cnam et à ses partenaires

	TOME I	TOME II	TOME III	TOME V	TOME VI
	Pages	Pages.	Pages.	Pages.	Pages.
Nantes à Cholet	.....	.....	49, 348	381	
Nantes à Machecoul	.....	.....	26, 467		
Nantes à Napoléon-Vendée ou La Roche-sur-Yon	.....	130, 175	.....	107, 558	74
Nantes à Paimbœuf	.....	.....	26, 467		
Nantes à Pornic	.....	.....	26, 467		
Nantes à Saint Nazaire	.....	70, 175			
Nantes à Segré	.....	.....	376, 689, 698	.....	87
Nantes à Tours	98, 241, 429, 526, 626, 653, 682	21, 175			
Napoléon-Vendée (La Roche-sur-Yon) à Nantes(1)	.....	130, 175	.....	107, 558	74
Napoléonville (Pontivy) à Saint-Brieuc(2)	.....	107, 298			
Narbonne à Bize	.....	.....	253		
Narbonne à Perpignan	.....	44, 49, 187			
Nérac à Mont-de-Marsan	.....	.....	693	334	82
Neubourg (Le) à Caudebec-lez-Elbeuf	.....	.....	48	.....	87
Neubourg (Le) à Évreux	.....	.....	48	.....	87
Neubourg (Le) à Glos-Montfort	.....	.....	118	23	
Neubourg (Le) à Saint-Pierre-lez-Elbeuf	.....	.....	117		
Neufchâteau à Barizey-la-Côte	.....	.....	.....	.....	32, 84
Neufchâteau à Épinal	.....	424, 450	57		
Neufchâteau à Gondrecourt	.....	.....	91, 275, 537	273	84
Neufchâteau à Merrey	.....	.....	.....	.....	84
Neufmoutiers (Carrières de) à Lagny	.....	.....	9, 543, 625		
Neussargues à Bort	.....	.....	376, 691	.....	258
Neussargues à Marvejols	.....	482	122		
Neuves-Maisons (Port de) au chemin de fer à Vézelise	.....	.....	330		
Neuville à Poitiers	.....	.....	464		
Neuville à Saumur	.....	.....	456		
Nevers à Auxerre	.....	309			
Nevers à Cercy-la-Tour	.....	309			
Nevers à Chagny	.....	131, 179, 461			
Nevers à Châteaumeillant	.....	.....	650		
Nevers à Corbeil	.....	92			
Nevers au Guétin	635				
Nevers à Tamnay	.....	.....	691		
Nice à Coni	.....	.....	692		
Nice à Fontan	.....	.....	.....	.....	207
Nice à Puget-Théniers	.....	.....	692		
Nice à Toulon	.....	131, 179, 203, 267, 320			
Nice au Var	.....	239			
Nice au Var et à la frontière	.....	267, 309, 320			
Niederbronn à Haguenau	.....	230, 289	53		
Niederbronn à Thionville	.....	247	53		
Niger (Le) à Bafoulabé et à Médine	.....	.....	.....	289, 309, 629	
Nîmes à Montpellier	149, 194, 350, 570, 653	26			

(1) Voir : Roche-sur-Yon (La).
(2) Voir : Pontivy.

Droits réservés au Cnam et à ses partenaires

	TOME I	TOME II	TOME III	TOME V	TOME VI
	Pages.	Pages.	Pages.	Pages.	Pages.
Nimes à Sommières	.....	.....	166		
Nimes au Teil	.....	.....	166		
Niort à Angers (La Possonnière)	.....	131, 242	.....	107, 558	74
Niort à Montreuil-Bellay	.....	.....	316, 376, 618, 688	673	
Niort à La Possonnière	.....	131, 242	.....	107, 558	74
Niort à Ruffec	.....	424, 452	122, 356		
Niort à Saint-Jean-d'Angély	.....	468	122, 356		
Nizan à Saint-Symphorien	.....	524			
Nizan vers Sore	.....	.....	.....	455	
Nœux (Mines de) au Canal de Beuvry à Gorre et à la ligne des houillères du Pas-de-Calais	.....	206, 268, 359			
Nogent-le-Rotrou à Patay	.....	.....	25, 466, 625		
Nomény vers Frouard	.....	.....	627		
Nomény à Pompey	.....	.....	.....	674	84
Nonancourt à Senonches	.....	.....	5		
Nontron à la ligne d'Angoulême à Limoges	.....	467, 525	356, 464		
Nontron à Périgueux	.....	.....	278, 375		
Nontron à Sarlat	.....	.....	690	353	75
Nort-Est (Compagnie de)	.....	.....	.....	.....	78
Nouaillé à Chauvigny	.....	.....	.....	674	42
Noyelles à Saint-Valery	.....	14, 87, 182			
Nozières à Uzès	.....	.....	166		
Nuits-sous-Ravières à Avallon	.....	.....	277, 537	.....	64
Nuits-sous-Ravières à Châtillon	.....	131, 179			
Nyons à la ligne de Lyon à Marseille	.....	.....	691		
Nyons à Pierrelatte	.....	.....	.....	642	
Objat à Hautefort	.....	.....	.....	.....	257
Olette à Prades	.....	.....	693	59	82
Oloron à Bedous	.....	.....	693		
Oloron à Pau	.....	481	122		
Oloron à la ligne de Puyoo à Saint-Palais	.....	.....	693		
Oran à Mers-el-Kébir	.....	208			
Oran à Saint-Denis-du-Sig	.....	208, 330			
Oran à Tlemcen	.....	208			
Orange à l'Isle, par Carpentras	.....	.....	692	322	64
Orange à Port-l'Ardoise	.....	.....	252		
Orange à Vaison	.....	.....	691	.....	205
Orbec à Lisieux	.....	524	650	377, 383	87
Orbec à la Trinité-de-Réville	.....	.....	265, 599	20, 674	87
Orchies à Carvin	.....	.....	.....	.....	261
Orchies à la frontière belge, vers Tournai	.....	.....	270, 594		
Orchies à Douai	.....	.....	238, 270 594		
Orgon à Miramas	.....	241			
Orléans (Compagnie d')	.....	.....	.....	95, 106	
Orléans à Bordeaux	98, 241, 387, 682	21			
Orléans à Châlons-sur-Marne	.....	355, 424, 451, 522	465		
Orléans à Chartres	.....	.....	6, 358, 466		
Orléans à Gien	.....	131, 354			
Orléans à Limoges	.....	175			
Orléans à Montargis	.....	.....	.....	.....	74
Orléans à Paris	52, 98, 141, 164, 194, 358	20, 21			

Droits réservés au Cnam et à ses partenaires

	TOME I	TOME II	TOME III	TOME V	TOME VI
	Pages.	Pages.	Pages.	Pages.	Pages.
Orléans à Pithiviers	.....	305, 362			
Orléans à Rouen	.....	505			
Orléans à Tours	98, 353, 682, 751				
Orléans à Vierzon	258, 360 433, 570 577				
Orléansville à Ténès	.....	208	713		
Oran à Alger	.....	207			
Ormes (Les) à Chalmaison	.....	.....	.....	.....	84
Ormes (Les) à Provins	.....	44			
Ormoy à la vallée de l'Ourcq	.....	.....	593, 686		
Ormoy à Mareuil-sur-Ourcq	.....	.....	.....	329	78
Ormoy-Villers à Rivecourt et raccordement à Crépy	.....	.....	349, 649	.....	79
Orsay à Bourg-la-Reine	.....	56			
Orsay à Limours	.....	304			
Orsay à Paris	.....	175			
Oued-Tikster vers Bougie	.....	.....	713		
Ougney (Mines d') à la ligne de Besançon à Dôle	.....	111			
Ougney à Montagney	.....	228			
Ourcq (Vallée de l') à Amiens	.....	.....	268		
Ourcq (Vallée de l') à Esternay	.....	.....	283		
Ourcq (Vallée de l') à Ormoy	.....	.....	593, 686		
Ossès à Saint-Étienne de Baïgorry	.....	.....	.....	353	
Ostende à Armentières	.....	.....	.....	397	
Oued-Tixter vers Bougie	.....	.....	.....	283	
Ouest-Algérien (Compagnie de l')	.....	.....	.....	459	
Oust à Saint-Girons	.....	.....	.....	369	
Pacy à Vernon	.....	504			
Pacy-sur-Eure à Gisors	.....	.....	650		
Pagny à Chaumont	.....	289			
Paimbœuf à Nantes	.....	.....	26, 467		
Paimpol à Guingamp	.....	.....	689	323	87
Palisse (La) à Paray-le-Monial	.....	.....	691	.....	205
Palaiseau à Épinay-sur-Orge	.....	.....	688		
Palaiseau à Villeneuve-Saint-Georges (Section de)	.....	.....	.....	17	
Palavas à Montpellier	.....	407			
Pamiers à Limoux	.....	.....	.....	368	82
Pantin (Gare) au canal Saint-Denis	.....	424			
Paray-le-Monial à Givors	.....	.....	691	641	
Paray-le-Monial à Lozanne (Section de)	.....	.....	.....	641	
Paray-le-Monial à Mâcon	.....	401	650	.....	67
Paray-le-Monial à la Palisse	.....	.....	691	.....	205
Paray-le-Monial à Roanne	.....	.....	169		
Paray-le-Monial à un point entre Saint-Martin-Destréaux et La Palisse	.....	.....	691	.....	205
Parentis à Pissos	.....	.....	.....	536	
Paris à Argenteuil	.....	99, 186			
Paris à Auneau	.....	.....	688		
Paris à Auteuil	.....	44, 99 186			
Paris à Bordeaux	.....	175			
Paris à Caen	.....	41, 99			
Paris à Caen et à Cherbourg	548				
Paris à Cherbourg	.....	41, 99			
Paris à Creil	.....	67, 182			
Paris à Dieppe	66, 98, 129	186			
Paris à Dijon	410				

Droits réservés au Cnam et à ses partenaires

	TOME I	TOME II	TOME III	TOME V	TOME VI
	Pages.	Pages.	Pages.	Pages.	Pages.
Paris à la frontière belge et au littoral de la Manche	241, 345, 359				
Paris à la frontière belge par Lille, avec embranchement sur Valenciennes	52				
Paris à la frontière belge par Lille et Valenciennes	98, 241, 437				
Paris au Havre	25				
Paris au Havre et à Dieppe	66, 98, 129				
Paris à Lille	93, 577				
Paris à Lille, Valenciennes et la frontière		12, 182			
Paris à Limours					258
Paris à Lyon	98, 241, 410, 517, 578, 626, 636, 653, 655, 702, 753, 776	5, 77, 178			
Paris à Lyon (par le Bourbonnais)		7, 90, 128, 179, 461			
Paris à Meaux	229				
Paris à Mulhouse		72, 184	52		
Paris à Orléans	52, 98, 141, 164, 194, 358	20, 21,			
Paris à Orsay		175			
Paris à Rennes	430	99, 186			
Paris à Rouen	25, 98, 220	99, 186			
Paris à Saint-Germain	31	99, 186			
Paris à Saint-Maur		72, 184			
Paris à Sceaux	449, 639, 680, 728	56			
Paris à Sceaux et à Limours				106	
Paris à Soissons		147, 182			
Paris à Strasbourg	98, 256, 439, 526, 640, 681, 751	17, 183,	52		
Paris à Tours, par Chartres	65				
Paris à Tours, par Vendôme		130, 175, 275			
Paris à Versailles (Rive droite et rive gauche)	39, 303	186			
Paris à Versailles (Rive gauche)	39, 160, 303, 737				
Paris à Vincennes		72, 184			
Parthenay à Velluire			689		
Passais à Avranches			49		
Pas-des-Lanciers (Le) à Martigues		524			
Patay à Nogent-le-Rotrou			25, 466, 625		
Pau à Oloron		481	122		
Pau à Saint-Sever			693		
Paulhan à Montpellier		325			
Paulhan à Roquessels		325			
Pauniat à Saint-Éloi				350	322
Penne à Villeneuve-d'Agen		93, 128, 175, 304			

Droits réservés au Cnam et à ses partenaires

	TOME I	TOME II	TOME III	TOME V	TOME VI
	Pages.	Pages.	Pages.	Pages.	Pages.
Périgueux à Coutras	.....	50. 128			
Périgueux à Lempdes	.....	93			
Périgueux au Lot	.....	128			
Périgueux à Montmoreau	.....	.....	277, 359	20, 39	50, 255
Périgueux à Nontron	.....	.....	278, 375		
Périgueux à Ribérac	.....	.....	.....	376	74, 255
Perpignan à Arles-sur-Tech	.....	.....	278		
Perpignan au Barcarès	.....	.....	.....	453	
Perpignan à Narbonne	.....	47, 49, 187			
Perpignan à Port-Vendres	.....	187, 242, 325			
Perpignan à Prades	.....	279	50, 137	392	82
Pertuis à Aix	.....	132, 179, 242			
Pertuiset (Le) à Saint-Just	.....	.....	.....	.....	64
Petit-Quévilly (Le) à Rouen	.....	425			
Peyrouse (La) à Saint-Eloi	.....	473			
Pézenas à Roquessels	.....	407			
Philippeville à Constantine	.....	2.7, 330			
Picardie et Flandres (Cie de)	.....	.....	.....	.....	79
Pierrefitte à Lourdes	.....	325, 362			
Pierrelatte à Nyons	.....	.....	.....	642	
Pissos à Parentis	.....	.....	.....	536	
Pithiviers à Malesherbes	.....	305, 362			
Pithiviers à Orléans	.....	305, 362			
Ploërmel à Caulnes	.....	.....	278, 534		
Ploërmel à Châteaubriant	.....	.....	535, 689	632	87
Ploërmel à La Brohinière	.....	.....	.....	.....	48, 87
Ploërmel à Questembert	.....	.....	276, 359, 599	20, 273, 676	75
Plombières (Embranchement de)	.....	.....	65		
Plouaret à Lannion	.....	.....	293		
Pointe-de-la-Fumée à Saint-Laurent de la Prée	.....	.....	.....	56, 674	43
Poitiers à Bressuire	.....	424, 452	358		
Poitiers au Blanc	.....	.....	278, 617	.....	75
Poitiers à Limoges	.....	131, 242			
Poitiers à Neuville	.....	.....	464		
Poitiers à La Rochelle	.....	.....	.....	.....	255
Poitiers à La Rochelle et Rochefort	.....	21, 175			
Poitiers à Saumur	.....	.....	25, 358		
Poligny à Dôle	.....	.....	.....	363	58, 64
Pompey à Nomény	.....	.....	.....	674	84
Pondichéry à la rivière Gingy	.....	.....	543		
Pons à Royan et à La Tremblade	.....	.....	650		
Pons à La Tremblade et embranchement	.....	.....	46	91	
Pont-l'Abbé à Quimper	.....	.....	.....	52	43, 75
Pont de l'Alma aux Moulineaux	.....	.....	292		
Pont-de-l'Arche à Gisors	.....	302, 400	650		
Pont-Audemer à Glos-Montfort	.....	.....	650		
Pont-Audemer à Glos-sur-Rille	.....	401			
Pont Audemer à la ligne de Pont-l'Évêque à Honfleur	.....	.....	688		
Pont-Audemer à Port-Jérôme	.....	.....	688	.....	87
Pont-Audemer à Quetteville	.....	.....	.....	67	87
Pont-Authou à la ligne de Lisieux à Honfleur	.....	.....	48		
Pont-de-Braye à Château-du-Loir	.....	.....	.....	107, 558	
Pont de-Braye à Saint-Calais	.....	.....	116. 359	558	
Pont-de-Braye à Vendôme	.....	.....	276, 359	20, 93, 107, 376	
Pont-l'Évêque à Bernay	.....	.....	.....	.....	325

Droits réservés au Cnam et à ses partenaires

	TOME I	TOME II	TOME III	TOME V	TOME VI
	Pages.	Pages.	Pages.	Pages.	Pages.
Pont-l'Evêque à Trouville	.....	186	.....	673	
Pont-Maugis à Raucourt et à Mouzon	.....	420	164		
Pont-Maugis à Remilly	.....	.....	164		
Pont-de-Mougon à Arvant	.....	.....	.....	743	
Pont-du-Roi à Chaum	.....	.....	.....	469	
Pont-Sainte-Maxence vers Roye	.....	.....	26		
Pontarlier à Gilley	.....	.....	691	13	64
Pontarlier à Jougne	.....	131			
Ponte Leccia à Calvi	.....	.....	692	652	
Pontivy à Auray	.....	109			
Pontivy à Saint Brieuc	.....	107, 298			
Pontivy à Savenay	.....	.....	.....	103	
Pontoise à Saint-Ouen-l'Aumône	.....	147, 182, 507			
Pontorson (Raccordement des lignes de Saint-Lô à Lamballe et de Fougères à la baie du Mont-Saint-Michel)	.....	.....	689	75	43, 87
Pornic à Nantes	.....	.....	26, 467		
Port-l'Ardoise à Orange	.....	.....	252		
Port-Bail à Carentan	.....	.....	650		
Port-de-Bouc à Martigues-Ferrières	.....	.....	605		
Port-de-Bouc à Miramas	.....	.....	163		
Port-Boulet à Châteaurenault	.....	.....	.....	542	
Port-Boulet à Chinon	.....	.....	.....	376, 673	
Port Boulet à Port-de Piles	.....	.....	278, 360, 534		
Port d'Isigny à la ligne de Caen à Cherbourg	.....	.....	281, 534, 599	372	87
Port-Jérôme à Beuzeville, par Bolbec	.....	.....	291		
Port-Jérôme à Lillebonne et à Beuzeville	.....	.....	.....	446	
Port Jérôme à Pont-Audemer	.....	.....	688	.....	87
Port-aux-Perches à Villers-Cotterets	35	148, 182			
Port-de-Piles à l'Isle-Bouchard	.....	.....	.....	674	
Port-de-Piles à Port-Boulet	.....	.....	278, 360, 534		
Port-de-Piles à Preuilly	.....	.....	360, 534		
Port de la Pointe-des-Galets à Saint-Pierre et à Saint-Benoist, par Saint Denis	.....	.....	414		
Port-Sainte-Marie à Condom	.....	481, 502			
Port-Vendres à la frontière d'Espagne	.....	248, 325			
Port-Vendres à Perpignan	.....	187, 242, 325			
Portes et Sénéchas (Mines de) à la ligne de Brioude à Alais	.....	360	326		
Portets à Foix	.....	115, 151 187			
Possonnière (La) à Niort	.....	.....	.....	558	74
Pouancé à la ligne de Paris à Rennes	.....	.....	689		
Pouancé à Laval	.....	.....	.....	74	87
Pouzin (Le) à Alais	.....	320, 405			
Pouzin (Le) à Givors	.....	320			
Prades à Aubenas	.....	.....	166		
Prades à Olette	.....	.....	693	59	82
Prades à Perpignan	.....	279	50, 137	392	82
Preuilly à Port-de-Piles	.....	.....	360, 534		
Preuilly à Tournon-Saint-Martin	.....	.....	360, 690	.....	75
Preuilly à Tournon-Saint-Martin et à La Châtre	.....	.....	.....	6	
Prez-en-Pail à Mayenne	.....	.....	265, 599	20, 372	87
Privas à Livron et à Crest	.....	131, 179, 203, 320			

Droits réservés au Cnam et à ses partenaires

	TOME I	TOME II	TOME III	TOME V	TOME VI
	Pages.	Pages.	Pages.	Pages.	Pages.
Propriano à Ajaccio	.....	.....	692		
Provins à Esternay	.....	.....	687	325	84
Provins à Longueville	.....	184			
Provins aux Ormes	.....	44			
Puget-Théniers à Nice	.....	.....	692		
Puy (Le) à Mende	.....	.....	278, 606		
Puyoo à Saint-Palais	.....	.....	253		
Pyrénées (Lignes des)	.....	115, 135, 150			
Questembert à Guérande	.....	.....	.....	.....	322
Questembert à Ploërmel	.....	.....	276, 359, 599	20, 273, 676	75
Quetteville à Pont-Audemer	.....	.....	.....	67	87
Quévilly (Entre) et Sotteville (Raccordement d'Orléans à Rouen et de Paris à Rouen)	.....	.....	688		
Quiberon à Auray	.....	.....	629, 632	376, 673	75
Quillan à Carcassonne	.....	325, 354			
Quillan à Rivesaltes	.....	.....	693	371	82
Quimper à Douarnenez	.....	.....	376, 689	4	43, 75
Quimper à Pont-l'Abbé	.....	.....	.....	52	43, 75
Quimperlé à Carhaix	.....	.....	689		
Quissac à Montpellier	.....	.....	201		
Quissac à Vézenobres	.....	.....	166		
Rabastens à Mont-de-Marsan	.....	115, 151			
Rabieux à Montpellier	.....	407			
Rambervillers à Charmes	.....	497			
Rambouillet à la ligne de Pontoise à Gisors	.....	.....	688		
Ramous à Dax	.....	115, 151, 187			
Rans à Fraisans	.....	228			
Ras-El-Ma à Magenta et Sidi-Bel-Abbès	.....	.....	.....	459	
Raucourt à Mouzon	.....	420	164		
Raucourt à Pont-Mauguis	.....	.....	164		
Recey-sur-Ource à Langres	.....	.....	283		
Réchicourt (Avricourt) à Dieuze	.....	248, 274			
Redon (Raccordement de la gare avec le bassin à flot)	.....	.....	544		
Redon à Châteaubriant	.....	.....	292		
Redon à Rennes	.....	99, 186			
Regnéville à Coutances	.....	.....	688	.....	279
Reims à Épernay	439, 526	184			
Reims à la Fère	.....	13			
Reims à Laon	.....	148, 185			
Reims à Metz	.....	273, 289	53		
Reims à Mézières et Charleville	.....	64, 185			
Reims à Mourmelon	.....	262			
Reims à Soissons	.....	124, 185			
Remilly à Pont-Maugis	.....	.....	164		
Remiremont à Cornimont	.....	.....	347	344	286
Remiremont à Épinal	.....	219, 289			
Remiremont à Mulhouse	.....	.....	53		
Remiremont à Thillot et à Saint-Maurice	.....	.....	58		
Remiremont à Wesserling	.....	525			
Remoulins à Beaucaire	.....	.....	166		
Remoulins à Uzès	.....	.....	166		
Rennes à Brest	.....	99, 186,			
Rennes à Châteaubriant	.....	.....	278, 457, 599	21, 376	87
Rennes à Paris	430	99, 186			
Rennes à Redon	.....	99, 186			
Rennes à Saint-Malo	.....	99, 186			
Rennes à Versailles	548, 737				

Droits réservés au Cnam et à ses partenaires

	TOME I	TOME II	TOME III	TOME V	TOME VI
	Pages.	Pages.	Pages.	Pages.	Pages.
Rethel à Soissons	.....	.....	687		
Réty (Mines de) à la station de Caffiers, sur la ligne de Boulogne à Calais	.....	.....	325		
Revigny à Saint-Dizier	.....	.....	687	345	84
Revigny à Thiaucourt	.....	.....	.....	482	
Revigny à Vouziers	.....	.....	283		
Reyran (Mines du) à Fréjus	.....	.....	415		
Rhône à Alais	.....	.....	251	85	
Rhône (Traversée du) à Avignon	.....	.....	692		
Rhône à la Loire	.....	62, 74			
Ribérac à Montmoreau	.....	.....	.....	.....	247, 256
Ribérac à Périgueux	.....	.....	.....	376	74, 255
Richelieu à Ligré-Rivière	.....	.....	.....	541	
Rio-Salado (Massif minier de) à un point à déterminer entre Aïn-Témouchent et la Sénia	.....	.....	712		
Riscle à Condom	.....	.....	253		
Rivecourt à Ormoy-Villers	.....	.....	349, 649	.....	79
Rivesaltes à Quillan	.....	.....	693	371	82
Roanne à Andrézieux	7, 66, 194	113			
Roanne à Chalon-sur-Saône	.....	.....	115	89	
Roanne à Chalon-sur Saône et à Montchanin	.....	.....	.....	.....	64
Roanne vers Cluny	.....	.....	115		
Roanne à Digoin (Canal de) à la ligne du Bourbonnais	.....	261			
Roanne à Lyon, par Tarare	.....	93			
Roanne à Paray-le-Monial	.....	.....	169		
Roanne à Saint-Germain-des-Fossés	.....	21			
Robiac à la Valette	.....	.....	.....	.....	43
Roche (La) à Auxerre	.....	68, 178			
Roche (La) à Cluses (Section de)	.....	.....	.....	337	64, 205
Roche (La) à Saint-Gervais et à Chamonix	.....	.....	691	337	286, 318
Roche-la-Molière (Mines de) au Grand central	.....	112			
Roche-sur-Yon (La) à Bressuire	.....	248, 276	357		
Roche-sur-Yon (La) à Machecoul	.....	.....	116, 467		
Roche-sur-Yon (La) à Nantes	.....	130, 175	.....	107, 558	74
Roche-sur-Yon (La) à la Rochelle	.....	247, 271	356		
Roche-sur-Yon (La) aux Sables-d'Olonne	.....	248, 276	357		
Rochefort à Poitiers	.....	21, 175			
Rochefort à la Rochelle	.....	21, 175, 468, 502	356, 464		
Rochefort à la Rochelle et à Poitiers	.....	21, 175			
Rochefort à Saint-Benoist	.....	.....	.....	.....	74
Rochefort à Saintes	.....	247, 271	122, 356, 464		
Rochelle (La) à Poitiers	.....	.....	.....	.....	255
Rochelle (La) à Rochefort	.....	21, 175, 468, 502	356, 464		
Rochelle (La) à la Roche-sur-Yon	.....	247, 271	356		
Rochoul (Mines de) à la ligne de Bessèges à Alais	.....	518			
Rochy-Condé à Saint-Just	.....	.....	595, 649	.....	79
Rodez à Carmaux	.....	.....	278	15	82
Rodez à Espalion	.....	.....	.....	.....	287
Rodez à Marcillac	.....	93			
Rodez à Milhau	.....	310, 320, 325			
Rognac à Aix	534	26, 179			
Rognac à Salon	.....	309			
Romilly-sur-Seine à Épernay	.....	501	285, 609		
Romilly-sur-Seine à Esternay	.....	.....	283		
Romorantin (Embranchement de)	.....	473			

Droits réservés au Cnam et à ses partenaires

	TOME I	TOME II	TOME III	TOME V	TOME VI
	Pages.	Pages.	Pages.	Pages.	Pages.
Romorantin à Blois	.....	.....	.....	560	43,78,253
Romorantin à Saint-Claude-Vineuil	.....	.....	.....	674	42
Romorantin à Vendôme	.....	.....	275, 360, 375, 537		
Roquefort à Casteljoux	.....	.....	253		
Roquefort à Mont-de-Marsan	.....	.....	253		
Roquessels à Paulhan	.....	325			
Roquessels à Pézenas	.....	407			
Roscoff à Morlaix	.....	.....	689	4	42, 87
Rosporden à Concarneau	.....	.....	689	4	42, 75
Roubaix à Armentières	.....	.....	686		
Roubaix à Armentières et à Tourcoing	.....	.....	.....	.....	78, 260
Roubaix à la frontière belge	.....	.....	593, 686	.....	78
Roubaix à Somain	.....	511, 516			
Roubaix à Somain et à Tourcoing	.....	.....	.....	.....	78
Rouen (Raccordement des lignes de Paris à Rouen et de Rouen à Amiens)	.....	.....	291	.....	87
Rouen à Amiens	.....	108, 182, 186			
Rouen à Caen	548				
Rouen à Elbeuf	.....	.....	.....	.....	279
Rouen à la limite de l'Eure	.....	.....	46	.....	87
Rouen à Fécamp	.....	99, 186			
Rouen au Grand-Parc	.....	274			
Rouen au Havre	25,98,311	99, 186			
Rouen à Orléans	.....	505			
Rouen à Paris	25,98,220	99, 183			
Rouen au Petit-Quévilly	.....	425			
Rouen à Serquigny	.....	99, 186	.....	63, 674	
Rouen-Saint-Sever à Elbeuf	.....	.....	.....	63, 674	
Royan à Pons	.....	.....	650		
Royan à Saujon	.....	.....	45	91	
Roye à Compiègne	.....	.....	319, 595, 649	.....	79
Roye à Pont-Sainte-Maxence	.....	.....	26		
Ruchard (Embranchement du)	.....	.....	534		
Rueil à Marly (Chemin sur route)	.....	81			
Ruffec à Exideuil	.....	.....	690		
Ruffec à Niort	.....	424, 452	122, 356		
Sablé à Châteaubriant	.....	426			
Sablé à la Flèche	.....	.....	146, 359, 650		
Sablé à la Flèche et à la Suze	.....	.....	.....	107	
Sablé à Sillé-le-Guillaume	.....	.....	688	14	43, 87
Sables-d'Olonne (Les) à la Roche-sur-Yon	.....	248, 276	357		
Sables-d'Olonne (Les) à Tours	.....	.....	464		
Sablonnière à Montalieu-Vercieu	.....	.....	604		
Sabres à Mimizan	.....	.....	.....	536	
Saillat à Bussière-Galant	.....	.....	277, 359, 537	372	74
Saint-Affrique (Embranchement de)	.....	481			
Saint-Affrique à Albi (Section de)	.....	.....	.....	344	82
Saint-Aignan à Blois	.....	.....	689		
Saint-Amand à Antoing	.....	.....	457		
Saint-Amand à Artres et à Denain	.....	.....	115		
Saint-Amand à Blanc-Misseron	.....	.....	33[illegible], 595	.....	79
Saint-Amand à Denain	.....	.....	417, 503	.....	78, 261
Saint-Amand vers Tournai	.....	.....	330, 595	.....	79
Saint-Amour à Dijon	.....	.....	168		
Saint-André à Digne	.....	.....	.....	.....	64
Saint-André-de-Cubzac à Saint-Ciers-la-Lande	.....	.....	.....	454	

Droits réservés au Cnam et à ses partenaires

	TOME I	TOME II	TOME III	TOME V	TOME VI
	Pages.	Pages.	Pages.	Pages.	Pages.
Saint-André-le-Gaz à Chambéry			169		
Saint-André-le-Gaz à Virieu-le Grand			169		
Saint-Benoît à la Rochelle et à Rochefort					74
Saint-Benoît à Saint-Pierre et au port de la Pointe-des-Galets			414		
Saint-Bernard (Percée du Petit-)				472	
Saint-Béron à Voiron				774	
Saint-Bonnet-le-Château à Bouson		524		638	54
Saint-Bonnet-le-Château à Fraissinous					287
Saint-Bonnet-le-Château à Sembadel				637	207
Saint-Brieuc au Légué			689	53	87
Saint-Brieuc à Napoléonville (Pontivy)		107, 298			
Saint-Calais à Brou			5, 25. 358		
Saint-Calais à Château-du-Loir			650		74, 234
Saint-Calais à Mamers		408	650		
Saint-Calais à Pont-de-Braye			116, 359	558	
Saint-Chinian à Montbazin		407			
Saint-Chinian à Saint-Pons			693		
Saint-Ciers-la-Lande à Saint-André-de-Cubzac				454	
Saint-Claude à la Cluse				70	64
Saint-Claude à Tancua					206
Saint-Claude-Vineuil à Romorantin				674	42
Saint-Cloud à l'Étang-la-Ville				72	43, 87
Saint-Cyr à Surdon		186			
Saint-Denis-lez-Martel à Aurillac		424, 452	375	76	75
Saint-Denis-lez-Martel au Buisson			277		75
Saint-Denis-du-Sig à Blidah		330			
Saint-Denis-du-Sig à Oran		208, 330			
Saint-Dié à Arches			649		84
Saint-Dié à Laveline et embranchements			47	378, 388	
Saint-Dié à Lunéville		219, 289			
Saint-Dizier à Blesmes	640				
Saint-Dizier à Éclaron				457	
Saint-Dizier à Gray	560	72			
Saint-Dizier à Revigny			687	345	84
Saint-Dizier à Vassy		389		457	
Saint-Éloi à Pauniat				350	322
Saint Éloi à la Peyrouse		473, 502			
Saint-Éloi au col de Vauriat			691		257
Saint-Étienne à Andrézieux	3				
Saint-Étienne à Arvant		128, 179			
Saint-Étienne à Lempdes		93			
Saint-Étienne à Lyon	5, 225		166		
Saint-Étienne à la rive droite du Rhône			692		
Saint-Étienne-de-Baïgorry à Ossès				353	82
Saint-Florent à Issoudun, par ou près Charost				560, 661	75
Saint-Florentin à Brienne-le Château (Section de)				328	
Saint-Florentin à Monéteau				332	
Saint-Florentin à Vitry-le-François				62, 328	84
Saint-Gengoux à Montchanin			115, 651		64
Saint-Genix-d'Aoste à Lyon			349		
Saint-Georges à Dreux et à Chartres			466		87
Saint-Georges à Elbeuf				22	
Saint-Georges à la limite de l'Eure, vers Elbeuf			650		
Saint-Georges à Evreux			48		87
Saint-Germain (Raccordement avec le chemin de Grande-Ceinture)			643	54, 674	87
Saint-Germain à Paris	31	99, 186			

Droits réservés au Cnam et à ses partenaires

	TOME I	TOME II	TOME III	TOME V	TOME VI
	Pages.	Pages.	Pages.	Pages.	Pages.
Saint-Germain des-Fossés à Clermont	.....	128, 179			
Saint-Germain-des-Fossés à Roanne	.....	21			
Saint-Germain-des-Fossés à Vichy	.....	93, 179			
Saint-Germain-du-Plain à Bourg	.....	.....	.....	.....	67
Saint-Gervais à la Roche	.....	.....	691		
Saint-Gingolph à Thonon	.....	459			
Saint-Girons à Boussens	.....	248, 325			
Saint-Girons à Foix	.....	.....	693	.....	82
Saint-Girons à Oust	.....	.....	.....	369	
Saint-Girons à Seix	.....	.....	693		
Saint-Gobain à Chauny	.....	115			
Saint-Gothard (Percement du)	.....	542			
Saint-Hilaire-du-Harcouët à Fougères	.....	.....	.....	366	
Saint-Hippolyte à la ligne de Besançon à Morteau	.....	.....	691	.....	206
Saint-Hippolyte à Vougeaucourt	.....	.....	690	13	64
Saint-Jean-d'Angély à Civray	.....	.....	690		
Saint-Jean-d'Angély à Niort	.....	468	122, 356		
Saint-Jean-d'Angély à Saint-Savin	.....	.....	126		
Saint-Jean-d'Angély à Saint-Savinien	.....	467			
Saint-Jean-d'Angély à Taillebourg	.....	.....	126, 355		
Saint-Jean-du-Gard à Anduze	.....	.....	.....	.....	64
Saint-Jean-Pied-de-Port à Bayonne	.....	.....	693	353	82
Saint-Julien à Uzès	.....	.....	166		
Saint-Just à Beauvais	.....	.....	26		
Saint-Just à Cambrai	.....	.....	649	.....	80
Saint-Just à la limite de la Somme, vers Montdidier	.....	.....	26		
Saint-Just au Pertuiset	.....	.....	.....	.....	64
Saint-Just à Rochy-Condé	.....	.....	595, 649	.....	79
Saint-Laurent-de-la-Prée au fort d'Enet	.....	.....	690		
Saint-Laurent-de-la-Prée à la Pointe-de-la-Fumée	.....	.....	.....	56, 674	43
Saint-Lô à Angers	.....	108			
Saint-Lô à Dinan	.....	107			
Saint-Lô à Lamballe	.....	426	.....	75	
Saint-Lô à Lison	.....	186			
Saint-Lô à Vire	.....	.....	688	323	
Saint-Lô à Vire et à Caen	.....	.....	.....	.....	87
Saint-Louis à Dakar	.....	.....	.....	289, 399, 677	
Saint-Malo à Rennes	.....	99, 186			
Saint Mariens à Blaye	.....	467	3, 356, 464		
Saint-Martin-Autevielle à Mauléon	.....	.....	693	353	82
Saint-Maur à Paris	.....	72, 184			
Saint-Maurice à Bussang	.....	.....	.....	658	84
Saint-Maurice et le Thillot à Remiremont	.....	.....	58		
Saint-Maurice-Moselle à Bussang	.....	.....	687		
Saint-Méen à Loudéac	.....	.....	.....	341	87
Saint-Michel à la frontière d'Italie (Chemin sur route)	.....	388			
Saint-Michel de Prunières à Sisteron	.....	.....	.....	.....	318
Saint-Nazaire à Châteaubriant	.....	.....	278, 599, 697	.....	87
Saint-Nazaire au Croisic	.....	424, 452	357, 465	.....	74, 255
Saint-Nazaire à Nantes	.....	70, 175			
Saint-Nazaire à Tours	.....	.....	.....	406	255
Saint-Omer à Berguette	.....	516	6, 330	.....	78
Saint-Omer à Boulogne	.....	516	330		

Droits réservés au Cnam et à ses partenaires

	TOME I	TOME II	TOME III	TOME V	TOME VI
	Pages.	Pages.	Pages.	Pages.	Pages.
Saint-Omer-en Chaussée à Abancourt	.....	.....	25, 595, 649	.....	79
Saint-Ouen (Chemin de fer de la gare d'eau de)	.....	89	98, 270		
Saint-Ouen-l'Aumône à Pontoise	.....	147, 182, 507			
Saint-Palais à Puyoo	.....	.....	253		
Saint-Paul-lez-Dax à Léon	.....	.....	.....	158	
Saint-Paul-lez-Dax à Magesq	225				
Saint-Pierre (Puits) au puits Soult	.....	.....	.....	712	
Saint-Pierre-lez-Elbeuf au Neubourg	.....	.....	117		
Saint-Pierre-Louviers aux Andelys	.....	.....	48	.....	280
Saint-Pierre-de-Vauvray à Louviers	.....	298			
Saint-Pons à Saint-Chinian	.....	.....	693		
Saint-Quentin à Creil	497	12, 182			
Saint-Quentin à Erquelines	.....	13, 182			
Saint-Quentin à Guise	.....	524	649		
Saint-Quentin à Vélu-Bertincourt	.....	.....	329		
Saint-Rambert à Annonay	.....	248, 309, 320			
Saint-Rambert à Grenoble	.....	59, 179, 524			
Saint-Remy à Tarascon	.....	310, 354	692		
Saint-Saturnin à Sorgues	.....	.....	687		
Saint-Sauveur à Cosne	.....	467	126		
Saint-Savinien à Saint-Jean-d'Angély	.....	.....	.....	347, 560	75
Saint-Sébastien à Guéret	.....	.....	.....	.....	64
Saint-Sernin à Largentière	.....	.....	.....	352	82
Saint-Sever à Dax	.....	.....	693	66	82, 323
Saint-Sever à Mont-de-Marsan	.....	.....	693		
Saint-Sever à Pau	.....	.....	693		
Saint-Simon à Foix	.....	115, 151, 187			
Saint-Sulpice à Castres	.....	.....	253		
Saint-Sulpice à Montauban	.....	.....	253		
Saint-Symphorien à Lesparre	.....	.....	349	36	
Saint-Symphorien à Nizan	.....	524			
Saint-Symphorien à Sore	.....	.....	328		
Saint-Vaast à Valognes-Montebourg et à Barfleur	.....	.....	.....	.....	33
Saint-Valery à Noyelles	.....	14, 87, 182			
Saint-Valery-en-Caux à Motteville	.....	.....	291	446	
Saint-Victor à Cours	.....	.....	604	37	
Saint-Vincent-de-Tyrosse à Soustons	.....	.....	.....	536	
Saint-Waast à la ligne de Valenciennes à Douzies	.....	.....	163		
Saint-Waast-le-Haut à Denain	35				256
Saint-Yrieix à Bussière-Galant	.....	.....	690	.....	30
Sainte-Barbe-du-Tlélat à Sidi-bel-Abbès	.....	.....	118, 713	459	
Sainte-Gauburge à Gacé	.....	.....	.....	273	87
Sainte-Gauburge à Mesnil-Mauger	.....	.....	.....	.....	87
Sainte-Gauburge à Mortagne	.....	.....	.....	376	
Sainte-Marie-aux-Mines à Schelestadt	.....	248, 289	53		
Saintes à Angoulême	.....	248, 271	356, 464		
Saintes à Coutras	.....	247, 271	356, 464		
Saintes à Rochefort	.....	247, 271	122, 356, 464		
Salindres (Embranchement de)	.....	.....	.....	544	
Salins à Dôle	565	11, 114, 179			
Salon à la Calade	.....	.....	692		
Salon à Miramas	.....	132, 179, 459			

Droits réservés au Cnam et à ses partenaires

	TOME I	TOME II	TOME III	TOME V	TOME VI
	Pages.	Pages.	Pages.	Pages.	Pages.
Salon à Rognac	.....	309			
Sancerre à Henrichemont	.....	.....	455		
Sancoins à Lapeyrouse	.....	.....	691		
Santenay à Etang	.....	310, 354 461			
Sarde (Frontière) à Culoz	.....	150, 179			
Sarde (Frontière) à Gap	.....	132, 179	169		
Sargé à Tours	.....	.....	.....	648	
Sarlat à Nontron	.....	.....	690	355	75
Sarlat à Siorac	.....	.....	.....	376, 673	
Sarrebourg à Sarreguemines	.....	499, 504			
Sarrebrück à Sarreguemines	.....	.....	53		
Sarreguemines à Sarrebourg	.....	499, 504,			
Sarreguemines à Sarrebrück	.....	406	53		
Sars-Poteries à Avesnes	.....	.....	.....	.....	78
Sathonay à Bourg	.....	277	28	.....	67
Sathonay à la Croix-Rousse	.....	241, 357	34	38	90
Sathonay à Lyon Saint-Clair	.....	.....	.....	.....	67
Sathonay à Trévoux	.....	.....	117	37, 544	99
Saujon à Royan	.....	.....	46	91	
Saujon à la ligne de Tonnay-Charente à Marennes	.....	.....	376, 690		
Sauldre (Canal de la) à la Motte-Beuvron	.....	.....	51		
Saumur (Gares de) (Raccordement)	.....	.....	689	7	
Saumur à Château-du-Loir et Château-la-Vallière	.....	.....	689	330	
Saumur à la Flèche	.....	.....	.....	7, 559	75
Saumur à Neuville	.....	.....	466		
Saumur à Poitiers	.....	.....	25, 358		
Saumur à la limite de la Sarthe	.....	.....	376, 650, 689		
Saurat à Tarascon	.....	.....	.....	456	
Saussay-la-Vache aux Andelys, par Écouis	.....	.....	118		
Sauve (La) à Bordeaux	.....	504	356, 464	.....	74
Sauve (La) à Eymet	.....	.....	690	.....	75
Savenay à Châteaulin	.....	175			
Savenay à Landerneau et Pontivy	.....	.....	.....	107	
Savigny à Bessé	.....	.....	.....	.....	255
Savigny à Brou	.....	.....	466		
Savigny à Brou et à la ligne de Château-du-Loir à Saint-Calais	.....	.....	.....	372	
Savigny à Tours	.....	.....	689		
Savines à Barcelonnette	.....	.....	692		
Savy-Berlette à Avesne-le-Comte	.....	.....	329		
Sceaux à Paris	449, 639, 680, 728	56			
Sceaux à Paris et à Limours	.....	.....	.....	106	
Schelestadt à Sainte-Marie-aux-Mines	.....	248, 289	53		
Schirmeck à Mutzig	.....	524			
Sebdou à un point situé entre Tlemcen et la frontière du Maroc	.....	.....	712		
Sedan à la frontière belge (vers Bouillon)	.....	.....	57		
Sedan à Lérouville	.....	424, 450 519	141	27, 378	84
Sedan à Mézières	149	64			
Sedan à Thionville	.....	124, 185			
Segré à Candé	.....	.....	.....	676	87
Segré à Nantes	.....	.....	376, 689, 698		
Seix à Saint-Girons	.....	.....	693		
Selle-en-Luitré à Fougères	.....	.....	.....	.....	87
Sembadel à Saint-Bonnet-le-Château	.....	.....	.....	637	207

Droits réservés au Cnam et à ses partenaires

	TOME I	TOME II	TOME III	TOME V	TOME VI
	Pages.	Pages.	Pages.	Pages.	Pages.
Sénégal (Chemins de fer du)	.....	.....	.....	289, 399, 629	54
Sénia (La) à Aïn Témouchent et à Tlemcen.	.....	.....	.....	689	
Sénia (La) à Tlemcen, par Aïn-Témouchent.	.....	.....	712		
Senlis à Chantilly	.....	147, 182			
Senlis à Crépy	.....	147, 182, 242			
Senonches à Châteauneuf	.....	.....	4		
Senonches à La Loupe	.....	.....	4		
Senonches à La Loupe et Verneuil	.....	.....	.....	23	
Senonches à Nonancourt	.....	.....	5		
Senonches à Verneuil	.....	.....	5		
Senones à Étival et raccordement	.....	.....	.....	535	64
Sens à Montargis	.....	.....	.....	.....	84
Sens à Troyes et à Châlons	.....	.....	.....	.....	
Sérézin à Montluel	.....	.....	168		
Serquigny à Rouen	.....	99, 186	.....	63, 674	
Sermizelles à Châtel-Censoir	.....	.....	277		
Sétif à Bougie	.....	208			
Sétif à Constantine et embranchement sur Batna	.....	.....	262		
Sétif à Ménerville, par Bordj-Bouïra	.....	.....	713	282	
Seurre à Chagny	.....	.....	691		
Séverac à Mende	.....	481			
Sézanne à la Ferté-Gaucher	.....	.....	283, 609		
Sidi-Bel-Abbès à Magenta	.....	.....	713		
Sidi-Bel-Abbès à Magenta et Ras-El-Ma	.....	.....	.....	459	
Sidi-Bel-Abbès à Sainte-Barbe-du-Tlélat	.....	.....	118, 713	459	30
Sidi-el-Hemessi à Souk-Arras et Duvivier	.....	.....	409	659	
Signeux à Gorcy	.....	.....	161, 457		
Signy-le-Petit à la frontière belge, vers Chimay	.....	291, 399			
Sillé-le-Guillaume à Fresnay	.....	99			
Sillé-le-Guillaume à la Hutte	.....	.....	292		
Sillé-le-Guillaume à Sablé	.....	.....	688	14	43, 87
Simplon (Percée du)	.....	.....	146	470	
Sindères à Uza	.....	.....	.....	536	
Sisteron à Embrun	.....	.....	.....	.....	287
Sisteron à Saint-Michel-de-Prunières	.....	.....	.....	.....	318
Siorac à Sarlat	.....	.....	.....	376, 673	
Soissons à Compiègne	.....	.....	273, 593	20, 273	78
Soissons à la frontière belge, près Anor	.....	147, 182, 242			
Soissons à Paris	.....	147, 182			
Soissons à Reims	.....	124, 185			
Soissons à Rethel	.....	.....	687		
Solesmes au Cateau	.....	.....	.....	.....	43
Solre-le-Château à Avesnes	.....	.....	593, 687		
Solre-le-Château à Maubeuge	.....	.....	.....	447	
Somain à Aubigny-au-Bac	.....	.....	224	35	80
Somain à Aniche	728				
Somain à Busigny	.....	182			
Somain au Cateau	.....	13			
Somain à Roubaix et à Tourcoing	.....	511, 516	6, 330	.....	78
Sommières aux Mazes	.....	.....	166		
Sommières à Nîmes	.....	.....	166		
Sorbier (Mines du) au Pont-de-l'Ane	.....	66			
Sorcy à Brienne	.....	.....	.....	.....	84
Sore à Nizan	.....	.....	.....	455	
Sore à Saint-Symphorien	.....	.....	328		
Sorgues à Carpentras	.....	131, 179, 239, 320			

Droits réservés au Cnam et à ses partenaires

	TOME I	TOME II	TOME III	TOME V	TOME VI
	Pages.	Pages.	Pages.	Pages.	Pages.
Sorgues à Saint-Saturnin	.....	310, 354	692		
Sottevast à Coutances	.....	424, 453	203		
Souk-Arras à Duvivier	.....	.....	409		
Souk-Arras à Sidi-el-Hemessi	.....	.....	409	659	
Souk-Arras à Tébessa	.....	.....	713		
Soult (Puits) au puits Saint-Pierre	.....	.....	.....	742	
Sous-marin (Chemin de fer) entre la France et l'Angleterre	.....	.....	231	280	
Soustons à Saint-Vincent-de-Tyrosse	.....	.....	.....	536	
Stenay à Montmédy	.....	.....	687		
Steinbourg à Bouxwiller	.....	504			
Strasbourg à Bâle	91, 194, 303, 358	16, 77	52		
Strasbourg à Bar, à Mutzig et à Wasselonne	.....	230, 289	53		
Strasbourg à la frontière bavaroise, près Wissembourg	.....	15, 77			
Strasbourg à Kehl	.....	77	52		
Strasbourg à Paris	98, 194, 250, 439, 526, 640, 681, 751	17, 183	52		
Suisse (Frontière de) à Besançon	.....	424, 451			
Suisse (Frontière de), vers Porrentruy, à Belfort	.....	.....	58		
Surdon à Saint-Cyr	.....	186			
Surgères à Cognac	.....	.....	46, 650		
Surgères à Marans	.....	.....	690	.....	31
Suze (La) à La Flèche	.....	.....	650		
Taillebourg à Saint-Jean-d'Angely	.....	.....	126, 356		
Tamnay à Château-Chinon	.....	.....	691	71	64
Tamnay à Nevers	.....	.....	691		
Tancua à Champagnole (de ou près)	.....	.....	.....	68	
Tancua à Saint-Claude	.....	.....	.....	.....	206
Tarascon à Ax	.....	.....	253		
Tarascon à Cette	.....	179			
Tarascon à Foix	.....	481			
Tarascon à Saint-Remy	.....	524			
Tarascon à Saurat	.....	.....	.....	456	
Tarascon à Vic-Dessos	.....	.....	693		
Tarbes à Agen	.....	115, 151, 187			
Tarbes à Bagnères-de-Bigorre	.....	151, 187			
Tarragone à Barcelone	.....	.....	.....	.....	52
Tartas à Castets	.....	.....	.....	536	
Tébessa à Souk-Arras	.....	.....	713		
Teil (Le) à Nimes	.....	.....	166		
Templeuve à Cysoing	.....	.....	.....	.....	251
Templeuve à Don	.....	.....	686	.....	78, 261
Templeuve à Hazebrouck	.....	.....	115, 417		
Ténès à Orléansville	.....	208	713		
Tergnier vers Amiens	.....	147, 182			
Tergnier à Laon	.....	182			
Teste (La) à Arcachon	.....	124, 187			
Teste (La) à Bordeaux	64, 159, 226, 303, 318, 633, 682	47, 74, 187			
Teste (La) à l'étang de Cazaux	.....	.....	115		
Téterchen à Metz	.....	504			
Thann à Mulhouse	49	159, 184			
Thann à Wesserling	.....	183, 184			

Droits réservés au Cnam et à ses partenaires

	TOME I	TOME II	TOME III	TOME V	TOME VI
	Pages.	Pages.	Pages.	Pages.	Pages.
Thiant à Lourches				361	78
Thiaucourt (Embranchement de)			65		
Thiaucourt à Revigny				482	
Thiaucourt à Toul				482	
Thiers à Ambert		460	121		
Thiers à Vichy		460	121		
Thillot (Le) et Saint-Maurice à Remiremont			58		
Thionville à la frontière		184			
Thionville à Metz		17, 184	52		
Thionville à Mézières			52		
Thionville à Niederbronn		247	53		
Thionville à Sedan		124, 185			
Thonon au Bouveret, par Saint-Gingolph				672	
Thonon à Collonges		240, 309, 461	124		
Thonon à Saint-Gingolph		459			
Thorigné à Courtalain				339	
Thouarcé à Chalonnes			467		
Thouars à Montreuil-Bellay				376	
Tiaret à Mostaganem			713		
Ticheville à Menil-Mauger				376	59
Tizi-Ouzou à Ménerville			713	283	
Tlemcen à Aïn-Témouchent et à La Sénia				689	
Tlemcen à la frontière du Maroc			712		
Tlemcen et la frontière du Maroc (Point situé entre) à Sebdou			712		
Tlemcen à Oran		208			
Tlemcen à la Sénia, par Aïn-Témouchent			712		
Tonnay-Charente au Chapus			122, 356		
Tonnay-Charente à Marennes			356		
Tonneins à Villeneuve-sur-Lot			691	12, 559	75
Toucy-Moulins à Gien					43
Toul à Chaumont		248			
Toul à Colombey			48, 627 649	376, 380	
Toul à Colombey et à Favières					84
Toul à Thiaucourt				482	
Toulon à Marseille		26, 479			
Toulon à Nice		131, 179, 203, 267, 320			
Toulouse à Auch		325, 362			
Toulouse à Bayonne		115, 151, 187			
Toulouse (Ligne de ceinture de)			693		82
Toulouse à Lexos et à Albi		130, 175			
Toulouse à Montauban	8				
Toulouse à Villefranche		175			
Tour (La) Saint-Louis à Arles			96		57
Tourcoing à Armentières			417, 593, 686		260
Tourcoing à Menin		507, 516	330		78
Tourcoing et Roubaix à Somain		511, 516	6, 330		78
Tournai à Douai				168	
Tournai à Lille		268			
Tournai à Saint-Amand			330, 595		79
Tournemire au Vigan					82
Tournon à la Châtre			47, 360		75, 256
Tournon à la ligne de la Voulte à Yssingeaux			692		
Tournon-Saint-Martin au Blanc			650		256
Tournon-Saint-Martin à Châtellerault			690	60	75
Tournon-Saint-Martin à Preuilly			360, 690		75

Droits réservés au Cnam et à ses partenaires

	TOME I	TOME II	TOME III	TOME V	TOME VI
	Pages.	Pages.	Pages.	Pages.	Pages.
Tournon-Saint-Martin à Preuilly et à la Châtre	.....	.....	.....	6	
Tours à Bordeaux	751				
Tours à Bressuire	.....	424, 452 525	23, 357		
Tours à Brétigny	.....	.....	.....	106	
Tours au Mans	.....	70, 175	.....	106	
Tours à Montluçon	.....	424, 455	132, 357	560	74
Tours à Montluçon (Chemin de) à la Guerche	.....	.....	.....	.....	62
Tours à Nantes	98, 241, 429, 526, 626, 653	21, 175			
Tours à Orléans	98, 353, 682, 751,				
Tours à Paris (par Chartres)	66				
Tours à Paris (par Vendôme)	.....	130, 175, 275			
Tours aux Sables-d'Olonne	.....	.....	464		
Tours à Saint-Nazaire	.....	.....	.....	106	255
Tours à Sargé	.....	.....	.....	648	
Tours à Savigny	.....	.....	689		
Tours à Vierzon	.....	130, 242			
Toury à Beaune-la-Rollande	.....	.....	.....	.....	257
Toury à Voves	.....	.....	5	23	
Transsaharien	.....	.....	709, 717	40, 258, 463	
Trélys (Houillères de) (Embranchement)	.....	146			
Tremblade (La) à Pons et embranchement	.....	.....	16, 650	94	
Trembles (Les) à Berrouaghïa	.....	.....	713		
Trembles (Les) à Bordj-Bouïra	.....	.....	.....	283	
Tréport (Le) à Abancourt	.....	505	649	.....	80
Tréport (Le) à Eu et à Abbeville	.....	.....	268		
Trévoux à Lyon	.....	.....	.....	.....	67
Trévoux à Sathonay	.....	.....	117	37, 544	90
Triaucourt à Hairouville	.....	.....	347		
Triguères à Clamecy	.....	.....	.....	.....	43, 64
Triguères à un point entre Coulanges et Clamecy	.....	.....	277, 375		
Trilport à la Ferté-Milon	.....	.....	.....	.....	30, 84
Trinité (La) à Bernay	.....	.....	.....	273	
Trinité (La) à Échauffour	.....	.....	.....	376	
Trinité-de-Réville (La) à Orbec	.....	.....	265, 599	20, 674	87
Trouville à Dives	.....	.....	.....	.....	87
Trouville à Pont-l'Évêque	.....	186			
Troyes à Montereau	410, 597	24, 72, 184			
Troyes à Saint-Florentin et Vitry-le François	.....	.....	.....	.....	84
Troyes à Sens et à Châlons	.....	.....	.....	.....	84
Tulle à Brive	.....	94, 128, 176, 304			
Tulle à Clermont	.....	424, 451	34, 465	.....	74
Tunis à Bizerte	.....	.....	.....	661	
Tunis à Hammam-el-Lif	.....	.....	.....	661	
Ucciani à Ajaccio	.....	.....	542		
Ussel à Bort	.....	.....	.....	.....	238
Ussel à Felletin	.....	.....	.....	.....	257
Uza à Sindères	.....	.....	.....	536	
Uzerche à Aurillac	.....	.....	690	.....	258, 287, 322
Uzès à Remoulins	.....	.....	166		

Droits réservés au Cnam et à ses partenaires

	TOME I	TOME II	TOME III	TOME V	TOME VI
	Pages.	Pages.	Pages	Pages.	Pages.
Uzès à Saint-Julien et prolongement	.....	.....	166		
Vaison à Orange	.....	.....	691	.....	205
Val-d'Ajol (Le) à Aillevillers	.....	.....	65	34	
Val-de-Fer (Mines du) au canal de l'Est et à l'usine de Neuves-Maisons	.....	.....	326		
Valdonne à la ligne de Carnoules à Aix	.....	.....	692		
Valdonne aux mines de Castellane	.....	362			
Valence à Avignon	752				
Valence à Grenoble	.....	119, 179			
Valenciennes à Achette	.....	268			
Valenciennes au Cateau et prolongement	.....	.....	371, 416, 611	.....	78
Valenciennes à Denain et Lourches	.....	.....	593, 686		
Valenciennes à Douzies	.....	.....	49, 331, 595, 648	.....	79
Valenciennes à la frontière belge	194, 317, 359, 432				
Valenciennes à la frontière belge, par Condé	.....	382			
Valenciennes à Laon	.....	.....	593, 687	335	
Valenciennes à Lille	.....	182, 355	330, 595	.....	79
Valenciennes à Lille (Cie de)	.....	.....	.....	27	
Valenciennes à Paris	98, 243, 497	179			
Valmondois à Epiais-Rhus	.....	.....	.....	.....	34
Valmondois à Méry-sur-Oise et à Ermont	.....	.....	595, 611, 648	.....	79
Valognes à Barfleur	.....	.....	348		
Valognes à Saint-Vaast et à Barfleur	.....	.....	.....	.....	33
Valréas à Nyons	.....	.....	691		
Var (Le) à Nice	.....	239, 309			
Varenne (La) à Boissy-Saint-Léger	.....	446			
Varennes-sur-Allier à Avrilly	.....	.....	.....	.....	37
Varennes-sur-Allier à Montvicq	.....	.....	.....	.....	37
Vassy à Doulevant-le-Château	.....	.....	545		
Vassy à Saint-Dizier	.....	389	.....	457	
Vauriat (Col de) à Saint-Éloi	.....	.....	691	.....	257
Vaux (Mines des) à Fréjus	.....	.....	415		
Vélars à Epinac	.....	.....	414	393	
Velluire à Fontenay-le-Comte	.....	.....	359, 376, 629	373	
Velluire à Parthenay	.....	.....	689		
Vélu-Bertincourt à Achiet	.....	.....	649		
Vélu-Bertincourt à Saint-Quentin	.....	.....	329		
Vendenheim à Wissembourg	.....	.....	82		
Vendes (Embranchement de)	.....	.....	.....	.....	74
Vendes à Aurillac	.....	.....	281, 375		
Vendes à la ligne d'Aurillac à Saint-Denis-lez-Martel	.....	.....	.....	73	
Vendes à Eyguerande	.....	451	465		
Vendes à Mauriac	.....	.....	.....	.....	73
Vendin (Chemin industriel de)	.....	206			
Vendôme à Blois	.....	.....	359	376	
Vendôme à Château-du-Loir	.....	.....	116, 359		
Vendôme à Pont-de-Braye	.....	.....	276, 359	20, 93 107, 376	
Vendôme à Romorentin	.....	.....	275, 360, 375, 537		
Verberie à Estrées-Saint-Denis	.....	.....	349	.....	79
Verdon (Le) à Bordeaux	.....	152, 244, 288	51		
Verges à Molinges	.....	.....	.....	.....	206

Droits réservés au Cnam et à ses partenaires

	TOME I	TOME II	TOME III	TOME V	TOME VI
	Pages.	Pages.	Pages.	Pages.	Pages.
Verneuil à Évreux	.....	.....	48		
Verneuil à Senonches	.....	.....	5		
Vernon à Pacy	.....	504			
Vernonnet à Gisors	.....	406			
Verrières (Les) à Mouchard	.....	179, 461			
Versailles à Chartres	602, 607, 626 647				
Versailles à Chartres et à La Loupe					
Versailles (Rive gauche) à la rue de la Bibliothèque, près l'entrée du Palais	.....	.....	295, 420		
Versailles à Paris (Rive gauche)	39, 160 303, 737	186			
Versailles à Paris (Rive droite et rive gauche)	39, 303				
Versailles à Rennes	548, 737				
Vertaizon à Billom	.....	.....	47		
Vesoul à Gray	.....	228			
Vézelise à Mirecourt	.....	.....	116, 285, 627, 649	445	
Vézelise à Nancy	.....	478	285, 627, 649		
Vézelise à Nancy et embranchements	.....	.....	.....	445	
Vézenobres à Quissac	.....	.....	166		
Vic (Embranchement de)	.....	479			
Vic-en-Bigorre à Mont-de-Marsan	.....	151, 187			
Vic-en-Bigorre à la ligne de Saint-Sever à Pau	.....	.....	693		
Vic-Dessos à Tarascon	.....	.....			
Vichy à Cusset	.....	.....	693		
Vichy à Saint-Germain-des-Fossés	.....	93, 179	691		
Vichy à Thiers	.....	460	121		
Victor-Emmanuel (Chemin) actuellement Rhône au Mont-Cenis	.....	266, 283, 409	42		
Vieilleville à Bourganeuf	.....	.....	276, 359	20, 360, 674	42, 43, 75
Vierzon au Bec-d'Allier	433, 633, 653				
Vierzon à Buzançais	.....	.....	.....	791	
Vierzon au Guétin	.....	175			
Vierzon à Limoges	433				
Vierzon à Orléans	258, 360, 433, 570, 577				
Vierzon à Tours	.....	130, 242			
Vieux-Port et banlieue sud de Marseille	.....	387			
Vigan (Le) à Albi	.....	.....	278	9, 344	
Vigan (Le) à Lunel	.....	309			
Vigan (Le) à Tournemire	.....	.....	.....	.....	82
Villebois à Ambérieux	.....	505			
Villefranche à Toulouse	.....	175			
Villeneuve-le-Comte à Lagny	.....	.....	543, 625		
Villeneuve-le-Comte à Mortcerf	.....	.....	50, 543, 625		
Villeneuve-d'Agen à Penne	.....	93, 128, 175, 304			
Villeneuve-sur-Lot à Falgueyrat	.....	.....	.....	.....	257
Villeneuve-sur-Lot à Tonneins	.....	.....	.....	12, 559	75
Villeneuve-sur-Lot à Tonneins et à Falgueyrat	.....	.....	691		
Villeneuve-Saint-Georges à Palaiseau (Section de)	.....	.....	.....	17	

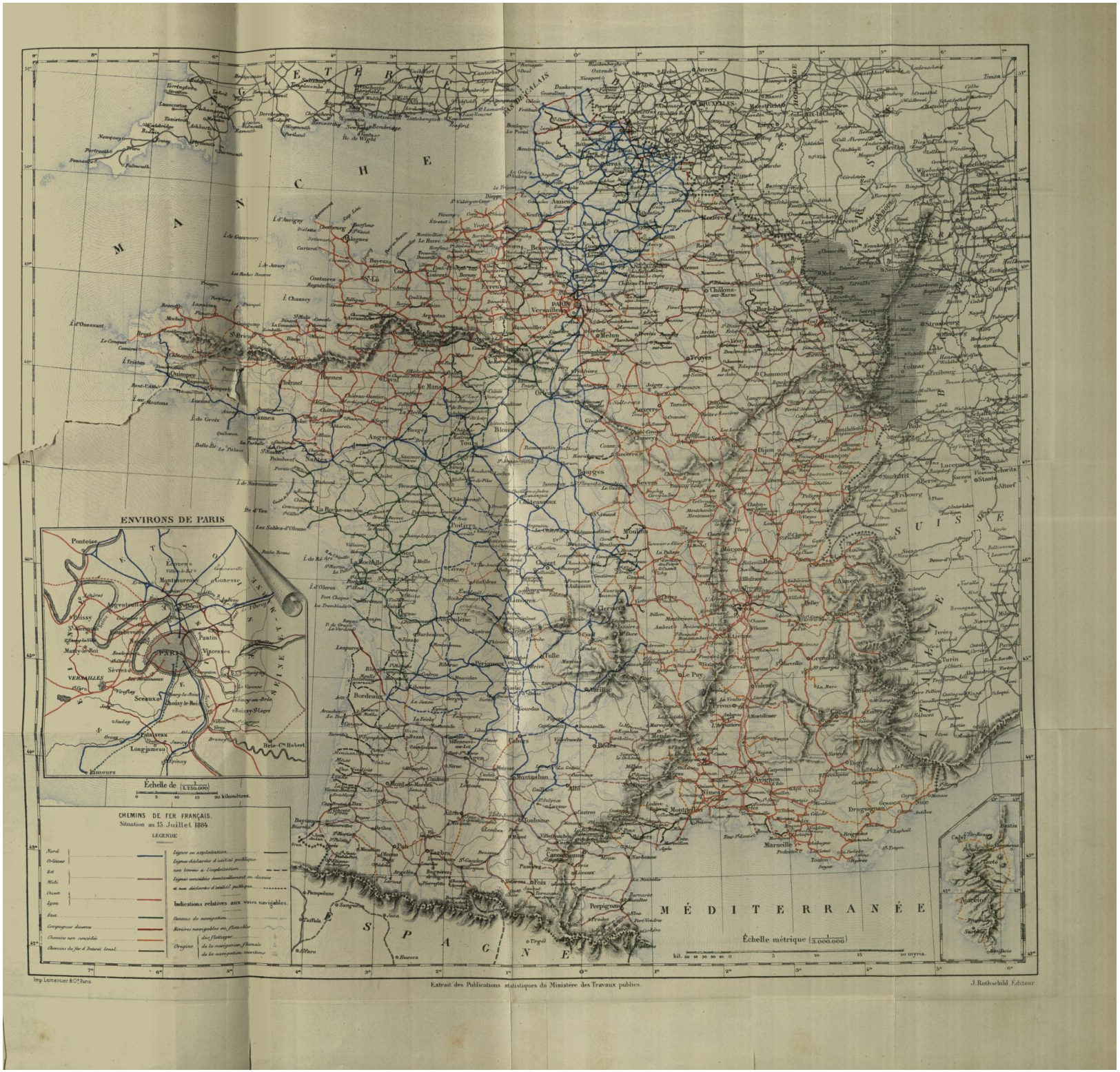
Droits réservés au Cnam et à ses partenaires

	TOME I	TOME II	TOME III	TOME V	TOME VI
	Pages.	Pages.	Pages.	Pages.	Pages.
Villers à Beuzeval	.....	.....	.....	.....	87
Villers à la ligne de Pont-l'Évêque à Trouville	.....	.....	.....	673	
Villers-Cotterets au Port-aux-Perches	35	148, 182			
Villette (La) (Raccordement des gares de) et de La Chapelle	.....	4			
Vincennes à Boulogne (Chemin sur la voie publique)	.....	81			
Vincennes à Paris	.....	72, 184			
Vincennes à Saint-Maur	.....	184			
Vindrac à Carmaux	.....	.....	.....	.....	82
Vintimille (Gare de)	.....	.....	688	17	
Violaines à Bully-Grenay	.....	.....	.....	.....	79
Vire à Fougères	.....	.....	.....	343, 366	87
Vire à Mortain (Section de)	.....	.....	.....	343	
Vire à Saint-Lô	.....	.....	688	323	
Vire à Saint-Lô et à Caen	.....	.....	.....	.....	87
Virieu-le-Grand à Saint-André-le-Gaz	.....	.....	169		
Virton à Montmédy	.....	.....	65, 603		
Vitré à Châteaubriant	.....	.....	457, 599		
Vitré à la ligne de Châteaubriant à Rennes	.....	.....	278		
Vitré à Fougères	.....	387			
Vitré à Fougères et à Moidrey	.....	.....	.....	292, 681	87
Vitré à Martigné-Ferchaud	.....	.....	.....	.....	87
Vitré à Rennes et à Châteaubriant	.....	.....	.....	21, 376	
Vitry-le-François à Auxerre	.....	.....	687		
Vitry-le-François à Brienne-le-Château (Section de)	.....	.....	.....	62	
Vitry-le-François à Fère-Champenoise	.....	.....	687	53	43, 84
Vitry-le-François à Saint-Florentin	.....	.....	.....	62, 328	84
Vitry-le-François à Troyes et à Saint-Florentin	.....	.....	.....	.....	84
Voiron à Saint-Béron	.....	.....	.....	774	
Volx à Apt	.....	.....	692		
Volx à Forcalquier	.....	.....	.....	327	64
Vougeaucourt à Saint-Hippolyte	.....	.....	691	13	64
Voulte (La) à Givors	.....	422			
Voulte-sur-Rhône (La) à Yssingeaux	.....	.....	692		
Vouziers à Amagne	.....	420	649	.....	84
Vouziers à Apremont	.....	.....	47	378, 386, 692	84
Vouziers à Challeranges	.....	.....	649		
Vouziers à Revigny	.....	.....	283		
Voves à Toury	.....	.....	5	23	
Vrigne-aux-Bois à Donchery	.....	420			
Wasselonne à Strasbourg	.....	230, 289	53		
Watten à Gravelines	.....	455, 507, 516	330	.....	78
Wesserling à Remiremont	.....	525			
Wesserling à Thann	.....	183, 184	52		
Wimy à Guise	.....	.....	.....	.....	78
Wissembourg à Strasbourg	.....	77			
Wissembourg à Vendenheim	.....	.....	52		
Yssingeaux à la ligne du Puy à Saint-Étienne	.....	.....	692		
Yssingeaux à la Voulte-sur-Rhône	.....	.....	692		

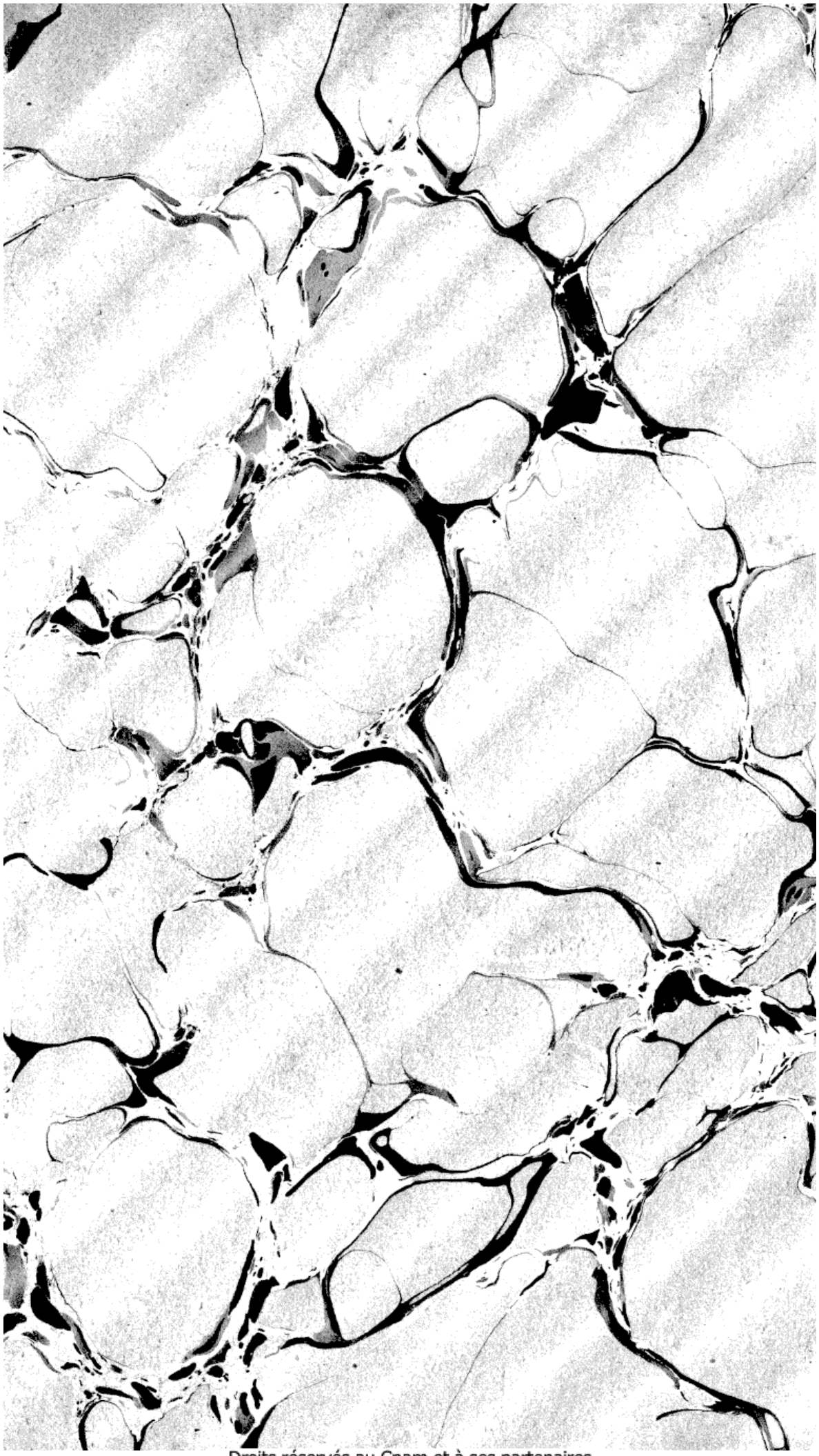
FIN DES TABLES

Paris, Imprimerie Tolmer et Cie. — Succursale à Poitiers. 66.

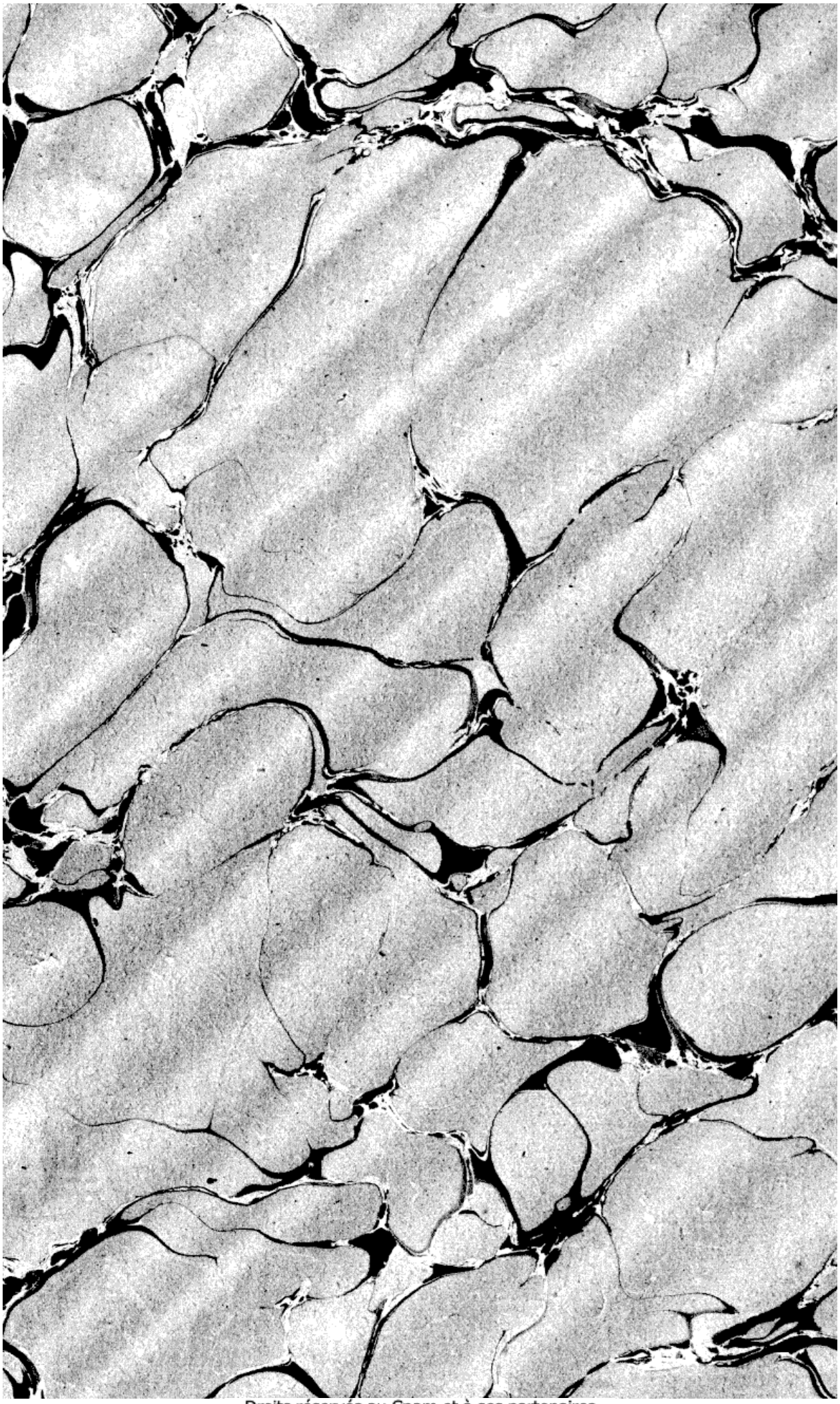
Droits réservés au Cnam et à ses partenaires



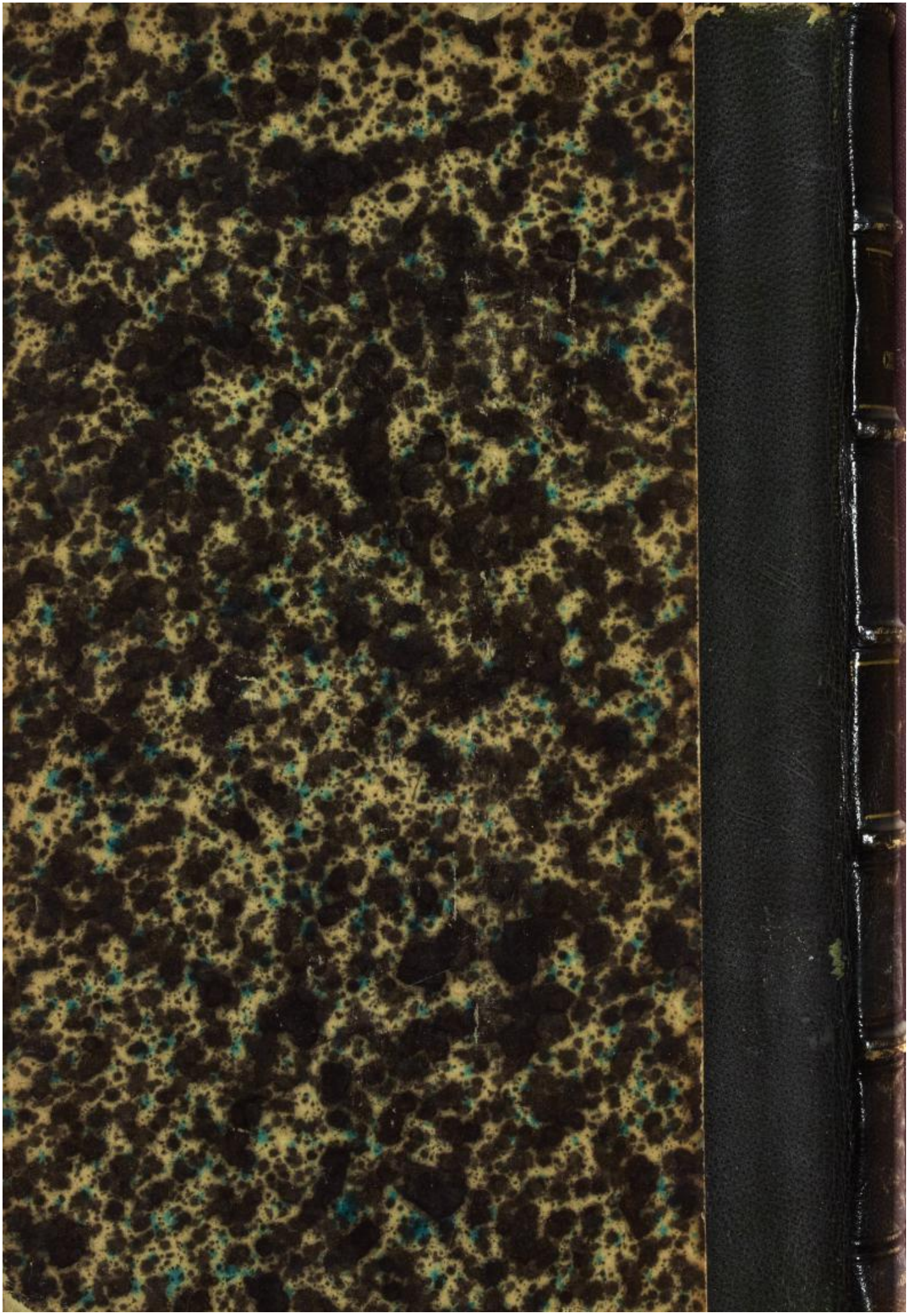
Droits réservés au Cnam et à ses partenaires



Droits réservés au Cnam et à ses partenaires



Droits réservés au Cnam et à ses partenaires



Droits réservés au Cnam et à ses partenaires