

Auteur ou collectivité : Lambert, Henri

Auteur : Lambert, Henri (1862-1934)

Auteur secondaire : Picard, Alfred (1844-1913)

Titre : Réseau de l'Est : précis historique, statistique et financier

Adresse : Paris : H. Dunod et E. Pinat, 1907

Collation : 1 vol. (XII-196 p.-[1] f. de pl. dépl.) : tabl., ill., cartes ; 21 cm

Collection : Monographies des grands réseaux de chemins de fer français

Cote : CNAM-BIB 8 Le 629

Sujet(s) : Société nationale des chemins de fer français. Réseau de l'Est ; Chemins de fer -- France

Langue : Français

Date de mise en ligne : 06/04/2018

Date de génération du document : 6/4/2018

Permalien : <http://cnum.cnam.fr/redir?8LE629>

MONOGRAPHIE

DU

RÉSEAU DE L'EST

*L'Auteur et les Éditeurs se réservent les droits de traduction
et de reproduction.*

80 Le 629

MONOGRAPHIES DES GRANDS RÉSEAUX
DE CHEMINS DE FER FRANÇAIS

PAR

HENRI LAMBERT

CONTROLEUR DES COMPTES DES CHEMINS DE FER
AU MINISTÈRE DES TRAVAUX PUBLICS

RÉSEAU DE L'EST

PRÉCIS HISTORIQUE, STATISTIQUE ET FINANCIER

HONORÉ DE LA HAUTE APPROBATION DE

M. ALFRED PICARD, Membre de l'Institut

ET DES SOUSCRIPTIONS DU

Ministère des Travaux Publics, des Postes et des Télégraphes
de la Compagnie des chemins de fer de l'Est
et d'autres Administrations de chemins de fer

PARIS

H. DUNOD ET E. PINAT. ÉDITEURS

49, Quai des Grands-Augustins, 49

1907



10/10/15



LETTRES ADRESSÉES A L'AUTEUR

PAR

M. ALFRED PICARD

MEMBRE DE L'INSTITUT

PRÉSIDENT DE SECTION AU CONSEIL D'ÉTAT

PRÉSIDENT DU COMITÉ CONSULTATIF DES CHEMINS DE FER

PRÉSIDENT DE LA COMMISSION DE VÉRIFICATION DES COMPTES DES CHEMINS DE FER

Paris, 27 juin 1906.

Monsieur, je vous remercie du plaisir que vous m'avez fait en me communiquant votre *Monographie du Réseau de l'Est*.

C'est une œuvre susceptible de rendre de très utiles services, comme les autres *Monographies similaires* auxquelles vous travaillez. C'est aussi un monument de labeur.

Veillez agréer, etc...

Signé : A. Picard.

Paris, 26 janvier 1907.

Monsieur, vous avez bien voulu me communiquer les dernières épreuves de votre *Monographie du Réseau de l'Est*. Ces épreuves diffèrent du manuscrit primitif par l'addition : 1° de statistiques et graphiques pour chaque période décennale ; 2° de deux tableaux récapitulatifs se rapportant l'un aux charges budgétaires de l'État, l'autre aux titres financiers émis ou pris en charge par la Compagnie.

Je ne puis que vous renouveler mes vives félicitations et l'affirmation du haut intérêt de votre publication, surtout avec les compléments dont vous l'avez dotée.

Veillez agréer, etc...

Signé : A. Picard.

AVANT-PROPOS

Le but poursuivi dans la série de Monographies que nous nous proposons de publier est d'exposer — d'une manière aussi précise que possible — la constitution des lignes composant chacun des grands réseaux de chemins de fer français, au triple point de vue du régime des concessions dont elles ont été l'objet, du développement économique de ces lignes et des relations financières qui les lient à l'État.

Nous commençons par le réseau de l'Est. Les études similaires, relatives aux autres grandes Compagnies de chemins de fer seront établies suivant le plan adopté dans le présent ouvrage, en vue de faciliter les comparaisons de réseau à réseau. Nous chercherons aussi à rendre tout à fait indépendants des autres chacun des recueils dont il s'agit.

Deux divisions principales caractérisent ces études :

La première (imprimée sur papier blanc) est une analyse sommaire des divers documents touchant à la constitution du Réseau faisant l'objet de la Monographie, documents puisés aux sources mêmes : Bulletins des Lois, Statistiques officielles, Débats parlementaires et annexes, Rapports annuels des Conseils d'administration des Compagnies de chemins de fer, etc...

Rappelés avec leurs références à l'appui, au sujet de chaque citation, ces documents permettent au lecteur, en se reportant au texte in extenso, de contrôler aisément et de compléter au besoin, s'il le désire, le renseignement donné.

Les faits sont rapportés suivant leur ordre chronologique et avec la plus grande sobriété de détails, afin de former, par réseau, un recueil aussi peu volumineux que possible, sorte de vade-mecum qu'on puisse aisément consulter. A cette fin, on a renvoyé dans de nombreuses notes tous éclaircissements indispensables, mais n'étant pas de l'essence même des faits mentionnés.

Cette première partie elle-même se divise en sections, comprenant des périodes généralement décennales.

A partir de 1851 — époque où finit, pour ainsi dire, l'enfance des chemins de fer français — chacune de ces sections se termine par des données statistiques, mises le plus souvent sous forme de graphiques, en vue de rendre compte du développement économique et financier du Réseau examiné.

La seconde division de l'ouvrage (imprimée sur papier rose) est une sorte de synthèse synoptique des indications précédentes.

Opérée au moyen de renvois aux années et paragraphes composant l'historique du réseau, cette coordination est effectuée :

— tout d'abord dans un INDEX ALPHABÉTIQUE, placé en tête de la Monographie, et groupant les faits suivant leur nature, leur objet ou leur caractère;

— puis, en second lieu, dans trois TABLEAUX RÉCAPITULATIFS, insérés à la suite du texte principal et se rapportant respectivement :

I. — aux Charges de l'État relatives aux chemins de fer d'intérêt général — et particulièrement au réseau envisagé, — telles que ces charges résultent du budget de 1905 et des comptes définitifs présentés par les Ministres des Finances et des Travaux publics;

II. — aux Titres financiers émis, amortis ou pris en charge par les Sociétés concessionnaires des lignes composant le Réseau;

III. — aux Lignes de chemins de fer concédées, abandonnées ou simplement exploitées au 31 décembre 1905, par la Compagnie considérée.

En outre, diverses cartes — avec lignes numérotées se référant au tableau récapitulatif n° III précité — donnent la situation du réseau à la fin des années 1852, 1870 et 1905, cette dernière étant placée, hors texte, à la fin du volume.

Ces moyens de coordination nous ont donné l'assurance de n'avoir rien omis d'essentiel dans l'historique de la formation et du développement du Réseau étudié.

Il se pourrait toutefois que, dans un travail d'une documentation aussi considérable, et malgré les précautions prises, quelque erreur de détail s'y fût glissée. Nous nous en excusons à l'avance et serions reconnaissant à tout lecteur, en ce cas, de bien vouloir nous en informer.

Ainsi présentée et grâce aux précieux encouragements qui nous ont été témoignés, — notamment par le plus éminent Maître en matière de chemins de fer (voir les lettres de M. le Président Alfred Picard, précédant l'Avant-Propos), — nous avons l'espoir que cette modeste contribution à l'histoire des grands réseaux français sera de quelque utilité non seulement aux techniciens de chemins de fer, mais encore à toute personne qu'intéresse la question si complexe de nos grandes voies ferrées d'intérêt général, surtout au point de vue de l'éventualité de leur rachat par l'État.

Enghien-les-Bains, 30 janvier 1907.

H. L.

ABRÉVIATIONS

B. L. 1842.....		signifie : <i>Bulletin des Lois (partie principale) de l'année 1842.</i>	
B.L., supp. 1867.	—	<i>Bulletin des Lois (partie supplémentaire) de l'année 1867.</i>	
M. U.....	—	<i>Moniteur universel.</i>	
J. O.....	—	<i>Journal officiel.</i>	
Dc. C.....	—	<i>Documents parlementaires de la Chambre des Députés.</i>	
Db. C.	—	<i>Débats de la Chambre des Députés.</i>	
Dc. S.....	—	<i>Documents parlementaires du Sénat.</i>	
Db. S.	—	<i>Débats du Sénat.</i>	
Est 1846.....	—	<i>Rapport présenté par le Conseil d'Administration de la Compagnie de l'Est à l'Assemblée générale de 1846.</i>	
Ardennes, 1863..	—	<i>Rapport présenté par le Conseil d'Administration de la Compagnie des Ardennes à l'Assemblée générale de 1863.</i>	
St. (d. P.) 1900..	—	<i>Statistique des Chemins de fer (Documents principaux) au 31 décembre 1900.</i>	
St. (d. D.) 1901..	—	<i>Statistique des Chemins de fer (Documents divers, première partie) au 31 décembre 1901.</i>	
V. 1842A	—	<i>Voir à l'année 1842, § A</i>	} du texte de la } Monographie.
V. 1880Gf	—	<i>Voir à l'année 1880, § Gf</i>	

INDEX ALPHABÉTIQUE

EST.

4

INDEX ALPHABÉTIQUE

RENVOIS AU TEXTE DE LA MONOGRAPHIE
(ANNÉES ET PARAGRAPHES)

ABANDONS DE CONCESSIONS	{ 1873Aa — 1873Ac — 1873C — 1881E — 1900A — 1905A.
ACTIONS FINANCIÈRES.....	{ 1845C — 1845E — 1853Cf — 1854A — 1857D — 1860Ce — 1864B — 1870De — 1880Ge — 1890Ce — 1900De — 1905Be.
ANCIEN RÉSEAU.....	{ 1859Ad — 1859Ac — 1860Ch — 1863Cf — 1868Ac — 1868Ag — 1870Dh — 1875Fc — 1875Gk — 1880Gh — 1883Dj — 1890Ch — 1900Dh — 1905Bh.
ANNUITÉS PAYÉES PAR L'ÉTAT.	{ 1863Cb — 1873Ba — 1874C — 1875Ga — 1883Dg — 1890Ch — 1900Dh — 1905Bh.
CAHIERS DES CHARGES.....	{ 1840 — 1844 — 1845E — 1853Ce — 1854C — 1859Aj — 1863Ce — 1868Ad — 1868Ai — 1873Be — 1875Gc — 1883Dd — 1898 — 1901Dd — 1904Ab.
CAPITAL GARANTI.....	{ 1859Af — 1863Cd — 1868Ac — 1873Bb — 1875Ge — 1875Gh — 1883Dk.
CAPITAL RÉALISÉ	{ 1860Cb — 1870Db — 1880Gb — 1890Cb — 1900Db — 1905Bb.

RENVOIS AU TEXTE DE LA MONOGRAPHIE
(ANNÉES ET PARAGRAPHES).

CAPITAL SOCIAL	Compagnie de l'Est	1845E — 1853Cf — 1854A — 1864B.
	Autres Compa- gnies	1837 — 1838 — 1844 — 1852E — 1855C — 1862E — 1865C — 1867D — 1868Ea — 1868Eb — 1868Ec — 1868Ed — 1868Ee — 1868Ef — 1870A — 1872B — 1873Db — 1877A — 1878G.
CESSIONS DE LIGNES		1857C — 1863B — 1873C — 1874D — 1875Aa — 1875Ab — 1875F — 1882B — 1883Dc — 1898 — 1904A.
CHARGES BUDGÉTAIRES DE L'ÉTAT		V. le tableau récapitulatif n° I (p. 152 à 157).
CHEMINS DE FER D'INTÉRÊT LOCAL		1865A — 1867C — 1867D — 1868E — 1872C — 1873D — 1874A — 1875Aa — 1875D — 1877A — 1879B — 1879E — 1880B — 1881B — 1882B — 1883B — 1885D — 1901D.
CLASSEMENT DE CHEMINS D'INTÉRÊT LOCAL		1875Ac — 1879E — 1881B — 1883B — 1901Da.
CLASSEMENT DIRECT		1842A — 1861A — 1868D — 1875E — 1879G.
COMPAGNIES DE CHEMINS DE FER :	— Alsace-Lorraine	1881E.
	— Ardennes	1853A — 1855C — 1857B — 1857C — 1859B — 1860B — 1863Ca — 1864A.
	— Argonne	1873Db — 1881Bb.
	— Avricourt à Blamont et Cirey	1868Ec — 1887C — 1897.
	— Blesme et Saint-Dizier à Cray	1852E — 1852H — 1853Bb.
	— Bondy à Aulnay-lès-Bondy.	1872B — 1878B — 1880C.

ENVOIS AU TEXTE DE LA MONOGRAPHIE
(ANNÉES ET PARAGRAPHES)

COMPAGNIES DE CHEMINS DE FER (Suite) :	— Central suisse.....	1873C.
	— Ceintures de Paris.....	1851A — 1859Ae — 1875C — 1881F — 1886B.
	— Entre Sambre-et-Meuse...	1845A — 1852H — 1898.
	— Épernay à Romilly.....	1868Ee—1873E—1875Gk—1879Eb.
	— Est (origines).....	1845E — 1854A.
	— Grand Central belge.....	1845A — 1898.
	— Guillaume-Luxembourg...	1857F—1863A—1868Af—1873Ab.
	— Grand Luxembourg belge.	1863A.
	— Jura bernois.....	1873C.
	— Lille à Valenciennes.....	1874D — 1879I.
	— Lorraine.....	1868Eb — 1872A — 1873Fb — 1879Ea 1881E.
	— Montereau à Troyes.....	1844 — 1847 — 1852F — 1852H — 1853Bc — 1853Cc.
	— Moselotte.....	1877A — 1882B — 1901Da — 1901Dc.
	— Mulhouse à Thann.....	1837 — 1852H — 1858A.
	— Nancy à Vézelize.....	1868Ea — 1873Fa — 1879Ea.
	— Nord.....	1851A — 1851B — 1852A — 1852H — 1857C — 1875C — 1881F.
	— Orléans à Châlons.....	1870A — 1878C.
	— Ouest.....	1851A — 1875C — 1881F.
	— Paris-Lyon-Méditerranée.	1851A — 1863E — 1875B — 1875C — 1875Fa — 1881F.
	— Paris à Orléans.....	1851A — 1875C — 1881F.
— Paris à Strasbourg.....	1845E — 1851A — 1852C — 1852D — 1852H — 1853C — 1854A.	
— Rambervillers à Charmes.	1868Ed.	
— Salines domaniales del'Est	1862E — 1863B.	

RENVOIS AU TEXTE DE LA MONOGRAPHIE
(ANNÉES ET PARAGRAPHES)

CHEMINS DE FER (Suite) :	— Strasbourg à Bâle.....	1838 — 1840 — 1852B — 1852H — 1853Cd — 1854B.
	— Vallée de la Suippe.....	1868Ef — 1879B — 1883B — 1901C.
	— Vassy à Doulevant-le-Château.....	1878G — 1878H — 1888 — 1904.
	— Vassy à Saint-Dizier.....	1865C — 1865D — 1881D.
	— Vézélise à Mirecourt.....	1874A — 1875Fb — 1879Ea.
	— Vosges.....	1867D — 1873Da — 1875D — 1881Bc.
	généralités.....	1859Ai — 1863D.
	premier établissement.....	1859Ai — 1870Dc — 1880Gc — 1890Cc — 1900C — 1905Bc.
COMPTE DES COMPAGNIES :	travaux complémentaires....	1859A ^r — 1868Ae — 1875Ge — 1877B — 1883Dj — 1883Dp — 1902A — 1902B.
	exploitation complète.....	1860Cd — 1870Dd — 1875Gl — 1880Gd — 1883Di — 1883Dj — 1890A — 1890Cd — 1900Dd — 1905Bd.
	exploitation partielle.....	1883Dn — 1890A.
	CONCESSIONS PAR ADJUDICATIONS.....	1844 — 1845C — 1845E — 1869B. 1870A.
CONCESSIONS DIRECTES :	éventuelles....	1853Ab — 1853Cb — 1859Ae — 1863Cc — 1868Ab — 1875Gb — 1883Db — 1885A — 1886A — 1889B — 1900Bb.
	définitives.....	V. le tableau récapitulatif n° III (p. 166 à 183).

RENVOIS AU TEXTE DE LA MONOGRAPHIE
(ANNÉES ET PARAGRAPHES)

CONVENTIONS FINANCIÈRES AVEC L'ÉTAT	{ 1853A — 1853C — 1859A — 1859B — 1863C — 1868A — 1873B — 1875G — 1883D.
CRÉDIT DE LA COMPAGNIE (taux des emprunts).....	{ 1860Ca — 1870Da — 1880Ga — 1890Ca — 1900Da — 1905Ba.
DÉCHÉANCES.....	1868B.
DÉCLARATIONS D'UTILITÉ PUBLIQUE.....	{ avec concessions concomitantes } V. le tableau récapitulatif n° III (col. 2) (p. 166 à 183). { avec concessions postérieures } 1860A — 1861A — 1862A — 1868C — 1875Ea — 1878F — 1879b — 1880A — 1881A — 1882A — 1883A.
DÉVELOPPEMENT DES LIGNES...	{ 1852H — 1860Cg — 1870Dg — 1880Gg — 1890Cg — 1900Dg — 1905Bg.
DÉPENSES D'ÉTABLISSEMENT...	{ 1860Cc — 1870Dc — 1880Gc — 1890Cc — 1900Dc — 1905Bc.
DÉPENSES D'EXPLOITATION.....	{ 1860Cd — 1870Dd — 1880Gd — 1890Cd — 1900Dd — 1905Bd.
DETTE AU TITRE DE LA GARAN- TIE D'INTERET	{ 1860Cf — 1870Df — 1873Be — 1880Gf — 1883Dh — 1883Dm — 1890Cf — 1900Df — 1905Bf.
DIVIDENDES GARANTIS (ou réservés).....	{ 1859Ae — 1863Cf — 1868Ac — 1875Gf — 1883Dk.
DIVIDENDES PAYÉS.....	{ 1860Ce — 1870De — 1880Ge — 1890Ce — 1900De — 1905Be.

RENOIS AU TEXTE DE LA MONOGRAPHIE
(ANNÉES ET PARAGRAPHES)

DURÉE DES CONCESSIONS.....	{ 1845E — 1852D — 1853Ce — 1859Aj — 1863Ce — 1868Ad — 1873Bc — 1875Gc — 1883Dd.
DURÉE DE LA GARANTIE.....	1859Af — 1875Gd — 1883Dl.
ÉCHANGES DE LIGNES.....	1857C — 1875Aa — 1875Ab.
ÉMISSIONS D'OBLIGATIONS.....	{ 1853Cf — 1860Ca — 1863D — 1870Da — 1875Gg — 1880Ga — 1890Ca — 1900Da — 1905Ba.
EMPRUNTS DE L'ÉTAT relatifs aux chemins de fer....	{ 1857D — 1861B — 1876 — 1878D.
EXPLOITATION DU RÉSEAU.....	{ V. <i>infra</i> : Résultats d'exploitation et Traités d'exploitation.
FAILLITES.....	1879l.
FUSIONS.....	{ 1853B — 1853Cc — 1854B — 1858A — 1859Aa — 1863B — 1863Ca — 1864A — 1875Gj — 1882B — 1901Dc.
GARANTIES D'INTÉRÊT.....	{ 1852E — 1859Af — 1859Ag — 1859Ak — 1859B — 1860A — 1860Cf — 1870Df — 1872D — 1873Bf — 1875Gd — 1880Gf — 1883Dk — 1883Dl — 1883Dm — 1885B — 1890Cf — 1892 — 1900Df — 1905Bf.
GUERRE FRANCOALLEMANDE..	{ 1871 — 1872A — 1873A — 1873B — 1873C — 1881E.

RENVOIS AU TEXTE DE LA MONOGRAPHIE
(ANNÉES ET PARAGRAPHES)

INFRASTRUCTURE ET SUPERSTRUCTURE	} 1842Ac — 1842Ad — 1845E — 1868Ai — 1878E — 1883Dh.				
LÉGISLATION DES CHEMINS DE FER	} 1842A — 1845B — 1845C — 1845D — 1846 — 1852G — 1863D — 1865A — 1867B — 1870B — 1874B — 1880B — 1880F — 1901A.				
LIGNES DU RÉSEAU	} V. le tableau récapitulatif n° III (p. 166 à 183).				
LOIS DE CLASSEMENT	} 1842A — 1861A — 1868D — 1875E — 1879G.				
LONGUEURS MOYENNES EXPLOITÉES	} 1860Cd — 1870Dd — 1880Gd — 1890Cd — 1900Dd — 1905Bd.				
NOUVEAU RÉSEAU	} 1859Ad — 1859Af — 1860Ch — 1863Cd — 1868Ae — 1868Af — 1870Dh — 1873Bb — 1875Ge — 1880Gh — 1883Dj — 1890Ch — 1900Dh — 1905Bh.				
OBLIGATIONS FINANCIÈRES :	<table border="0"> <tbody> <tr> <td>de la Compagnie.</td> <td>} 1853Cf — 1856 — 1857D — 1860Ca — 1863D — 1870Da — 1875Gg — 1880Ga — 1890Ca — 1896 — 1900Da — 1905Ba.</td> </tr> <tr> <td>de l'État.....</td> <td>} 1857D — 1861B — 1876 — 1878C 1885B — 1892.</td> </tr> </tbody> </table>	de la Compagnie.	} 1853Cf — 1856 — 1857D — 1860Ca — 1863D — 1870Da — 1875Gg — 1880Ga — 1890Ca — 1896 — 1900Da — 1905Ba.	de l'État.....	} 1857D — 1861B — 1876 — 1878C 1885B — 1892.
de la Compagnie.	} 1853Cf — 1856 — 1857D — 1860Ca — 1863D — 1870Da — 1875Gg — 1880Ga — 1890Ca — 1896 — 1900Da — 1905Ba.				
de l'État.....	} 1857D — 1861B — 1876 — 1878C 1885B — 1892.				
OUVERTURES DE LIGNES A L'EXPLOITATION	} V. le tableau récapitulatif n° III (col. 5) (p. 166 à 183).				

RENOIS AU TEXTE DE LA MONOGRAPHIE
(ANNÉES ET PARAGRAPHES)

PARTAGE DES BÉNÉFICES.	{ 1859Ah — 1863Cg — 1868Ah — 1873Bf — 1875Gi — 1883Do.
PARTICIPATIONS DE L'ÉTAT	{ 1842Ac — 1883Dc — 1883Df (V. aussi Subventions, Prêts et Garanties d'in- térêt.
PRÊTS DE L'ÉTAT	1840 — 1847 — 1853Cd — 1863Ch.
PROGRAMMES GÉNÉRAUX.....	1842A — 1879G.
RACHATS PAR L'ÉTAT.....	{ 1873Bc — 1874B — 1878C — 1879I — 1880C — 1881B — 1883Dp.
RECETTES D'EXPLOITATION.....	V. <i>infra</i> : Résultats de l'exploitation.
RÉGIME DES CONVENTIONS DE 1883.....	{ 1883D — 1885A — 1886A — 1889B — 1890Ch — 1893A — 1900B — 1900Dh — 1905Bh.
RÉSEAU LUXEMBOURGEOIS	1857F — 1863A — 1868Af — 1873Ab.
RÉSULTATS DE L'EXPLOITATION	{ 1860Cd — 1870Dd — 1880Gd — 1890Cd — 1900Dd — 1905Bd.
RÉTROCESSIONS.....	V. <i>supra</i> : Cessions.
REVENUS RÉSERVÉS.....	{ 1859Ae — 1863Cf — 1868Ac — 1873Bf — 1875Gf — 1883Dk.
SECONDES VOIES.....	{ 1863Ce — 1875Gh — 1881D — 1882D 1883Dh — 1883Di.

RENOIS AU TEXTE DE LA MONOGRAPHIE
(ANNÉES ET PARAGRAPHES)

SÉQUESTRES.....	1878A — 1878B — 1888.
SITUATIONS DES CONCESSIONS..	{ 1852H — 1860Ch — 1870Dh — 1880Gh — 1890Ch — 1900Dh — 1905Bh.
SOCIÉTÉS CIVILES	Annuités : Lérouville-Sedan.... 1869B. Orléans-Châlons..... 1870A.
SOCIÉTÉS COMMERCIALES.....	1845C — 1867B.
STATUTS.....	1845E — 1854A — 1857C — 1866.
SUBVENTIONS DE L'ÉTAT.....	{ 1842B — 1857D — 1859B — 1861B — 1862C — 1862E — 1863Cb — 1863Cc — 1868Ab — 1869B — 1870A — 1873Ba — 1875Ga — 1875Gb — 1883Df — 1900Ba — 1903.
SUPERSTRUCTURE.....	V. <i>supra</i> : Infrastructure.
TITRES FINANCIERS émis ou pris en charge par la Compagnie ..	{ V. le Tableau récapitulatif n° II (p. 158 à 182).
TRAITÉS D'EXPLOI- TATION	avec l'État..... { 1879J — 1880D — 1881C — 1882C — 1883C. avec les Localités .. 1867C — 1885D — 1889A. avec d'autres Socié- tés concession- naires..... { 1857F — 1863A — 1865Db — 1868Af — 1868Ec — 1868Ef — 1872C — 1873E — 1873F — 1875B — 1878Hb — 1879B — 1887C — 1897.

RENOIS AU TEXTÉ DE LA MONOGRAPHIE
(ANNÉES ET PARAGRAPHES)

TRAMWAYS..... 1880B — 1889A.

TRAVAUX EXÉCUTÉS PAR
L'ÉTAT..... { 1842Ac — 1842B — 1860A — 1861B
— 1868D — 1875Ec — 1878E —
1879F — 1879H — 1879K — 1880E.

VIE ÉCONOMIQUE DU RÉSEAU { 1860C — 1870D — 1880G — 1890C
(statistiques et graphiques)... { 1900D — 1905B.

MONOGRAPHIE

MONOGRAPHIE
DU
RÉSEAU DE L'EST

SECTION PREMIÈRE
PÉRIODE DE 1837 A 1852

ANNÉE 1837

Concession du chemin de fer de Mulhouse à Thann. — Le réseau de l'Est commença par le chemin de fer de Mulhouse à Thann (**ligne A** du tableau récapitulatif n° III ; voir à la page 166) dont la concession fut tout d'abord accordée à M. Nicolas Kœchlin, à ses frais, risques et périls et pour une durée de quatre-vingt-dix-neuf ans (1) (loi du 17 juillet 1837).

B. L., 1837,
n° 524, p. 247.

La Société en commandite primitivement constituée en vue de la construction et de l'exploitation de ce chemin fut, par décret du 30 juillet 1852, transformée en *Société anonyme du chemin de fer de Mulhouse à Thann*, au capital de 2.600.000 francs divisé en 5.200 actions de 500 francs (2).

B. L., 1852,
Supplém.,
n° 263, p. 153.

(1) A compter du 18 juillet 1837 (art. 36 du cahier des charges annexé à la loi de concession).

(2) La Société en commandite avait été fondée le 19 juillet 1837 sous la raison sociale : « *Nicolas Kœchlin et Compagnie* ».

ANNÉE 1838

Concession du chemin de Strasbourg à Bâle. — Vint ensuite — également sans subvention ni garantie de l'État — la concession du chemin de fer de Strasbourg à Bâle (**ligne B** (1) du tableau récapitulatif n° III), octroyée à MM. Nicolas Kœchlin et frères par une loi du 6 mars 1838, et pour une durée de soixante-dix ans (2).

B. L., 1838,
n° 559, p. 81.

Le chemin dont il s'agit fut construit et exploité par la *Compagnie du chemin de fer de Strasbourg à Bâle*, créée au capital de 42 millions en 84.000 actions de 500 francs (ordonnance royale du 14 mai 1838).

B. L., 1838,
Supplém.,
n° 370, p. 778.

ANNÉE 1840

Prêt à la Compagnie de Strasbourg à Bâle. — En vertu d'une loi du 15 juillet 1840 et d'une ordonnance du 16 octobre suivant, ladite *Compagnie du chemin de fer de Strasbourg à Bâle*, reçut de l'État, pour la durée de sa concession, un prêt de 12.600.000 francs à 4 0/0 d'intérêt plus 1 0/0 d'amortissement (3) (V. à la page 158 le tableau récapitulatif n° II).

B. L., 1840,
n° 753, p. 235,
n° 773, p. 636.

Un *cahier des charges* pour la construction et l'exploitation de la **ligne B** (1) fut approuvé par une ordonnance du 29 octobre 1840.

B. L., 1840,
n° 779, p. 791.

(1) Comprenant les sections **B₁** et **B₂** du tableau de la page 166.

(2) A compter du 7 mars 1838 (art. 36 du cahier des charges annexé à la loi de concession).

(3) Ce prêt, nécessité par l'état de détresse dans lequel se trouvait la Société de Bâle, fut ultérieurement remboursé par la Compagnie de Paris à Strasbourg (V. 1853Cd).

ANNÉE 1842

A). — Loi relative au mode d'exécution des grandes lignes de chemins de fer (1). — L'importante loi de principe du 11 juin 1842, qui devait donner une si vive impulsion aux travaux de chemins de fer, établit tout d'abord un *programme général* des grandes lignes à construire.

B. L., 1842,
n° 914, p. 481.

Loi de 1842
(art. 1).

Cette loi stipula en outre que :

Aa). — l'exécution des lignes ainsi classées aurait lieu par le concours de l'État, des localités et de l'industrie privée ;

(art. 2).

Ab). — les *acquisitions de terrains* seraient effectuées par l'État et les localités (2) ;

(art. 3 et 4).

Ac). — l'État serait chargé de l'*infrastructure*, soit de l'exécution des terrassements, des ouvrages d'art et des stations (3) ;

(art. 5).

Ad). — les dépenses relatives à la voie de fer, au ballast, au matériel fixe et roulant (c'est-à-dire à la *superstructure*), ainsi que les frais d'entretien des chemins de fer, incomberaient aux Compagnies auxquelles l'exploitation desdites voies ferrées serait donnée à bail.

(art. 6).

B). — Exécution et dotation du chemin de Paris à Strasbourg. — En ce qui concerne le réseau de l'Est, fut compris dans le programme précité le chemin de fer de Paris à Strasbourg

B. L., 1842,
n° 914, p. 481.

(1) Documents parlementaires de la loi du 11 juin 1842 : *Chambre des députés*. Présentation : M. U., 8 février 1842 ; Rapport : M. U., 17 et 19 avril ; Discussion : M. U., 27, 28, 29 et 30 avril, 3, 4, 5, 6, 7, 8, 10, 11, 12 et 13 mai. — *Chambre des pairs*. Présentation : M. U., 14 mai 1842 ; Rapport : M. U., 27 mai ; Discussion : M. U., 31 mai, 1, 2, 3 et 4 juin 1842.

(2) Disposition modifiée en 1843 (V. 1843D).

(3) En 1839, les stations furent comprises dans la superstructure incombant aux Compagnies ; mais les maisons de garde et les passages à niveau furent laissés dans l'infrastructure réservée à l'État (V. aussi 1868Ai).

(lignes n° 3 et C), pour l'exécution duquel l'article 11 de la loi du 11 juin 1842 alloua au Ministre des Travaux publics un premier crédit de 11.500.000 francs.

ANNÉE 1844

Concession du chemin de Montereau à Troyes. — La concession du chemin de fer de Montereau à Troyes (ligne n° 1) eut lieu en vertu d'une *adjudication* autorisée par l'article 2 de la loi du 26 juillet 1844. Elle fut tranchée par ordonnance royale du 25 janvier 1845 — sans subvention ni garantie et pour une durée de soixante-quinze ans — au profit de MM. Vauthier, Gallice-Dalbanne et Paul Seguin (1).

B. L., 1844,
n° 1120, p. 177.

—
B. L., 1845,
n° 1175, p. 129.

Une ordonnance du 14 décembre 1844 approuva le *cahier des charges* de cette concession.

B. L., 1844,
n° 1160, p. 1053.

La *Compagnie du chemin de fer de Montereau à Troyes*, constituée par lesdits adjudicataires, se fonda au capital de 20 millions en 40.000 actions (2) (ordonnance royale du 29 mai 1845).

B. L., 1845,
Supplém.,
n° 783, p. 705.

ANNÉE 1845

A). — Concession du chemin de Vireux à la frontière belge. — Par ordonnance royale du 8 mars 1845, le chemin de Vireux

(1) Moyennant rabais de vingt-quatre ans sur la durée de concession fixée, par la loi du 26 juillet 1844, au maximum de quatre-vingt-dix-neuf ans à partir du délai fixé pour l'exécution des travaux.

(2) Indépendamment d'un prêt de trois millions consenti par l'Etat (V. 1847).

à la frontière belge (**ligne n° 2**) fut concédé de gré à gré et pour une durée de quatre-vingt-quatorze ans (1), à MM. Lebon et C^{ie}, représentants d'une Société belge dite *Compagnie d'Entre-Sambre-et-Meuse* (2).

B. L., 1845,
n° 1185, p. 273.

Construit aux frais, risques et périls de cette Société et exploité ensuite par la *Compagnie du Grand Central belge*, c'est seulement en 1898, comme nous le verrons ultérieurement, que ce chemin devait faire retour au réseau de l'Est.

B). — Loi sur la police des chemins de fer (3). — Nous ne ferons que citer ici, comme étant étrangère au cadre de cette étude, l'importante loi du 15 juillet 1845 sur la police des chemins de fer, loi qui est encore presque entièrement en vigueur aujourd'hui.

B. L., 1846,
n° 1221, p. 109.

C). — Loi sur les conditions des adjudications et sur la formation des Sociétés de chemins de fer (4). — Une autre loi du 15 juillet 1845 — plus spécialement relative à une adjudication sur le réseau du Nord — stipula, dans ses articles 7 et

B. L., 1845,
n° 1221, p. 116.

(1) A compter du 9 mars 1845 (art. 29 du cahier des charges annexé à l'ordonnance de concession).

(2) La Compagnie d'Entre-Sambre-et-Meuse était déjà concessionnaire de la ligne de Charleroy à la frontière française, dont le chemin de Vireux n'était d'ailleurs que le simple prolongement. — Un décret du 25 février 1852 (B. L., 1852, n° 497, p. 555) prorogea jusqu'au 31 décembre 1854 le délai d'exécution de ce chemin.

(3) Documents parlementaires de la loi sur la police des chemins de fer : *Chambre des pairs*. Présentation : M. U., 2 février 1844, 15 février 1845, 31 mai 1845 ; Rapports : M. U., 23 mars 1844, 18 mars 1845, 24 juin 1845 ; Discussion : 31 mars, 2, 3, 4, 9, 10, 11 et 12 avril 1844, 17 et 18 avril 1845, 26 juin, 3 et 5 juillet 1845. — *Chambre des députés*. Présentation : M. U., 3 mai 1844, 10 janvier, 4 mai 1845 ; Rapports : M. U., 25 juin 1844, 27 mai 1845 ; Discussion : M. U., 1, 2, 4 février 1845, 28 et 29 mai 1845.

(4) Documents parlementaires de la loi sur les adjudications et sur la formation des Sociétés de chemins de fer : *Chambre des députés*. Présentation : M. U., 22 février 1845 ; Rapport : M. U., 11 mai ; Discussion : M. U., 14, 15, 16, 17, 20, 21, 22 et 23 mai. — *Chambre des pairs*. Présentation : M. U., 31 mai 1845 ; Rapport : M. U., 25 juin ; Adoption : M. U., 25 juin 1845.

suivants, des dispositions d'ordre général en ce qui concerne notamment les règles à suivre pour l'*adjudication* des concessions de chemins de fer, la *constitution* des Compagnies concessionnaires, ainsi que le mode d'émission et de négociation des *actions* financières de ces Sociétés.

B. L., 1845,
n° 1224, p. 299.

D). — **Modification de la loi du 11 juin 1842.** — Le 19 juillet suivant, intervint une nouvelle loi (1) en vue d'abroger l'article 3 de la loi du 11 juin 1842 (V. 1842Ab). De ce fait, les départements et les communes furent dispensés de contribuer pour un tiers dans les *acquisitions des terrains* nécessaires à l'établissement des chemins de fer.

E). — **Fondation de la Compagnie de Paris à Strasbourg.** — L'événement capital de l'année 1845, au point de vue du réseau qui nous occupe, fut la fondation de la Compagnie de Paris à Strasbourg, embryon de l'actuelle *Compagnie des chemins de fer de l'Est*.

B. L., 1845,
n° 1226, p. 329;
n° 1259, p. 1092.

Est,
11 nov. 1846,
p. 9 à 16.

Une ordonnance royale du 27 novembre 1845, rendue en exécution d'une loi spéciale du 19 juillet précédent, approuva en effet l'*adjudication* (2) de la concession du chemin de fer de Paris à Strasbourg, avec les embranchements d'Épernay à Reims et de Frouard à Metz et à Forbach vers Sarrebruck (**lignes 3, C, 4, 5 et D**), et ce pour une durée de quarante-trois ans et deux cent quatre-vingt-six jours.

(1) Documents parlementaires de la loi du 19 juillet 1845 : *Chambre des députés*. Présentation : M. U., 26 juin 1845 ; Rapport : M. U., 26 juin ; Discussion : M. U., 3 juillet. — *Chambre des pairs*. Présentation : M. U., 5 juillet 1845 ; Rapport : M. U., 15 juillet ; Discussion : M. U., 18 juillet 1845.

(2) Adjudication faite au rabais d'un an et soixante-dix-neuf jours sur la durée de concession fixée, par la loi du 19 juillet 1845, au maximum de quarante-cinq ans à compter de l'époque fixée pour l'achèvement des travaux.

En vertu du *cahier des charges* annexé à la loi du 19 juillet, l'État livrait à la Compagnie l'*infrastructure* des lignes 3, 4 et G, c'est-à-dire les terrassements, ouvrages d'art, stations, ateliers et maisons de garde (1).

B. L., 1845,
n° 1226, p. 346
à 368.

Les adjudicataires, MM. Despans de Cubières, de Pellapra, duc de Galliera et Blacque-Belair, se substituèrent la *Compagnie du chemin de fer de Paris à Strasbourg*, fondée au capital de 125 millions divisé en 250.000 actions de 500 francs (2), société anonyme dont les *statuts* furent approuvés par ordonnance royale du 17 décembre 1845.

B. L., 1845,
Supplém.,
n° 818, p. 761.

ANNÉE 1846

Ordonnance sur la police, la sûreté et l'exploitation des chemins de fer (3). — Au point de vue de la législation des chemins de fer, il importe de noter l'ordonnance royale du 15 novembre 1846, règlement d'administration publique rendu en exécution de l'article 9 de la loi du 11 juin 1842, et relatif à la police, à la sûreté et à l'exploitation des chemins de fer.

B. L., 1846,
n° 1340, p. 901.

ANNÉE 1847

Prêt à la Compagnie de Montereau à Troyes. — Par une loi du 9 août 1847 et une ordonnance du 11 septembre suivant,

B. L., 1847,
n° 1413, p. 541;
n° 1419, p. 571.

(1) On a évalué que la participation de l'État dans ce premier réseau fut de 125 millions de francs, soit 230.000 francs par kilomètre. Seules les lignes 5 et D demeurèrent entièrement à la charge de la Compagnie.

(2) L'émission de ces 250.000 actions eut lieu en 1849; leur amortissement commença le 1^{er} janvier 1857 (V. le tableau récapitulatif n° II, page 158).

(3) Voir le rapport au roi à l'appui de cette ordonnance au M. U. du 18 novembre 1846. Les autres documents préparatoires, déposés aux archives du Conseil d'État, ont péri dans l'incendie allumé par la Commune en 1871.

la *Compagnie du chemin de fer de Montereau à Troyes* reçut de l'État un prêt de trois millions au taux de 5 0/0 remboursable par sixièmes à dater du 30 juin 1852 (1).

ANNÉE 1851

A). — **Concession du chemin de Ceinture (R. D.). — Participation de la Compagnie de Paris à Strasbourg.** — Aux termes de deux décrets datés des 10 et 11 décembre 1851, la Compagnie de Paris à Strasbourg (future *Compagnie des chemins de fer de l'Est*) entra pour un cinquième dans le *Syndicat* formé par les réseaux aboutissant à Paris (2) en vue de la construction et de l'exploitation de la ligne de *Ceinture* (rive droite).

La concession fut accordée pour une durée de quatre-vingt-dix-neuf ans (3).

Chacun des réseaux syndiqués s'engagea à contribuer aux dépenses d'établissement pour une part d'un million de francs, le surplus incombant à l'État.

B). — **Raccordement des gares de la Chapelle et de la Villette.** — Un autre décret du 10 décembre de la même année autorisa la *Compagnie du chemin de fer du Nord* et la Compagnie de Paris à Strasbourg à établir à frais communs — et dans les

B. L., 1851,
n° 470, p. 1105
et 1112.

B. L., 1851,
n° 469, p. 1075.

(1) Ce prêt fut remboursé à l'État par la Compagnie de Paris à Strasbourg (V. 1853Cc).

(2) Primitivement composé des Compagnies de Paris à Rouen (future Compagnie de l'Ouest), de Paris à Orléans, de Paris à Strasbourg et du Nord, le *Syndicat de Ceinture* s'étendit ultérieurement à la Compagnie de Paris à Lyon et à la Méditerranée, dont la ligne principale n'était pas encore concédée.

(3) A compter du 12 décembre 1853, époque fixée pour l'achèvement des travaux (art. 1 et 18 du cahier des charges annexé au décret de concession).

conditions du cahier des charges de la Ceinture — le raccordement des gares de la Chapelle et de la Villette (V. la ligne n° 3 au tableau récapitulatif n° III de la page 166).

ANNÉE 1852

A). — Concession du chemin de Reims à Laon. — Du 19 février 1852 date la concession du chemin de Reims à Tergnier, primitivement accordé, dans toute son étendue, à la *Compagnie du chemin de fer du Nord* (1).

B. L., 1852,
n° 496, p. 529.

La section de Reims à Laon (ligne n° 6) fit, plus tard, l'objet d'un échange avec la Compagnie des Ardennes dont les lignes devaient elles-mêmes devenir partie intégrante du réseau de l'Est (V. 1857B et 1864A).

B). — Concession du chemin de Strasbourg à Wissembourg. — Deux décrets, datés du 25 février 1852, concédèrent à la *Compagnie du chemin de fer de Strasbourg à Bâle* le prolongement sur Wissembourg (ligne E), pour une durée de quatre-vingt-dix-neuf ans à partir du 6 mars 1838, origine de la concession du chemin de Strasbourg à Bâle.

B. L., 1852,
n° 499, p. 581
et 600.

Un emprunt spécial, garanti par l'État avec intérêts à 4 0/0 jusqu'à concurrence de dix ou douze millions — selon que la ligne serait établie à simple ou à double voie — fut émis aux fins de la construction et de l'exploitation dudit chemin (2).

C). — Concession des chemins de Metz à Thionville et de Thionville à la frontière luxembourgeoise. — Par décret du

(1) Voir notre *Monographie du Réseau du Nord*.

(2) Voir au tableau récapitulatif n° II (page 158) la situation de l'amortissement de cet emprunt.

B. L., 1852,
n° 521, p. 1097.

25 mars 1852 furent concédés à la *Compagnie du chemin de fer de Paris à Strasbourg* les chemins de fer de Metz à Thionville et de Thionville à la frontière du Luxembourg (**lignes F et G**) (1).

Est, 1852,
p. 21 et 22.

La Compagnie en acceptait la concession sans subvention ni garantie d'intérêt et consentait, en outre, à participer aux charges d'établissement du chemin de fer de Blesme à Gray (V. 1852E).

B. L., 1852,
n° 521, p. 1097.

D). — **Durée générale des concessions.** — En échange desdits engagements, le décret précité du 25 mars 1852 accorda divers avantages à la *Compagnie du chemin de fer de Paris à Strasbourg* et notamment celui de proroger de quarante-trois ans et deux cent quatre-vingt-six jours à quatre-vingt-dix-neuf ans la durée de l'ensemble de ses concessions (2).

Par suite, le terme normal de l'expiration desdites concessions se trouva fixé au **26 novembre 1954**, terme encore exact aujourd'hui.

B. L., 1846,
n° 1312, p. 283.

B. L., 1852,
n° 528, p. 1222
et 1240.

E). — **Concession du chemin de Blesme à Gray.** — En vertu de deux décrets du 26 mars 1852, pris en exécution d'une loi du 21 juin 1846, le chemin de Blesme et de Saint-Dizier à Gray (**ligne n° 7**) fut concédé de gré à gré et pour une durée de quatre-vingt-dix-neuf ans (3) à MM. Eugène et Alfred de Vandeuil, de Grimaldi, Wilkinson, Burge, Hennet et Rhodes.

Ces concessionnaires se substituèrent bientôt la *Compagnie du chemin de fer de Blesme et Saint-Dizier à Gray* (4), société

(1) Toutefois la concession de la **ligne G** ne devait avoir d'effet que si le Gouvernement prussien exécutait, dans un délai de huit ans, la jonction du Luxembourg à la frontière bavaroise.

(2) Et aussi de solidariser toutes les lignes du réseau au point de vue de l'exercice de la faculté du droit de rachat.

(3) A dater du 26 mars 1857, époque fixée pour l'achèvement des travaux (art. 1 et 42 du cahier des charges).

(4) Divers actes officiels désignent cette Société tantôt sous le nom de *Compagnie de Blesme à Gray*, tantôt sous celui de *Compagnie de Saint-Dizier à Gray*.

anonyme constituée au capital de 16 millions, en 32.000 actions (décret du 4 juin 1852).

B. L., 1852,
Supplém.,
n° 252, p. 712.

Indépendamment d'une subvention de dix millions consentie par la Compagnie de Paris à Strasbourg, l'État accorda à cette nouvelle Société de chemin de fer une *garantie d'intérêt* à 4 1/2 0/0 pendant cinquante ans et l'amortissement au même taux d'un emprunt de vingt-deux millions (art. 3 du cahier des charges et décret du 27 juillet 1853).

B. L., 1853,
n° 82, p. 307.

F). — Prorogation de concession du chemin de Montereau à Troyes. — Un décret du 27 mars 1852 prorogea de soixante-quinze à quatre-vingt-dix-neuf ans (3) la durée de la concession de la **ligne n° 1** et autorisa la *Compagnie du chemin de fer de Montereau à Troyes* à contracter un emprunt de trois millions trois cent mille francs.

B. L., 1852,
n° 520, p. 1087.

G). — Forme constitutionnelle des autorisations de chemins de fer. — A mentionner — en raison de sa grande influence sur les fusions et travaux de chemins de fer que nous aurons à noter dans la suite — l'article 4 du *sénatus-consulte* du 25 décembre 1852, donnant à l'Empereur le droit d'ordonner ou d'autoriser, par décrets, tous travaux d'utilité publique et entreprises d'intérêt général, quelle que soit leur importance (4).

B. L., 1853,
n° 5, p. 57.

H). — Situation générale au 31 décembre 1852 (5). — Au 31 décembre 1852, les concessions situées sur le territoire actuellement occupé par le *Réseau de l'Est* mesuraient une longueur totale de 1.245 kilomètres, dont 882 étaient en exploitation.

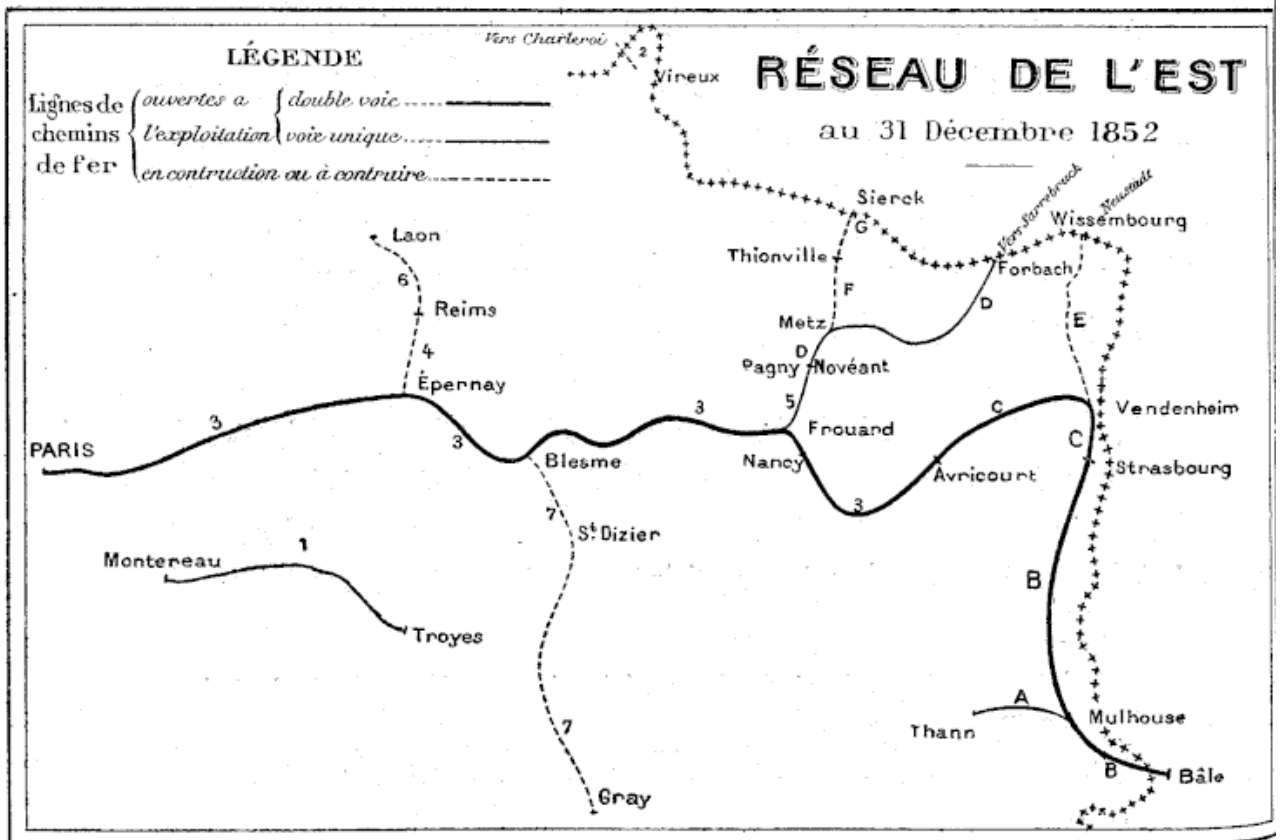
(1) A dater du 5 janvier 1856, jour où le chemin de fer de Paris à Lyon devait être mis en exploitation.

(2) Jusqu'alors une loi était nécessaire pour autoriser l'exécution des chemins de fer de plus de 20 kilomètres. Loi du 7 juillet 1833 (B. L., 1833, n° 107, p. 305).

(3) Pour le développement économique et financier du réseau de l'Est à cette époque, voir ci-après, à l'année 1860 § C, les statistiques et graphiques.

Le tableau et la carte ci-dessous résument la situation des lignes du Réseau de l'Est au 31 décembre 1852 :

SOCIÉTÉS CONCESSIONNAIRES	DÉSIGNATION des LIGNES	LONGUEURS	
		CONCÉDÉES	EXPLOITÉES
		Km.	Km.
<i>Compagnie de Mulhouse à Thann</i>	A	48	48
— <i>de Strasbourg à Bâle</i>	B, E	196	139
— <i>de Montereau à Troyes</i> ...	1	100	100
— <i>d'Entre-Sambre-et-Meuse</i> ..	2	2	»
— <i>de Paris à Strasbourg</i>	3, C, 4, 5, D, F, G	701	625
— <i>du Nord</i>	6	51	»
— <i>de Blesme à Gray</i>	7	177	»
TOTAUX.....		1.245	882



NOTA : Les chiffres et lettres placés près des lignes de chemin de fer renvoient au tableau récapitulatif n° III (pages 166 à 183).

SECTION II

PÉRIODE DE 1853 A 1860

ANNÉE 1853

A). — **Convention du 19 juillet 1853 entre l'État et les concessionnaires du réseau des Ardennes.** — L'année 1853 vit la naissance de l'important *réseau des Ardennes*.

Un décret du 20 juillet 1853 approuva en effet une convention du 19 juillet précédent conclue avec MM. Siméon, de Mouchy, de Ladoucette, Riché, Sellière, etc. (1)..., et portant notamment :

B. L., 1853,
n° 85, p. 355.

Aa). — *Concession définitive* — sans sacrifice de l'État, et pour une durée de quatre-vingt-dix-neuf ans (2) — des chemins de Reims à Charleville, de Charleville-Mézières à Sedan et de Creil à Beauvais (**lignes 8, 9 et H**).

Ab). — *Concession éventuelle* de la **ligne n° 21**, de Charleville à Givet et à la frontière belge, ligne à exécuter dans les conditions de la loi du 11 juin 1842 (V. 1842A).

B). — **Fusion des Compagnies de Blesme à Gray et de Montreuil à Troyes.** — En cette année eurent lieu les premières *fusions* réalisées sur le réseau de l'Est (3).

(1) Ces concessionnaires devaient plus tard fonder la *Compagnie des chemins de fer des Ardennes et de l'Oise* (V. 1853C).

(2) A dater du 20 juillet 1858, époque fixée pour l'achèvement des travaux (art. 3 et 39 du cahier des charges annexé au décret de concession).

(3) En réduisant le grand nombre de petites compagnies qui existaient à cette époque, ces *fusions* avaient notamment l'avantage d'accroître l'unité et l'homogénéité des services de chemins de fer, d'éviter les transbordements et de diminuer les frais généraux.

B. L., 1853,
n° 94, p. 553-554.

Est, 1853,
p. 5 à 10.

Consenties — conformément au décret du 17 août 1853 spécialement noté ci-après — par les Sociétés de Blesme et Saint-Dizier à Gray, d'une part, et de Montereau à Troyes, d'autre part, ces fusions eurent lieu aux conditions principales suivantes, souscrites par la Compagnie de Paris à Strasbourg :

Ba). — Substitution tant active que passive à la Compagnie de Blesme, concessionnaire de la **ligne n° 7**, et à la Compagnie de Montereau, concessionnaire de la **ligne n° 1**.

Bb). — Spécialement envers la *Compagnie de Blesme* : compensation de ses 32.000 actions (libérées de 250 francs) par 16.000 obligations Est de 650 francs à 5 0/0 (traité du 26 juillet 1853) (1).

Bc). — Spécialement envers la *Compagnie de Montereau* : remboursement au pair, en dix-huit mois, de ses 40.000 actions de 500 francs et prise en charge de ses 3.300 obligations (traité du 6 août 1853) (2).

B. L., 1853,
n° 94, p. 531.

Est, 1853,
p. 10 à 18.

C). — **Convention du 17 août 1853 entre l'État et la Compagnie de Paris à Strasbourg.** — Le décret sus-visé du 17 août 1853 approuva encore une importante convention du même jour, passée avec la Compagnie de Paris à Strasbourg portant :

Conv. 1859
(art. 1 et 2).

Ca). — *Concession définitive des lignes n°s 10, 11, 12, I, 13, 14, 15, 16 et 17, soit ensemble 517 kilomètres à construire aux frais, risques et périls de ladite Compagnie* (3).

(1) Voir aussi le tableau récapitulatif n° II, page 166.

(2) Y compris sept obligations précédemment amorties par la Compagnie de Montereau (V. le tableau II).

(3) Ainsi l'État ne contribua aucunement à l'établissement de ce second réseau, lequel comprenait notamment les sections nécessaires pour l'établissement de la grande artère de Paris à Mulhouse.

Cb). — *Concession éventuelle de la ligne n° 19* (73 kilomètres) à exécuter dans les mêmes conditions que les lignes précédentes (1).

Conv. 1853
(art. 1 et 2).

Cc). — Approbation des *traités de fusion* précités, étant entendu que la Compagnie de Paris à Strasbourg rembourse-rait le prêt de trois millions consenti par l'État à la *Société de Montereau à Troyes* (V. 1847).

(art. 3 et 4).

Cd). — Prise en charge par la Compagnie de Paris à Strasbourg :

1° du prêt de 12.600.00 francs consenti par l'État à la *Compagnie de Strasbourg à Bâle* (V. 1840), et ce, moyennant subrogation dans tous les droits, actions, privilèges ou hypothèques de l'État vis-à-vis de cette Société.

(art. 5).

2° de la *garantie* accordée par l'État à ladite Compagnie de Bâle en vue de l'établissement de la **ligne E** (V. 1852B).

Ce). — Application d'un *cahier des charges* unique aux chemins ainsi concédés ou fusionnés, de manière à les considérer comme ne faisant qu'une seule et même entreprise avec le réseau principal, notamment quant à la durée des concessions (V. 1852D).

(art. 6).

B. L., 1853,
n° 94,
p. 535 à 553.

Cf). — Autorisation de créer 250.000 *actions nouvelles* de 500 francs (2) et d'émettre, sous le contrôle du Ministre des Travaux publics, des *obligations* de même forme que celles de l'emprunt déjà réalisé.

Conv. 1853
(art. 7).

(1) L'éventualité de la concession de la **ligne n° 19** résulte de ce fait que la déclaration d'utilité publique n'intervint qu'ultérieurement (V. 1855B).

(2) Émises en 1854, l'amortissement de ces nouvelles actions devait avoir lieu en quatre-vingt-quatorze ans à partir du 1^{er} janvier 1857 (V. le tableau récapitulatif n° II, page 158).

ANNÉE 1854

A). — **Fondation de la Compagnie de l'Est.** — C'est après les différentes fusions et concessions qui viennent d'être mentionnées que la Compagnie de Paris à Strasbourg prit la dénomination, maintenant plus exacte, de *Compagnie des chemins de fer de l'Est*.

Est. 1853, p. 21;
1854, p. 4.

Double par l'émission précitée, le *capital social* de cette société anonyme fut ainsi porté à 250 millions, divisés en 500.000 actions de 500 francs. Un décret du 21 janvier 1854 ratifia en ce sens la modification des *statuts* primitifs de la Compagnie de Paris à Strasbourg.

B. L., 1854,
Supplém.,
n° 62, p. 159.

B). — **Fusion de la Compagnie de Strasbourg à Bâle.** — Une nouvelle fusion se réalisa en vertu d'un décret du 20 avril 1854.

Elle fut provoquée par la *Compagnie de Strasbourg à Bâle et à Wissembourg* aux principales conditions ci-après, souscrites par la Compagnie de l'Est :

B. L., 1854,
n° 177, p. 1393.

Ba). — Substitution tant active que passive à la Compagnie de Bâle, concessionnaire des **lignes B (1) et E**, y compris l'engagement de terminer cette dernière ligne.

Bb). — Compensation des 84.000 actions de la Société de Strasbourg-Bâle (libérées de 350 francs) par 62.828 obligations Est de 650 francs à 5 0/0 (2).

Bc). — Prise en charge des 2.775 obligations de 1.250 francs émises par la Compagnie de Bâle (2), indépendamment de l'em-

(1) Soit les **sections B₁ et B₂** du tableau récapitulatif n° III, p. 166.

(2) V. le tableau récapitulatif n° II, p. 158.

prunt spécial au prolongement sur Wissembourg dont la Compagnie de Paris-Strasbourg avait précédemment assumé la garantie aux lieu et place de l'État (V. 1853Cd).

C). — **Concession du chemin de Strasbourg à Kehl.** — Le décret précité du 20 avril 1854 ajouta aussi aux concessions du réseau de l'Est, mais sous réserve du traité international à intervenir, le chemin de fer de Strasbourg à Kehl.

B. L., 1854,
n° 177, p. 395.

Accordée aux conditions du *cahier des charges* (1) et de la convention de 1853 (2), la concession de la **ligne J** eut lieu avec cette particularité que la Compagnie de l'Est pourrait percevoir pour le passage sur la partie française du pont sur le Rhin — et en sus du parcours réel — la taxe de un kilomètre pour chaque somme de 300.000 francs employée à la construction du pont, sans toutefois que cette taxe pût s'appliquer à une longueur de plus de cinq kilomètres. En fait, ce maximum fut atteint.

Est, 1854,
p. 5 à 9.

ANNÉE 1855

A). — **Embranchements de Longueville à Provins et de Chalmaison aux Ormes.** — Un décret du 18 janvier 1855 (3) approuva la concession, aux frais et suivant les projets de la Compagnie de l'Est, des embranchements de Longueville à Provins et

(1) Le cahier des charges comportait, notamment pour le service postal, diverses améliorations sur celui de 1853.

(2) C'est-à-dire aux frais, risques et périls de la Compagnie, laquelle devait d'ailleurs recevoir du grand-duché de Bade la moitié des frais de construction.

(3) Le décret du 18 janvier 1855, qui fixait en même temps le tracé de la ligne de Paris à Mulhouse, ne figure pas dans la collection du *Bulletin des Lois*.

de Chalmaison aux Ormes (lignes 18 et K). Notons qu'une première concession du chemin de Provins aux Ormes, faite, par décret du 28 juillet 1852, à M. Lauzin de Rouville, était restée sans résultat.

B. L., 1852,
n° 265, p. 312.

B). — Concession définitive du chemin de Culmont-Chalindrey à Vesoul. — Le chemin de fer de Culmont-Chalindrey à Vesoul (ligne n° 19), éventuellement concédé le 17 août 1853, fut déclaré d'utilité publique — et, par suite, transformé en concession définitive — par un décret du 8 mars 1855.

B. L., 1855,
n° 295, p. 982.

C). — Fondation de la Compagnie des chemins de fer des Ardennes et de l'Oise. — C'est aussi en cette année 1855 qu'un décret du 11 juillet autorisa la *Compagnie des chemins de fer des Ardennes et de l'Oise* à se constituer en vue de construire et d'exploiter les lignes dont nous avons précédemment noté la concession (V. 1853A).

B. L., 1855,
Supplém.,
n° 212, p. 305.

Le capital social de cette société anonyme, fixé tout d'abord à 21 millions, fut, en 1859, définitivement porté à 42 millions et divisé en 84.000 actions de 500 francs (décret du 24 mai 1859).

B. L., 1859,
Supplém.,
n° 580, p. 1048.

ANNÉE 1856

Titres d'obligations de la Compagnie de l'Est. — Un décret du 19 novembre 1856 modifia la clause notée à l'année 1853, § Cf, relativement à la forme à adopter pour l'émission des obligations financières de la Compagnie de l'Est.

B. L., 1856,
n° 451, p. 1103.

En conséquence, la Compagnie se trouva dispensée, pour ses futures émissions, de suivre le type de 650 francs à 5 0/0 précédemment adopté par elle (1).

(1) C'est en effet dès ce moment que furent émises les obligations de 500 francs au taux de 3 0/0 (V. le tableau récapitulatif n° II, page 158).

ANNÉE 1857

A). — Concession du chemin de Troyes à Bar-sur-Seine et d'un raccordement avec la ligne de Vincennes. — Un décret du 21 janvier 1857 concéda, à titre définitif, une longueur de 34 kilomètres à la Compagnie de l'Est, savoir : le chemin de Troyes à Bar-sur-Seine et le raccordement des lignes de Mulhouse et de Vincennes (1) (lignes 20 et L).

B. L., 1857,
n° 466, p. 137.

La Compagnie prit l'engagement d'exécuter et d'exploiter ces chemins à ses frais, risques et périls, conformément aux clauses du cahier des charges annexé à la convention de 1853 (V. 1853Ce).

B). — Concessions nouvelles à la Compagnie des Ardennes et de l'Oise. — A son tour, la *Compagnie des chemins de fer des Ardennes et de l'Oise* obtint — par décret du 10 juin 1857 approbatif d'une convention du même jour — la *concession définitive* des lignes 21 (2), 22, M, 23 et 24, soit 259 kilomètres à construire à ses frais, risques et périls, ainsi que les chemins précédemment concédés à titre définitif (V. 1853Aa).

B. L., 1857,
n° 523,
p. 364 à 389;
n° 544, p. 828.

C). — Échange des lignes de Creil à Beauvais et de Reims à Laon. — Dénomination nouvelle de la Compagnie des Ardennes. — Le décret précité — ainsi d'ailleurs qu'un autre décret daté du 26 juin 1857, spécial au réseau du Nord — autorisa l'échange

B. L., 1857,
n° 526, p. 411.

(1) La concession de ce raccordement fut ultérieurement annulée (V. 1868Aa).

(2) Le délai accordé pour rendre définitive la concession de la ligne de Charleville à Givet avait été prorogé d'un an par un décret du 3 janvier 1857 (B. L., 1857, n° 461, p. 36).

du chemin de Creil à Beauvais (**ligne H**), concédé à la *Compagnie des Ardennes*, contre celui de Reims à Laon (**ligne n° 6**), concédé à la *Compagnie du Nord*.

Cet échange eut lieu moyennant :

1° remboursement réciproque des dépenses de premier établissement des **lignes H et 6**.

2° renonciation, par la Compagnie du Nord, à une subvention de 2.500.000 francs promise par la Société des Ardennes comme subside pour l'exécution d'un chemin de fer de Busigny à Somain par Cambrai (1).

B. L., 1857,
Supplém.,
n° 400, p. 128.

B. L., 1859,
Supplém.,
n° 580, p. 1048.

Ainsi dégagée de sa ligne de l'Oise, la Société dont il s'agit prit la simple dénomination de *Compagnie des chemins de fer des Ardennes*. Un décret du 3 juillet 1857 approuva, en conséquence, la modification de ses *statuts* primitifs, lesquels furent d'ailleurs, à nouveau, modifiés par décret du 24 mai 1859.

B. L., 1857,
n° 514, p. 1289.

D). — **Émission par l'État d'obligations trentenaires.** — La loi de finances du 23 juin 1857(2) fixa un droit de transmission sur les titres d'*actions* et d'*obligations* (art. 6 et suiv.) et eut aussi pour effet d'autoriser le Gouvernement (art. 21) à convertir sa dette envers les Compagnies de chemins de fer — au titre de *subventions en argent* — en cinquante annuités au plus, y compris l'intérêt et l'amortissement(3).

En exécution de cette loi, eut lieu une émission de 400.000 obli-

(1) Renonciation consentie sous réserve que la Compagnie des Ardennes abandonnerait le droit de préférence qui lui était acquis pour la concession d'une ligne de Compiègne à Soissons (convention de 1853, art. 6).

(2) Documents parlementaires concernant la loi du 23 juin 1857: *Corps législatif*. Présentation : M. U., 23 mars 1857; Rapport : annexes I et J; Discussion : M. U., 20 mai et suiv.

(3) C'est au moyen de simples allocations inscrites au budget de chaque année que l'État faisait antérieurement face à ses engagements financiers envers les Compagnies de chemins de fer.

gations au porteur, négociables, remboursables à 500 francs en *trente ans*, à partir de 1860, et productives d'intérêt à 4 0/0 l'an (1).

E). — Concession de l'embranchement du camp de Châlons (2).

— Fut accordée par décret du 3 juillet 1857 la concession de la ligne n° 25, à construire aux frais, risques et périls de la Compagnie de l'Est et suivant le cahier des charges de 1853 (V. 1853Ce).

B. L., 1857,
n° 525, p. 405.

Est, 1858,
(27 mai),
p. 11.

F). — Réseau luxembourgeois exploité par la Compagnie de l'Est. — Un traité important, daté du 5 juin, marqua encore l'année 1857. Il fut conclu avec la *Société des Chemins de fer de Guillaume-Luxembourg*, en vue de charger la Compagnie de l'Est de l'exploitation de 240 kilomètres de chemins rayonnant de la ville de Luxembourg : sur Bettembourg vers Thionville ; sur Wasserbilig vers Trèves ; sur Stepernich vers Arlon ; sur Diekirch vers la frontière belge.

Est, 27 mai
1858,
p. 16 et 27.

Ce traité assurait à la Compagnie de l'Est une rémunération forfaitaire variant, suivant une échelle croissante, de 40 à 65 0/0 de la recette brute kilométrique, selon que cette recette oscillerait de 30.000 francs (ou plus) à 10.000 francs (ou moins). Il était valable pour une durée de cinquante ans (3).

(1) Cette première émission d'obligations trentenaires ressortit au taux moyen de 445 fr. 76.

(2) Long de 25 kilomètres, l'embranchement du camp de Châlons fut, selon les documents de l'époque, construit en soixante-cinq jours exactement.

(3) La Compagnie voyait surtout dans cet arrangement l'avantage d'atteindre, par les lignes du Guillaume-Luxembourg ou par leurs prolongements naturels, les ports d'Anvers, de Rotterdam et d'Amsterdam.

ANNÉE 1858

B. L., 1858,
n°613, p. 1407.

Fusion de la Compagnie de Mulhouse à Thann. — Un décret du 29 mai 1858 approuva la fusion de la *Compagnie du chemin de fer de Mulhouse à Thann*, moyennant les engagements ci-après souscrits par la Compagnie de l'Est :

a). — Substitution tant active que passive à la Société de Mulhouse à Thann, concessionnaire de la **ligne A**.

b). — Compensation des 5.200 actions (entièrement libérées) de la Société fusionnaire par 5.200 obligations Est de 650 francs à 5 0/0.

c). — Prise en charge des 165 obligations de 1.000 francs de la Compagnie de Mulhouse à Thann (1).

ANNÉE 1859

A). — Convention des 24 juillet 1858 et 11 juin 1859 entre l'État et la Compagnie de l'Est (2). — De 1859 datent les premières conventions passées, suivant un même type, entre l'État et les concessionnaires de chemin de fer et qui, amendées par les conventions ultérieures et notamment par celles de 1883, se trouvent encore aujourd'hui à la base du mécanisme administratif et financier des Compagnies de chemins de fer.

(1) V. le tableau récapitulatif n° II, page 158.

(2) Documents parlementaires relatifs aux conventions de 1859 : *Corps législatif*. Exposé des motifs : M. U., 23 février et 4 mars 1859, Suppl. ; Rapport : M. U., 31 mai, Suppl. XIV ; Discussion : M. U., 18, 19 et 20 mai 1859.

Approuvées, en ce qui concerne les engagements du Trésor, par une loi du 11 juin 1859, ces contrats eurent notamment pour but de relever le crédit des Compagnies, très affaibli par suite de l'intense crise financière qui venait de sévir sur le marché français.

B. L., 1859,
n° 709,
p. 13 à 59.

Les dispositions essentielles de la convention relative au réseau de l'Est — datée des 24 juillet 1858 et 11 juin 1859 et sanctionnée par un décret du 11 juin 1859 — portèrent, en substance :

Est, 1859,
p. 7 à 21.

Aa). — Approbation du *traité de fusion* qui sera spécialement noté à l'année 1864, § A, fusion qui ajoutait 417 kilomètres au réseau de l'Est.

Conv. 1859
(art. 2).

Ab). — *Concession définitive* de la ligne N, soit de 12 kilomètres, à construire aux frais, risques et périls de la Compagnie.

(art. 3).

Ac). — *Concession éventuelle* de la ligne n° 27, soit de 55 kilomètres à construire également aux frais, risques et périls de la Compagnie et dans un délai de huit ans à dater du décret de concession définitive.

(art. 4).

Ad). — Division de l'ensemble des concessions de la Compagnie de l'Est en *deux groupes distincts* ayant chacun leurs comptes spéciaux, complètement indépendants l'un de l'autre et respectivement soumis aux régimes ci-après :

(art. 5 et 7).

Ae). — L'*Ancien Réseau*, composé des lignes A, B, 3, C, 4, 5, D, E, F, G, 16, 17, J, 25 et N, plus la partie afférente à la Compagnie de l'Est dans le chemin de Ceinture (1). A ce premier groupe fut réservé un *revenu net kilométrique* de 27.800 francs,

(art. 5 et 7).

(1) Formé des lignes dont l'exploitation était avantageuse pour la Compagnie, l'*Ancien Réseau* avait alors un développement de 988 kilomètres et était évalué à 310 millions de francs (dépenses faites ou à faire).

passé lequel l'excédent du produit net devait se déverser sur les lignes du nouveau réseau (1).

Conv. 1859
(art. 5 et 6).

Af). — Le *Nouveau Réseau*, formé des lignes 1, 2, 6, 7, 8, 9, 10, 11, 12, I, 13, 14, 15, 18, K, 19, 20, 21, 22, M, 23, 24 et 27 (2). A ce second groupe l'État accorda, pendant cinquante ans à partir du 1^{er} janvier 1864, une *garantie d'intérêt* (3) à 4 0/0 du capital affecté au rachat ou à la construction des dites lignes (4), ce *capital garanti* étant limité au maximum de 522 millions.

(art. 8).

Ag). — *Remboursement de la garantie d'intérêt* précitée, dès que les produits nets du nouveau réseau, accrus de l'excédent des produits de l'ancien réseau, dépasseraient les charges garanties par l'État. Les avances de l'État étaient passibles d'intérêts simples à 4 0/0.

En cas de rachat ou en fin de concession, la créance de l'État pouvait être compensée, jusqu'à concurrence entière, avec

(1) Le revenu réservé à l'ancien réseau fut calculé en tenant compte : 1° de la moyenne des dividendes distribués aux actionnaires dans les dernières années, soit 38 francs ; 2° des sommes nécessaires pour couvrir l'intérêt et l'amortissement des obligations émises pour l'ancien réseau ; 3° de la différence entre l'intérêt et l'amortissement garantis par l'État pour le nouveau réseau et les charges réelles calculées à forfait à 5,75 0/0, soit 1,10 0/0 du capital affecté au nouveau réseau.

D'après ce calcul, le *dividende réservé* était de 36 francs par action ; il fut évalué à 38 francs dans les documents parlementaires.

(2) Composé des chemins dont les produits nets ne couvraient généralement pas les charges du capital d'établissement, le *nouveau réseau* mesurait une longueur totale de 1.361 kilomètres et était évalué à 522 millions de francs (dépenses faites ou à faire).

(3) A observer que les charges supportées par les finances publiques du fait de la *garantie d'intérêts*, — système qui n'était jusqu'alors que partiellement appliqué aux Compagnies de chemins de fer — trouvent leur contre-partie dans les avantages généraux procurés au pays par les chemins de fer, dans l'accroissement de la richesse publique, dans l'augmentation du rendement des impôts et aussi dans les partages de bénéfices auxquels l'État peut être appelé.

(4) Plus l'amortissement au même taux pour un terme de cinquante ans, soit ensemble 4,635 0/0 du capital garanti.

la somme due à la Compagnie pour la reprise de son matériel tant sur l'ancien que sur le nouveau réseau (1).

Ah). — *Partage des bénéfices* à effectuer par moitié entre l'État et la Compagnie (2), à partir du 1^{er} janvier 1872, lorsque l'ensemble des produits nets tant de l'ancien que du nouveau réseau excéderait la somme nécessaire pour représenter à la fois 6 0/0 du capital dépensé pour les lignes des Ardennes et 8 0/0 du capital dépensé pour le surplus des lignes concédées à la Compagnie de l'Est (3).

Conv. 1859
(art. 9).

Ai). — *Édiction de règles relatives :*

(art. 10).

1^o aux *justifications financières* à fournir par la Compagnie conformément à un règlement à intervenir (V. 1863D) ;

2^o au *compte de premier établissement*, lequel devait être provisoirement arrêté — tant pour l'application de la garantie que pour l'exercice du droit de partage — le 1^{er} janvier suivant la mise en exploitation des lignes et définitivement clos cinq ans après ladite époque (4) ;

3^o au *compte des travaux complémentaires*, c'est-à-dire aux dépenses d'établissement effectuées cinq ans après l'ouverture de la ligne, dépenses dont l'imputation — et seulement pour l'exercice du droit de partage — ne pourrait être admise qu'en vertu de décrets rendus en Conseil d'État.

(1) Reprise éventuelle prévue par l'article 36 du cahier des charges (V. aussi 1883Dm et la note 3 de la page 117).

(2) Le partage des bénéfices avec l'État était antérieurement prévu par l'article 24 du cahier des charges annexé à la loi du 19 juillet 1845, par l'article 6 de la convention du 17 août 1853 et par l'article 5 de la convention du 20 avril 1854.

(3) Ce qui revenait à l'attribution d'un dividende maximum de 54 fr. 20, avant de pouvoir effectuer le partage avec l'État.

(4) Sans que le capital garanti puisse excéder le maximum fixé par la convention.

Conv. 1859
(art. 11 et 12).

Aj). — Application d'un unique *cahier des charges* à toutes les lignes du réseau de l'Est, ainsi qu'aux lignes des Ardennes dont la fusion était prévue.

B. L., 1859,
n° 709,
p. 65 à 87.

Dressé suivant un même type pour tous les réseaux français (1), ce document (encore en vigueur aujourd'hui) fut substitué aux cahiers des charges antérieurs. — Il maintint au 26 novembre 1954 l'échéance précédemment fixée pour l'expiration normale des concessions des chemins de fer de l'Est (V. 1852B).

Conv. 1859
(art. 12).

Ak). — Abrogation des conventions antérieures en vertu desquelles la Compagnie avait accepté sans *garantie d'intérêt* la concession des lignes formant son nouveau réseau.

B. L., 1859,
n° 709,
p. 13 et 87.

B). — Convention des 28 juillet 1858 et 11 juin 1859 entre l'État et la Compagnie des Ardennes. — Un second décret du 11 juin, également approuvé par la loi précitée du 11 juin 1859, approuva une convention du 28 juillet 1858, intervenue entre l'État et la Compagnie des chemins de fer des Ardennes.

Analogue à la précédente, cette convention régla en principe la *fusion*, à terme, des réseaux des Ardennes et de l'Est (art. 1^{er}), consentit une *subvention* de 4.500.000 francs à la Compagnie des Ardennes (art. 2) et accorda enfin une *garantie d'intérêt* (2) — au taux de 4 fr. 655 0/0 et pour une durée de cinquante ans — aux dépenses d'établissement effectuées sur l'ensemble des lignes des Ardennes, dans la limite d'un maximum de 137.500.000 francs (art. 3).

(1) Le *cahier des charges* des Compagnies de chemins de fer détermine les conditions de construction, d'entretien et d'exploitation des chemins concédés (art. 1 à 34); les conditions de durée, de rachat et de déchéance de la concession (art. 35 à 41); les maxima et les règles générales d'applications des tarifs (art. 42 à 53); les immunités accordées à certains services publics (art. 54 à 58); enfin les droits de l'État pour l'exécution de nouvelles voies de communication, les rapports entre réseaux limitrophes, les conditions de construction et d'exploitation d'embranchements industriels, etc. (art. 59 à 70).

(2) Sous réserve que, dès la réalisation de la fusion, cette garantie se confondrait avec celle du nouveau réseau de la Compagnie de l'Est (V. 1859Af).

ANNÉE 1860

A). — Déclarations d'utilité publique et exécution par l'État de chemins non concédés. — Une loi du 1^{er} août 1860 (1) autorisa le Ministre des Travaux publics à commencer les travaux des lignes n^{os} 28 et 29 moyennant des allocations respectives de 3.000.000 et de 5.000.000 de francs:

B. L., 1860,
n^o 832, p. 346.

Ces chemins, dont la déclaration d'utilité publique fut prononcée par décret du 31 août 1860 ne firent qu'ultérieurement l'objet de concessions à la Compagnie de l'Est (2).

B. L., 1860,
n^o 852, p. 827.

B). — Concession du chemin de Givet vers Morialmé. — Par décret du 12 décembre 1860, fut concédé à la *Compagnie des chemins de fer des Ardennes* le raccordement de Givet à la frontière belge vers Morialmé (ligne n^o 26), raccordement qui n'a cessé, depuis son origine, d'être exploité par l'Administration des chemins de fer de l'État belge.

B. L., 1861,
n^o 895, p. 49.

C). — RÉSUMÉ DE LA PÉRIODE DE 1851 à 1860. — Les données statistiques et graphiques ci-après résument la *vie économique* du Réseau de l'Est du 1^{er} janvier 1851 au 31 décembre 1860.

(1) Documents parlementaires de la loi du 1^{er} août 1860 : *Corps législatif*. Exposé des motifs : M. U., annexe L; n^o 240; Rapport : annexe R, n^o 338; Discussion : M. U., 19 et 20 juillet 1860.

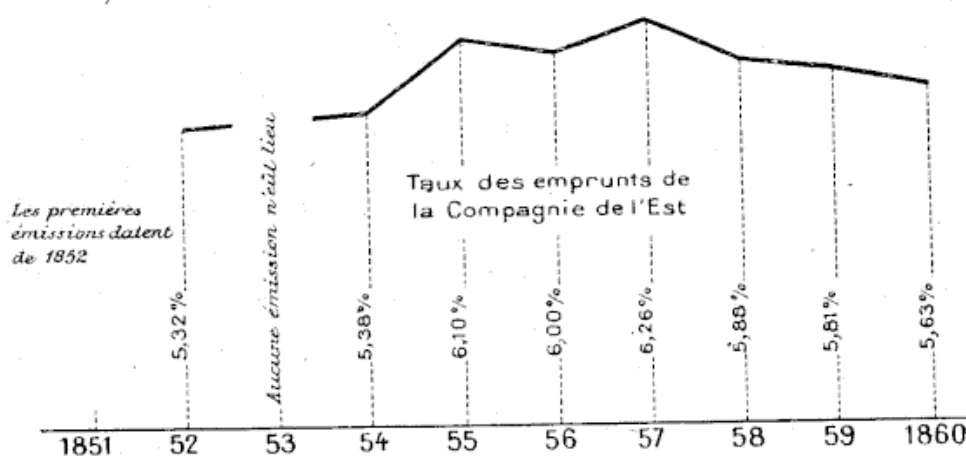
(2) La loi de 1860 permettait, en cas de concession, d'accorder la *garantie d'intérêt* prévue par la convention de 1859 au surplus de la dépense excédant les crédits alloués jusqu'à concurrence d'un maximum de 5.940.000 francs pour la ligne d'Épinal à Remiremont et de 9.940.000 francs pour la ligne de Lunéville à Saint-Dié.

Pendant cette période décennale :

Ca). — Les émissions d'obligations, faites pour le propre compte de la Compagnie de l'Est (ou, antérieurement, de la Compagnie de Paris à Strasbourg), portèrent sur 1.171.488 titres de 500 francs, dont 368.828 à 5 0/0 et 802.655 à 3 0/0.

Ces emprunts correspondirent à une charge d'intérêt et d'amortissement oscillant de 5 fr. 32 (en 1852) à 6 fr. 26 (en 1857).

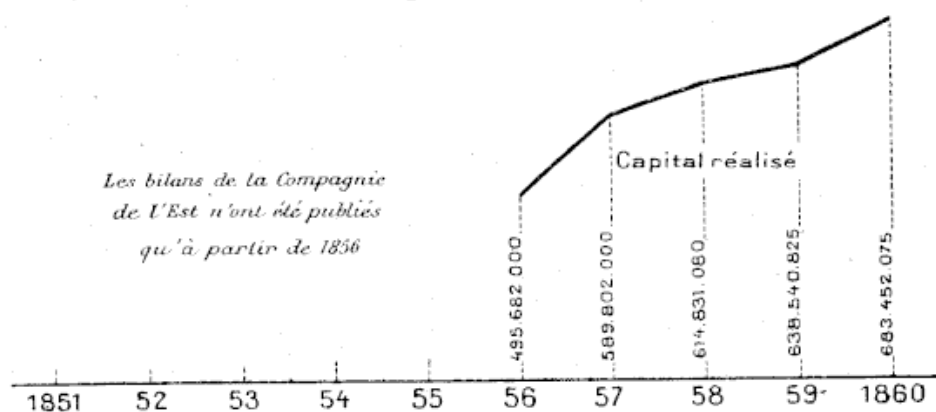
Est
(1852 à 1861).
—
Aucoc (*Droit
administratif*,
tome III, p. 158.



Cb). — Le capital réalisé atteignit, au 31 décembre 1860, le total de 683.452.075 francs, y compris 15.600.000 francs de subventions tant de l'État que des localités (1).

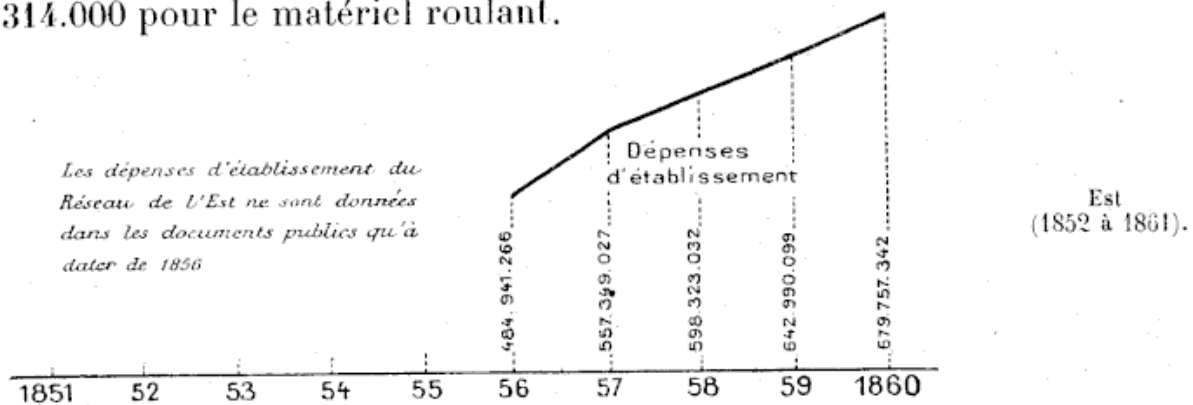
Est
(1852 à 1861).

Les bilans de la Compagnie de l'Est n'ont été publiés qu'à partir de 1856



(1) Le capital réalisé est constitué par deux sortes de titres : 1° les actions donnant un revenu fixe et un revenu variable avec le bénéfice de l'exploitation ; 2° les obligations dont le revenu est fixe. — Dans les graphiques donnés par périodes décennales, nous ajoutons à ces titres les subventions reçues en capital par les Compagnies.

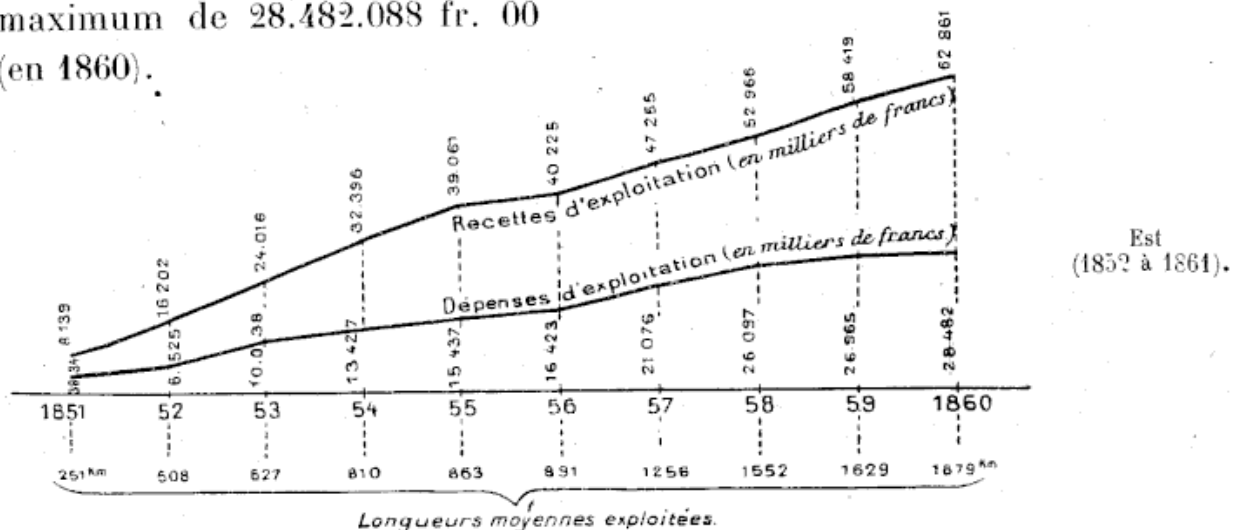
Cc). — Les dépenses d'établissement s'élevaient, à la fin de la dite période, au chiffre de 679.757.432 francs, y compris 90.314.000 pour le matériel roulant.



Cd). — Les résultats de l'exploitation (1) varièrent annuellement :

1° en recettes, du minimum de 8.138.914 fr. 00 (en 1851), au maximum de 62.860.713 fr. 00 (en 1860);

2° en dépenses, du minimum de 3.834.352 fr. 00 (en 1851), au maximum de 28.482.088 fr. 00 (en 1860).



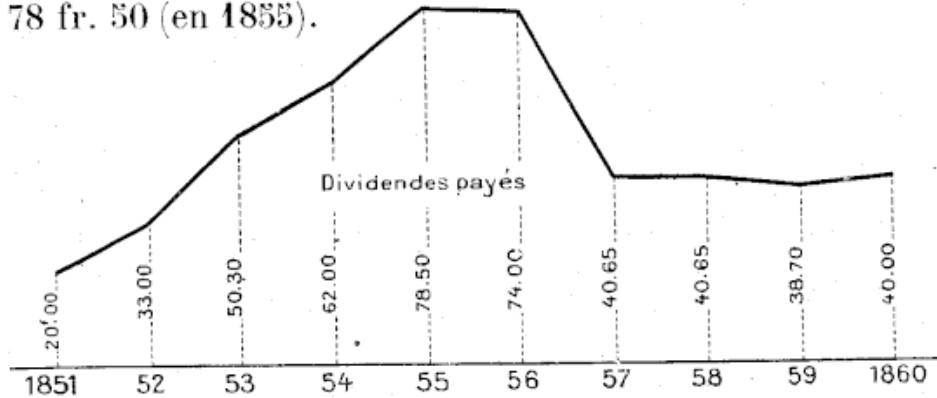
Ce). — Les dividendes payés aux actionnaires (2) varièrent

(1) Non compris le réseau luxembourgeois exploité par la Compagnie de l'Est (V. 1857F).

(2) Le cours annuel moyen des actions de capital varia, pendant cette période, du minimum de 624 fr. 35 (en 1860) au maximum de 826 fr. 32 (en 1856). Les actions de jouissance parurent pour la première fois en 1860; leur cours moyen pendant cette année fut de 215 fr. 55.

du minimum de 20 francs, soit 4 0/0 (en 1851), au maximum de 78 fr. 50 (en 1855).

St(d. D.) 1903,
p. 131.

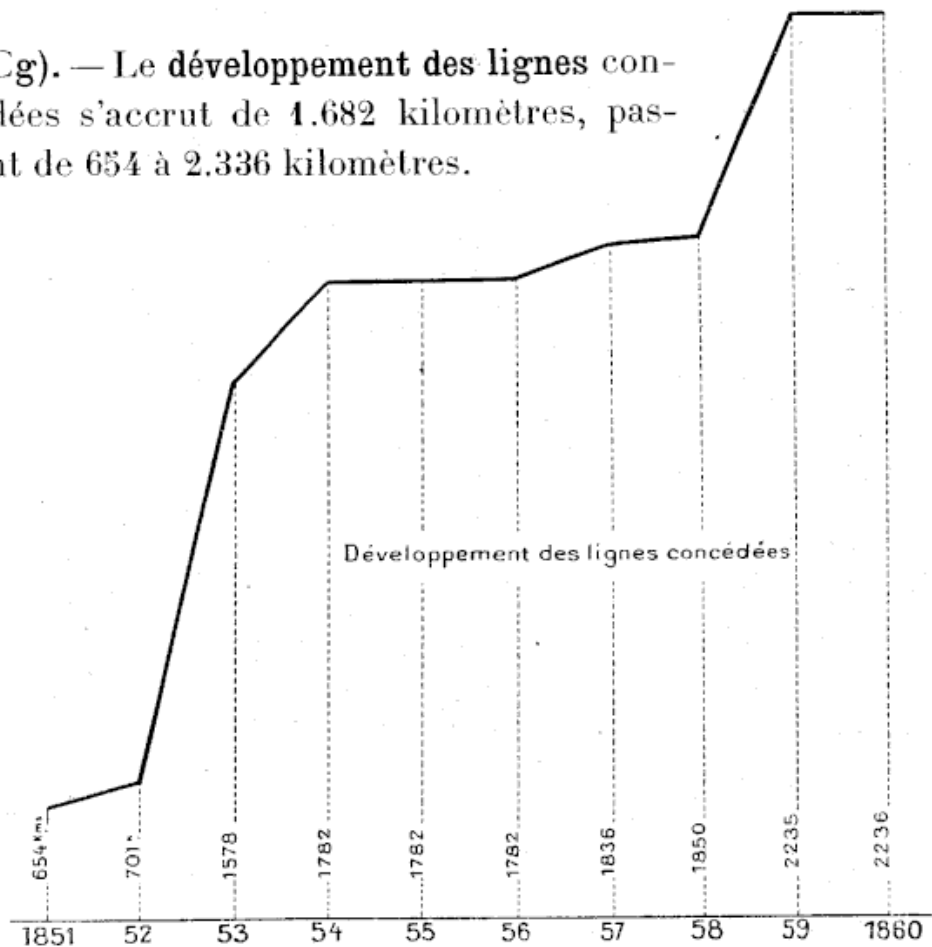


St(d. D.) 1903,
p. 139.

Cf). — Au titre de la **garantie d'intérêts**, la Compagnie de l'Est n'eut aucun recours aux avances de l'État (1).

Cg). — Le **développement des lignes** concédées s'accrut de 1.682 kilomètres, passant de 654 à 2.336 kilomètres.

Picard, *Les chemins de fer français*, t. IV, p. 794.



(1) La garantie d'intérêts ne commença en effet de jouer, sur le réseau de l'Est, qu'à partir du 1^{er} janvier 1864 (V. 1859Af).

Ch). — La situation des concessions au 31 décembre 1860 est résumée au tableau suivant :

RÉSEAU DE L'EST au 31 DÉCEMBRE 1860	CONCESSIONS		LIGNES	
	DÉFINITIVES	ÉVENTUELLES	EXPLOITÉES	en CONSTRUCTION ou A CONSTRUIRE
	Km.	Km.	Km.	Km.
<i>Ancien réseau.....</i>	975	»	952	23
<i>Nouveau réseau.....</i>	1.306	55	862	443
TOTAUX (1)....	2.281	55	1.814	466

Picard, *Les Chemins de fer français*, t. IV. p. 794.

(1) Les longueurs portées dans ce tableau résultent des procès-verbaux de chaînage officiels; elles sont arrondies au kilomètre, toute fraction dépassant 500 mètres étant comptée pour 1 kilomètre. Les distances sont mesurées soit de l'extrémité des voies principales (heurtours, plaques tournantes, etc.) pour les gares terminales, soit d'axe en axe des gares pour les sections intermédiaires, soit des aiguilles de raccordement pour les lignes se soudant à des voies antérieurement construites.

PÉRIODE DE 1861 A 1870

SECTION III

ANNÉE 1861

A). — Classement et déclarations d'utilité publique de chemins non concédés (1). — Divers décrets datés du 14 juin 1861 classèrent et déclarèrent d'utilité publique, sous réserve des voies et moyens d'exécution, vingt-cinq chemins de fer nouveaux.

B. L., 1861,
n° 953, p. 233
à 254.

Dans cet ensemble se trouvèrent les lignes O, R, 30, 31, S et 33, qui devaient, plus tard, être concédées au réseau de l'Est.

B). — Seconde émission, par l'État, d'obligations trentenaires. — Usant du même procédé qu'en 1857, le Gouvernement émit une nouvelle série d'obligations dites *trentenaires* (2) (loi du 29 juin et décret du 4 juillet 1861), en vue de permettre au Ministre des Travaux publics, conformément à une loi du

B. L., 1861,
n° 944, p. 859,
n° 946, p. 1 et 5.

(1) Ne sont spécialement notées, dans cette étude, que les *déclarations d'utilité publique* non concomitantes de concessions faites aux Compagnies de chemins de fer ; pour les autres, voir la colonne 2 du tableau récapitulatif n° III. — De 1833 à 1852, l'utilité publique était déclarée par une loi. Sous le second Empire, un décret suffit à cette fin. Depuis 1870, la déclaration d'utilité publique est restituée au pouvoir législatif, sauf au seul cas d'embranchements de moins de vingt kilomètres n'engageant pas les finances de l'État.

(2) Par allusion à la durée de leur délai d'amortissement.

2 juillet de la même année (1), de commencer immédiatement la construction des lignes **O, R, 30, 31, S** et **33** précitées (2).

En conséquence, 300.000 obligations furent créées (3) suivant le type indiqué à l'année 1857, § D.

Notons de suite que l'échange de chacune de ces obligations fut ultérieurement autorisé contre vingt francs de rente 3 0/0 par une loi du 12 février 1862, article 5.

B. L., 1862,
n° 998, p. 105.

ANNÉE 1862

A). — Déclaration d'utilité publique d'un chemin non concédé.
— Fut déclarée d'utilité publique, par décret du 29 mars 1862, la section de Reims à Mourmelon (4), partie de la ligne n° 32 du tableau récapitulatif n° III.

B. L., 1862,
n° 1013, p. 449.

B). — Raccordement avec un chemin de fer belge près de Givet. — Un décret du 5 avril 1862 approuva le raccordement de la ligne de Charleville à Givet avec le chemin de fer belge de Morialmé à la frontière française (ligne n° 26).

B. L., 1862,
n° 1013, p. 433.

(1) Documents parlementaires de la loi du 2 juillet 1861 : *Corps législatif*. Exposé des motifs : M. U., 9 mai 1861 ; Rapport : M. U., 5 juin, et annexe D, p. xv ; Discussion : M. U., 20 et 21 juin 1861.

(2) La réforme économique, réalisée par les traités de commerce de 1860, rendait nécessaire le prompt établissement de ces lignes, sans même attendre les offres des Compagnies concessionnaires.

(3) Cette nouvelle émission d'obligations trentenaires eut lieu au taux moyen de 440 francs.

(4) A titre de fonds de concours, un crédit fut ouvert, sur l'exercice 1864, pour la construction du chemin de Reims à Mourmelon [décret du 21 janvier 1865 (B. L., 1865, n° 1270, p. 94)].

B. L., 1862,
n° 1039, p. 418.

C). — **Subvention au chemin de Belfort à Guebwiller.** — Par une loi du 6 juillet 1862 fut allouée une subvention de 3 millions pour l'établissement de la **ligne T** à construire par Cernay, Bolleviller et Soultz(4).

B. L., 1862,
n° 1041, p. 290.

D). — **Concession définitive du chemin de Mézières à Hirson.** — La concession de la **ligne n° 27**, éventuelle depuis 1859, devint définitive en vertu d'un décret du 6 juillet 1862.

B. L., 1862,
n° 1051, p. 595.

B. L., 1862,
Supplém.,
n° 796, p. 125.

E). — **Concession du chemin de Dieuze à Avricourt.** — A mentionner enfin, pour cette année 1862, le décret du 16 août, concédant la **ligne O** à la *Compagnie des Salines domaniales de l'Est*, société anonyme autorisée par décret du 8 janvier précédent, au capital indéterminé formé par 7.500 actions entièrement souscrites (2).

Cette concession eut lieu moyennant une subvention de deux millions de francs et fut accordée pour une durée égale au temps restant à courir sur les concessions du réseau de l'Est (3).

ANNÉE 1863

Est, 1863
(23 mai), p. 27.

A). — **Modifications du réseau luxembourgeois exploité par la Compagnie de l'Est.** — En vertu d'un traité du 27 janvier 1863, passé avec la *Société Guillaume-Luxembourg*, la Compagnie de l'Est ajouta au réseau luxembourgeois exploité par elle

(4) Sections T₁ et T₂ de notre tableau récapitulatif n° III (page 166), lesquelles empruntent en partie le tracé des lignes A et B.

(2) La Compagnie des Salines domaniales de l'Est avait notamment pour but l'exploitation des salines de Dieuze, Vic et Moyenvic (Meurthe), de Salins et Montmorot (Jura) et d'Arc (Doubs).

(3) Soit jusqu'au 26 novembre 1954 (V. 1852B et 1859Aj).

trois lignes nouvelles formant ensemble un chemin direct de Pepinster à Diekirch et à Thionville. Elle rétrocéda, en échange, à la *Compagnie du Grand-Luxembourg belge* la ligne de Stepernich à Luxembourg et à Wasserbilig.

Les conditions du traité d'exploitation n'étaient d'ailleurs pas modifiées (V. 1857F).

B). — **Rétrocession du chemin de Dieuze à Avricourt.** — Le décret du 11 juin 1863 — appratif de la convention spécialement notée au paragraphe suivant — sanctionna aussi un traité du 15 mars 1863, par lequel la *Société des Salines domaniales* rétrocéda au réseau de l'Est la concession de la **ligne 0**, non encore construite.

B. L., 1863,
n° 1141, p. 145.

La Compagnie de l'Est reçut la subvention de deux millions de francs, spécialement allouée par l'État (V. 1862E); par contre, elle prit en charge le service des 5.900 obligations émises par la Société des Salines pour la construction dudit chemin (1).

C). — **Convention du 1^{er} mai 1863 entre l'État et la Compagnie de l'Est** (2). — A la demande de la Compagnie de l'Est — qui se plaignait de l'insuffisance du maximum qui lui avait été garanti (V. 1859Af) — advint une nouvelle convention, sanctionnée par décret du 11 juin 1863 et approuvée, en ce qui concerne les engagements du Trésor, par une loi du même jour.

B. L., 1863,
n° 1141, p. 138.

Est (23 mai
1863),
p. 14 à 26.

Datée du 1^{er} mai 1863, cette convention édicta notamment :

Ca). — Approbation des *traités de fusion* datés du 15 mars 1863, respectivement passés avec la Société des Salines do-

(1) V. notre tableau récapitulatif n° II, page 158.

(2) Documents parlementaires relatifs à la convention de 1863; *Corps législatif*. Exposé des motifs : M. U., 7 avril et 3 mai 1863, p. 699; Rapport : M. U., 24 avril, p. 626, et annexé M, p. L; Discussion : M. U., 3 mai 1863.

Conv. 1863
(art. 1).

maniales de l'Est (V. 1863B) et avec la Compagnie des chemins de fer des Ardennes (V. 1864A).

(art. 2 et 3).

Cb). — *Concession définitive* des lignes 28, 29, P, Q, R, 30, 31, S, T (1), 32 et U, soit 690 kilomètres, avec une subvention totale de 62.800.000 francs, payable en seize termes semestriels égaux ou, au gré de l'État, en quatre-vingt-dix *annuités* représentant l'intérêt et l'amortissement de cette subvention au taux de 4 1/2 0/0 (2).

(art. 4).

Cc). — *Concession éventuelle* des lignes n^{os} 34, 117 et 118, soit 48 kilomètres, avec une subvention de 3.000.000 de francs afférente à la ligne de Bar-sur-Seine à Châtillon, payable comme il est indiqué ci-dessus (2).

(art. 5 et 7).

Cd). — Incorporation de l'ensemble de ces concessions dans le *nouveau réseau*, dont le maximum du *capital garanti* fut porté de 522 à 865 millions.

(art. 6).

Ce). — Application à ces nouvelles concessions du *cahier des charges* de 1859 (3), modifié toutefois en ce qui concerne les clauses relatives au mode d'exécution des travaux, au doublement des voies uniques et à la répartition des classes pour le transport des marchandises.

Au sujet des *secondes voies*, il était entendu que l'Administration n'userait du droit de réquisition qui lui était attribué par l'article 6 du cahier des charges que sur les chemins dont le produit brut atteindrait 35.000 francs par kilomètre.

(1) Comprenant les sections T₁ et T₂ du tableau récapitulatif n^o III, page 166.

(2) En représentation de ces subventions — diminuées des dépenses antérieurement faites par l'État — une annuité de 1.979.455 fr. 64, payable jusqu'au 1^{er} novembre 1954, est actuellement prévue au compte de la dette publique (*Compte général des Finances*, 1905).

(3) Cette application du cahier des charges de 1859 entraînait implicitement l'échéance du 26 novembre 1954 pour l'expiration normale des concessions nouvelles (V. 1859Aj).

Cf). — Fixation du *revenu kilométrique réservé* à l'ancien réseau, à 29.000 francs, au lieu du maximum de 27.800 francs déterminé en 1859 (1).

Conv. 1863
(art. 8).

Cg). — Limitation des produits nets à réaliser avant *partage des bénéfices* aux sommes nécessaires pour donner à la fois — relativement au capital de construction utilement dépensé — un taux de 8 0/0 aux lignes composant l'ancien réseau et de 6 0/0 aux lignes formant le nouveau réseau (2).

(art. 9).

Ch). — Remboursement par la Compagnie de l'Est du *prêt* de 12.600.000 francs (3) précédemment pris en charge par la Compagnie de Paris à Strasbourg (V. 1853Cd).

(art. 3,
dernier §).

D). — **Justifications financières à fournir à l'État.** — Un décret du 2 mai 1863 détermina les formes suivant lesquelles la Compagnie de l'Est serait tenue d'effectuer envers l'État la *justification des dépenses et des recettes* à imputer aux comptes de la garantie d'intérêt et du partage des bénéfices (4).

B. L., 1863,
n° 1121,
p. 1009.

Prévu par la convention de 1859 (V. 1859Ai), ce décret, réglait principalement le mode de justification des frais de premier établissement, (titre I), des recettes et dépenses an-

(1) Par suite de cette fixation, le *dividende réservé* aux actionnaires se trouvait réduit de 36 à 30 francs.

(2) Ce qui maintenait au maximum de 54 fr. 20 (comme en 1859) le dividende maximum avant partage des bénéfices.

(3) En tenant compte des paiements antérieurs et des cours d'émission (obligations 3 0/0 au 8 mai 1863), la Compagnie versa à l'État 11.585.924 fr. 69. La différence avec le prêt nominal de 12 600.000 francs — soit 1.014.075 fr. 31 — est, par suite, au titre de *prêt amorti*, comprise par la Compagnie de l'Est dans son capital réalisé (V. 1905Bb).

(4) La nécessité desdites justifications dérive de ce fait que le bilan commercial des Compagnies, dressé suivant des comptes d'inventaire, ne s'impose point dans les rapports financiers des Sociétés concessionnaires avec l'État, lesquels sont uniquement basés sur des comptes de caisse, c'est-à-dire sur les dépenses payées et sur les recettes perçues.

nelles d'exploitation (titre II) et la manière dont les clauses de garantie ou de partage des bénéfices devaient être appliquées (titre III).

Le règlement sur les justifications financières soumettait, en outre, la comptabilité des Compagnies à la vérification annuelle de l'inspection générale des finances et subordonnait à l'autorisation préalable du Ministre des Travaux publics la forme des *obligations* à émettre, leur quotité, leur mode de négociation, ainsi que les conditions de chaque émission partielle (1).

E). — **Concession du chemin de Langres à Dijon.** — Ce fut également en cette année 1863 qu'un décret du 11 juin concéda à la *Compagnie des chemins de fer de Paris à Lyon et à la Méditerranée* (2) le chemin de Langres (Chalindrey) à Dijon, dont la section comprise entre Culmont-Chalindrey et Is-sur-Tille (ligne n° 33) devait ultérieurement faire retour au réseau de l'Est (V. 1875Fa).

B. L., 1863,
n° 1141, p. 159.

ANNÉE 1864

A). — **Fusion de la Compagnie des Ardennes.** — Bien qu'arrêtée d'une manière définitive lors des conventions de 1859, la fusion des chemins de fer des Ardennes et de l'Est avait été primitivement différée jusqu'à la deuxième année d'exploitation du réseau des Ardennes. Mais, en fait et d'un commun accord entre les Sociétés intéressées, cette opération fut réalisée dès le 1^{er} janvier 1864, date de l'achèvement du réseau fusionnaire.

Par application des traités précités des 12 mai 1857 et

(1) Cette approbation préalable du Gouvernement se justifie à la fois par l'intérêt du crédit public et par l'intérêt de l'État comme associé des Compagnies.

(2) Voir notre *Monographie du Réseau Paris-Lyon-Méditerranée*.

15 mars 1863 — traités respectivement approuvés par les décrets du 11 juin 1859 et du 11 juin 1863 (V. 1859Aa et 1863Ca) — la fusion dont il s'agit eut lieu aux conditions principales suivantes, souscrites par la Compagnie de l'Est :

B. L., 1859,
n° 709, p. 90.

Aa). — Substitution tant active que passive à la Compagnie des Ardennes, concessionnaire des **lignes 6, 8, 9, 21, 22, M, 23, 24 et 26**, soit ensemble 417 kilomètres.

Ab). — Assimilation complète aux actions de capital de l'Est des 84.000 actions constituant le fonds social de la Compagnie des Ardennes.

Est (23 mai
1863), p. 11.

Ac). — Prise en charge du service des intérêts et de l'amortissement des 455.500 obligations émises par la Société fusionnaire (1).

Ardennes, 1863
p. 32 à 38.

B). — **Capital social de la Compagnie de l'Est.** — Par suite de la fusion précédente, le capital social de la Compagnie de l'Est se trouva porté à 292.000.000 de francs divisé en 584.000 actions de 500 francs (2), situation encore exacte aujourd'hui (fin 1906).

Est, 1864,
p. 50.

C). — **Concession du chemin d'Orléans à Châlons.** — Un décret du 14 juin 1864 concéda à MM. Daniell, de Boudard, Mangles, Fletcher et Turck — pour une durée de quatre-vingt-dix-neuf ans (3) et sans subvention ni garantie d'intérêt — le chemin de fer d'Orléans à Châlons, dont une partie (**ligne n° 46**) devait, en 1883, revenir au réseau de l'Est.

B. L., 1864,
n° 1221, p. 995.

(1) V. le tableau récapitulatif n° II, page 158.

(2) Conformément à l'article 42 des statuts, l'amortissement complet de ces actions doit se terminer cinq ans avant l'expiration normale des concessions. Il a été prévu pour la date du 1^{er} janvier 1950.

(3) A partir du 1^{er} janvier 1870 (art. 35 du cahier des charges annexé au décret de concession).

ANNÉE 1865

A). — Loi sur les chemins de fer d'intérêt local (1). — En vue de permettre la construction et l'exploitation à bon marché d'un grand nombre de lignes secondaires réclamées par les populations, intervint la loi du 12 juillet 1865 autorisant l'établissement de *chemins de fer d'intérêt local* (2), soit par les départements ou les communes avec ou sans le concours des particuliers, soit par des concessionnaires avec le concours des départements ou des communes.

B. L., 1865,
n° 1314, p. 145.

D'une manière générale, nous n'aurons à envisager, dans la présente étude, que ceux des chemins de cette nature qui, au 31 décembre 1905, étaient : soit classés comme lignes d'intérêt général ; soit concédés à titre d'intérêt local à la Compagnie de l'Est ; soit simplement exploités par ladite Compagnie pour le compte de Localités (départements ou communes) ou d'autres Sociétés concessionnaires.

Sous le régime de la loi de 1865, la Compagnie de l'Est exploitait encore, au 31 décembre 1905, 58 kilomètres de chemins d'intérêt local (lignes a, b, c, d, e de notre tableau récapitulatif n° III).

St. (d.P.),
1904, p. 181.

(1) Documents parlementaires de la loi du 12 juillet 1865 : *Corps législatif*. Exposé des motifs : M. U., 29, 30 et 31 mai 1865 ; Rapport : M. U., 29 juin, 1^{er} et 2 juillet ; Discussion : M. U., 4 juillet 1865.

(2) Il n'y a pas de définition juridique des *chemins de fer d'intérêt local*. Ce sont des voies ferrées classées comme tels par l'autorité compétente. On peut seulement dire qu'ils se distinguent des chemins de fer d'intérêt général en ce qu'ils sont établis par les départements ou les communes avec ou sans subvention de l'Etat, tandis que ceux-ci sont toujours exécutés soit par l'Etat, soit, pour son propre compte, par des Compagnies concessionnaires.

B). — **Concession définitive du chemin de Bar-sur-Seine à Châtillon.** — Un décret du 26 août 1865 rendit définitive la concession de la ligne n° 34 accordée, à titre éventuel, par la convention précitée du 11 juin 1863.

B. L., 1865,
n° 1336, p. 572.

C). — **Concession du chemin de Vassy à Saint-Dizier.** — Le 23 décembre 1865, la ligne n° 35 fut concédée — pour quatre-vingt-dix-neuf ans (1) et sans subvention ni garantie d'intérêt — à MM. A. de Rothschild, Danelle, de Chanlaire, Cornuel et Guyard.

B. L., 1866,
n° 1363, p. 15.

Ces concessionnaires fondèrent la *Compagnie du chemin de fer de Vassy à Saint-Dizier*, dont un décret du 27 avril 1867 autorisa la constitution au capital de 4.408.500 francs, divisé en 2.217 actions de 500 francs.

B. L., 1867,
Supplém.,
n° 1315, p. 1102.

D). — **Construction et exploitation par la Compagnie de l'Est du chemin précédent.** — Le décret du 23 décembre précité eut aussi pour but — conformément aux clauses d'un traité daté des 13 et 24 avril 1865 — de charger la Compagnie de l'Est :

B. L., 1866,
n° 1333, p. 15.

Da). — de la *construction* de la ligne n° 35, au prix de 4.900.000 francs, sans pouvoir réclamer aucune augmentation pour quelque cause que ce soit (2).

Est, 1866,
p. 48.

Db). — de l'*exploitation* de cette même ligne pendant toute la durée de la concession et moyennant paiement, à la *Compagnie du chemin de fer de Vassy à Saint-Dizier*, d'une rétribution égale aux trois huitièmes de la recette kilométrique, si cette recette était égale ou inférieure à 12.000 francs, et de moitié si elle était supérieure à ce chiffre.

Est, 1866,
p. 48.

(1) A compter du 24 décembre 1868, époque fixée pour l'achèvement des travaux (art. 2 et 35 du cahier des charges annexé au décret de concession).

(2) Il était entendu, toutefois, que si une économie était réalisée sur le maximum de 4.900.000 francs, la Compagnie de l'Est en ferait remise à la Société de Vassy à Saint-Dizier.



ANNÉE 1866

Nouveaux statuts de la Compagnie de l'Est. — De nouveaux statuts — nécessités par l'importante fusion précitée des réseaux de l'Est et des Ardennes — furent approuvés par un décret daté du 21 juillet 1866.

B. L., 1867,
Supplém.,
n° 1235, p. 195.

Encore en vigueur aujourd'hui, ces statuts fixent notamment : — le montant du fonds social (V. 1864B) ; — la composition du conseil d'administration (22 membres possédant au moins 100 actions chacun) ; — la constitution de l'assemblée générale (60 membres au moins représentant ensemble le vingtième du fonds social (1) et ayant chacun une voix par 40 actions) ; — le mode d'amortissement du capital social (cinq ans avant l'expiration de la concession) ; — l'attribution d'un intérêt de 4 0/0 aux actions ; — enfin, la formation d'un fonds de réserve de cinq millions de francs (2).

ANNÉE 1867

A). — Concession du chemin de Sarreguemines à la frontière prussienne. — Par décret du 15 juin 1867 fut concédé à la Compagnie de l'Est — sans subvention ni garantie et aux

(1) Cette proportion du capital social doit atteindre *un dixième* quand il s'agit d'emprunts, et *un cinquième* quand l'ordre du jour porte sur des questions de prolongation ou de renouvellement de concessions, de fusions de traités, de modifications aux statuts, etc. (art. 38 des statuts).

(2) Indépendamment de cette réserve statutaire, la Compagnie s'est constitué une réserve spéciale dont le montant atteignait 73.900.264 francs au 31 décembre 1905.

conditions ordinaires de ses autres concessions — un embranchement de 1 kilomètre entre Sarreguemines et la frontière prussienne (**ligne V**).

B. L., 1867,
n° 1502, p. 788.

Une convention internationale réglant les conditions d'établissement de cette ligne et de son exploitation par l'Administration prussienne fut promulguée par décret du 25 septembre 1867.

B. L., 1868,
n° 1531, p. 573.

B). — Loi sur les Sociétés commerciales (1). — Intervint à la date du 24 juillet 1867 une loi sur les Sociétés commerciales, dont l'effet le plus important, en ce qui concerne particulièrement les Sociétés concessionnaires de chemins de fer, fut de dispenser leur constitution régulière de l'autorisation préalable du Gouvernement.

B. L., 1867,
n° 1513, p. 94.

C). — Établissement de divers chemins d'intérêt local dans le département des Ardennes. — C'est en 1867 que se produisirent, dans la région tributaire du réseau de l'Est, les premiers actes relatifs aux *chemins de fer d'intérêt local* (V. 1865A).

Un décret du 9 novembre de cette année conféra, en effet, au département des Ardennes, l'autorisation de construire et d'exploiter — à l'aide d'une subvention de 1.400.000 francs versée par l'État — les **lignes a, b, c, 36 et 37** du tableau récapitulatif n° III, soit les chemins d'intérêt local de Carignan à Messempéré, de Monthermé à Laval-Dieu(2), de Donchery à Vrigne-aux-Bois(3), d'Amagne à Vouziers, de Pont-Maugis à Raucourt et à Mouzon.

B. L., 1867,
n° 1555, p. 1023.

(1) Documents parlementaires de la loi sur les Sociétés commerciales : *Corps législatif*. Exposé des motifs : M. U., 4 et 9 avril 1865; Rapport : M. U., 4, 5, 6, 9, 13 et 14 juin 1867; Délibération : M. U., 28, 29, 30, 31 mai, 1^{er}, 2, 4, 5, 6, 8, 9, 13, 14 juin 1867.

(2) Des taxes de péage furent spécialement créées par décret du 8 février 1873 (B. L., 1873, n° 126, p. 414), pour l'usage des ponts sur la Semoy, empruntés par la ligne de Monthermé à Laval-Dieu.

(3) Un décret du 26 février 1872 (B. L., 1872, n° 85, p. 263) modifia la dénomination de ce chemin en celle de Vrigne-Meuse à Vrigne-aux-Bois.

Est, 1868,
p. 43.

Ce décret approuva aussi un traité du 11 octobre 1867, chargeant la Compagnie de l'Est de l'*exploitation* desdits chemins moyennant remboursement de ses dépenses réelles d'exploitation majorées de l'intérêt et l'amortissement du matériel, réglés à 8 0/0 de la valeur de ce matériel, et sous cette réserve expresse que la Compagnie entendait rester complètement étrangère aux chances de l'entreprise.

Valable à partir du jour où l'exploitation aurait commencé, ce traité devait expirer le 31 décembre de sa douzième année d'application.

B. L., 1868,
n° 1585, p. 337.

D). — **Chemin d'intérêt local d'Arches à Laveline.** — La concession de la **ligne n° 38** fut également accordée à titre d'intérêt local. Elle eut lieu pour une durée de quatre-vingt-dix-neuf ans (1), avec une subvention totale de 4.575.000 francs, plus les terrains (décret du 25 décembre 1867.)

Les concessionnaires, MM. Galtier et Burdin de Péronne, fondèrent la *Compagnie des chemins de fer des Vosges* au capital de 4.500.000 francs, en 9.000 actions de 500 francs.

ANNÉE 1868

A). — **Convention du 11 juillet 1868 entre l'État et la Compagnie de l'Est**(2). — La nécessité de remanier le classement des

(1) A compter du 20 janvier 1870, en conséquence des articles 2 et 33 du cahier des charges annexé au décret de concession.

(2) Documents parlementaires relatifs à la convention de 1868 : *Corps législatif*. Exposé des motifs : M. U., 23 juin 1868 ; Rapport : M. U., 24 et 25 juillet ; Discussion : M. U., 21 juin 1868.

lignes entre l'ancien et le nouveau réseau — de manière à enlever aux exploitants tout intérêt à diminuer les recettes du réseau garanti au profit de l'ancien réseau — fut la principale raison déterminante des conventions passées à cette époque entre l'État et les grandes Compagnies de chemins de fer.

B. L., 1868,
n° 1626, p. 304.

Est, 1868,
p. 62 à 72.

Le contrat du 11 juillet 1868, spécial au Réseau de l'Est, approuvé par un décret et par une loi du même jour, porta notamment :

Aa). — *Concession définitive* de la ligne n° 39 (5 kilomètres) sans subvention en argent, mais étant entendu que, moyennant l'exécution de ce chemin, la Compagnie de l'Est serait exonérée de l'obligation de construire le raccordement des lignes de Mulhouse et de Vincennes (**ligne L**).

Conv. 1868
(art. 1).

Ab). — *Concession éventuelle* des lignes 44 et X(1), soit 61 kilomètres, l'État se chargeant de l'infrastructure de cette dernière (de Remiremont à Wesserling) dans le cas où la concession en deviendrait définitive (V. 1870C).

(art. 2 et 3).

Ac). — Classement de ces concessions nouvelles (moins la ligne X) dans l'ancien réseau, dont le revenu kilométrique fut porté à 29.100 francs (2), avec augmentation de 58 francs pour chaque million de dépenses complémentaires de premier établissement au delà du chiffre de 62.200.000 francs (3).

(art. 4 et 10).

Ad). — Application à ces nouvelles concessions du *cahier des charges* de 1859 modifié par la convention du 1^{er} mai 1863 (4).

(art. 5).

(1) Cette ligne comprend les sections X₁ et X₂ du tableau récapitulatif n° III, page 166.

(2) Ce qui maintenait le *dividende réservé* au chiffre antérieurement fixé de 30 francs par action (V. 1863Cf).

(3) Le montant total de ces dépenses complémentaires ne pouvait toutefois excéder 40 millions de francs.

(4) Par suite de cette extension du cahier des charges, le terme de l'expiration normale des nouvelles concessions se trouva implicitement fixé au 26 novembre 1954 (V. 1859Aj).

Conv. 1868
(art. 7, 8, 9).

Ae). — Maintien à 865 millions de francs du maximum du *capital garanti* par la convention de 1863 aux lignes du *nouveau réseau*, auquel était rattaché le chemin de fer de Remiremont à Wesserling (lignes X_1 et X_2) (1).

Toutefois — indépendamment de ce maximum et après l'expiration du délai de dix ans assigné pour la clôture du compte de premier établissement (2) — la Compagnie pouvait être autorisée, par décrets délibérés en Conseil d'État, à tenir compte, avant tout partage de bénéfices, des charges relatives à certains *travaux complémentaires* de premier établissement.

(art. 11).

—
Est, 1868,
p. 53.

Af). — Approbation d'un traité du 21 janvier 1868 relatif aux lignes de la *Société des chemins de fer Guillaume-Luxembourg*, traité en vertu duquel la Compagnie de l'Est prit à bail — pour quarante-cinq ans et moyennant une redevance annuelle de trois millions de francs — les lignes concédées à ladite Société tant sur le grand-duché de Luxembourg que sur la Belgique (V. 1873Ab).

L'imputation des recettes et des dépenses résultant de cette exploitation fut autorisée au compte du *nouveau réseau* (3).

Conv. 1868
(art. 11).

Ag). — Incorporation à l'*ancien réseau* de la section suisse comprise entre Bâle et la frontière française (ligne B_2 du tableau récapitulatif n° III).

(art. 10).

Ah). — Aucune modification n'était apportée aux conditions de *partage des bénéfices*, réglées en dernier lieu par la convention de 1863 (V. 1863Cg).

(1) Sous cette réserve qu'au cas où la concession de la ligne de Remiremont deviendrait définitive, ce maximum serait augmenté de 150.000 fr. pour chaque kilomètre de cette ligne.

(2) Au lieu de cinq ans, comme précédemment (V. 1859Ai).

(3) Cette admission au compte du réseau garanti était suffisamment justifiée par ce fait que la Société grand-ducale du Luxembourg déversait une grande partie de son trafic sur les lignes du réseau de l'Est.

Ai). — Un *cahier des charges supplémentaire*, relatif à la construction du chemin de fer de Remiremont à la ligne de Colmar à Mulhouse (ligne X), était annexé à la convention dont il s'agit (1).

B. L., 1868,
n° 1626, p. 309.

B). — **Déchéance des concessionnaires du chemin d'Orléans à Châlons.** — La déchéance des concessionnaires du chemin de fer d'Orléans à Châlons (chemin qui intéresse le réseau de l'Est pour la ligne n° 46) fut prononcée par un arrêté ministériel du 18 avril 1868.

Un décret du 13 juin suivant sanctionna cette mesure en stipulant qu'une somme de 245.000 francs serait définitivement acquise au Trésor sur le cautionnement de 2.400.000 francs versé par les concessionnaires (2).

B. L., 1868,
n° 1605, p. 4.

C). — **Déclarations d'utilité publique de divers chemins non concédés.** — Plusieurs décrets, datés du 19 juin 1868, déclarèrent d'utilité publique divers chemins de fer et notamment les lignes n°s 45, 46 et 62, qui devaient plus tard faire l'objet de concessions au réseau de l'Est.

B. L., 1868,
n° 1628, p. 321,
322 et 324.

D). — **Classement, exécution et mise en adjudication (3).** — Une loi du 18 juillet 1868 eut pour effet de classer divers chemins

(1) Aux termes de ce cahier des charges supplémentaire, l'État livrait à la Compagnie les terrains, terrassements, barrières de passages à niveau et ouvrages d'art, et celle-ci exécutait à ses frais la *superstructure*, ainsi définie : travaux de toute nature relatifs à l'établissement des gares, stations, ateliers et clôtures (moins les barrières des passages à niveau), pose de la voie et achat du matériel fixe et roulant.

(2) La déchéance est une mesure rigoureuse dont l'Administration a rarement usé. Elle a généralement préféré soit délier le concessionnaire d'une partie de ses obligations, soit lui donner de nouvelles facilités, soit racheter les concessions qui auraient pu être déchues.

(3) Documents parlementaires de la loi de classement de 1868 : *Corps législatif*. Exposé des motifs : M. U., 21 mai, 10-14 juin, 14-16 juillet 1868; Rapport : M. U., 25-26 juillet et 6 septembre; Discussion : M. U., 20-21 juin 1868.

B. L., 1868,
n° 1612, p.103.

dans le réseau d'intérêt général (1) et d'autoriser le Ministre des Travaux publics à entreprendre l'exécution dans les conditions de la loi du 11 juin 1842.

Parmi ces chemins se trouvèrent, au point de vue du réseau de l'Est, les lignes n°s 45, 46 et 62. La loi du 18 juillet 1868 autorisa, en outre, la mise en adjudication des deux premières de ces lignes (V. 1869B et 1870A).

E). — Chemins d'intérêt local dans la Meurthe-et-Moselle, la Marne, l'Aube et les Vosges. — A mentionner aussi pour l'année 1868 — bien que la Compagnie de l'Est ne soit encore chargée que de leur exploitation — les concessions des chemins d'intérêt local ci-après (2) :

B. L., 1868,
n° 1643, p.543.

Ea). — 1° de Nancy à Vézélie, avec embranchement sur le canal de la Marne au Rhin, sur les hauts fourneaux de Janville, sur les mines de Vandœuvre et sur la brasserie de Tantonville (ligne n° 40), concédé par décret du 26 juillet 1868 à MM. Welche, Lenglet et Hatzfeld, jusqu'au 31 décembre 1971, moyennant livraison des terrains, plus une subvention totale de 1.435.000 francs, dont 688.000 par l'État.

Ces concessionnaires se substituèrent la *Compagnie du chemin de fer de Nancy à Vézélie*, fondée au capital de 1.400.000 francs en 2.800 actions de 500 francs.

Eb). — 2° de Nancy à Château-Salins avec embranchement sur Vic (ligne n° 41), concession accordée jusqu'au 30 juin 1970

(1) Les actes de classement des lignes de chemins de fer ont pour but de décider qu'à défaut de demandeurs en concession certaines lignes, spécialement désignées, pourront, dans un temps plus ou moins prochain, être construites et même exploitées par l'État. Nous avons noté des actes semblables aux années 1842, § A, et 1861, § A, nous en trouverons d'autres au sujet des années 1875, § E, et 1879, § G.

(2) A l'exception des lignes d et e, les divers chemins mentionnés dans ce paragraphe étaient, au 31 décembre 1905, incorporés au réseau d'intérêt général.

à la *Société belge des Chemins de fer*, représentée par M. Van Høgaerden, moyennant livraison des terrains et des chemins, plus une subvention de 1.800.000 francs, dont 742.000 fournis par l'État (décret du 26 juillet 1868).

B. L., 1868.
n° 1643, p. 651.

Ce chemin fut ultérieurement repris, ainsi qu'il est constaté au traité noté au sujet de l'année 1873, § Fb, par la *Société des Chemins de fer de Lorraine*, fondée au capital de 6 millions en 12.000 actions de 500 francs (1).

Ec). — 3° d'Avricourt à Blamont et à Cirey (**ligne d**), concédé également par un décret du 26 juillet 1868 et jusqu'au 30 juin 1970 avec une subvention de 1.015.000 francs, dont 344.000 à la charge de l'État (2).

Les concessionnaires de ce chemin, MM. de Valdrôme, Mathis de Grandseille et de Klopstein, fondèrent la *Compagnie du chemin de fer d'Avricourt à Blamont et à Cirey*, au capital de 600.000 francs en 1.200 actions de 500 francs.

B. L., 1868.
n° 1639, p. 591.

La Compagnie de l'Est se chargea de l'*exploitation* temporaire de la **ligne d** aux mêmes conditions que pour les lignes départementales des Ardennes (V. 1867B).

Ed). — 4° de Rambervillers à Charmes (**ligne e**), concédé jusqu'au 16 septembre 1970, avec les terrains, plus une subvention totale de 734.924 francs (décret du 23 août 1868).

B. L., 1868.
n° 1653, p. 791.

Aux concessionnaires primitifs (MM. Retournard, Vélin, Gentilhomme, François et Geoffroy) fut substituée la *Compagnie du chemin de fer de Rambervillers à Charmes*, fondée au capital de 600.000 francs en 1.200 actions de 500 francs.

Le décret de concession relatif au chemin de Rambervil-

(1) En conséquence de la rétrocession de ses concessions autres que celle de la **ligne n° 41**, la *Société des chemins de fer de Lorraine* fut ultérieurement amenée à réduire de 6 millions à 500.000 francs seulement son capital social, au moyen du remboursement de 11.000 actions au taux de 500 francs.

(2) La Société du chemin de fer d'Avricourt à Cirey fournissait les terrains.

Est, 1868,
p. 50.

lers à Charmes approuvait, en outre, un traité du 25 août 1866 chargeant la Compagnie de l'Est, jusqu'au 1^{er} janvier 1914 de l'exploitation de cette ligne, moyennant prélèvement de 4.000 francs sur les recettes brutes kilométriques inférieures ou égales à 6.000 francs. Au delà de 6.000 francs, le prélèvement en sus était de la moitié de l'excédent de recettes.

B. L., 1868,
n° 1672, p. 1202.

Ee). — 5° d'Épernay-Oiry (Marne) à Romilly (Aube) (**ligne n° 42**), concédée avec livraison des terrains et des chemins latéraux et d'accès, plus une subvention de 3.150.000 francs, dont 1.300.000 par l'État — et jusqu'au 30 juin 1970 — à la *Société belge des chemins de fer* représentée par M. Van Høegaerden (décret du 12 novembre 1868).

Cette ligne fut ultérieurement reprise — ainsi qu'il est constaté au traité noté au sujet de l'année 1873, § E — par la *Compagnie du chemin de fer d'Épernay à Romilly*, fondée au capital de 5 millions en 10.000 actions de 500 francs.

B. L., 1869,
n° 1710, p. 699.

Ef). — 6° de Bazancourt à Bétheniville (Marne) (**ligne n° 43**), chemin concédé, par décret du 27 novembre 1868, à M. Legros-Guimbert, qui se substitua la *Compagnie du chemin de fer de la Vallée de la Suipe*, fondée au capital de 250.000 francs en 500 actions de 500 francs.

Accordée jusqu'au 30 juin 1970, cette concession fut accompagnée de la livraison des terrains, plus une subvention de 650.000 francs, dont 250.000 francs au compte de l'État.

Est, 1870,
p. 65.

Par un traité du 31 mars 1869, la Compagnie de l'Est se chargea de l'exploitation de ce chemin, aux mêmes conditions que celles précédemment notées pour les lignes départementales des Ardennes (V. 1867B).

ANNÉE 1869

A). — Concession définitive du chemin de Boissy-Saint-Léger à Brie-Comte-Robert. — Au commencement de 1869 (décret du 2 janvier), fut déclarée définitive la concession de la ligne n° 44 à l'état de concession éventuelle depuis 1868 (V. 1868Ab).

B. L., 1869,
n° 1676, p. 23

B). — Adjudication du chemin de Lérouville à Sedan. — Par décrets des 7 avril et 29 mai, rendus en exécution de la loi du 18 juillet 1868 (V. 1868D) furent autorisées, dans le champ d'exploitation du réseau de l'Est, deux *adjudications* de concessions de chemins de fer d'intérêt général à des sociétés autres que la grande compagnie régionale (1).

B. L., 1869,
n° 1700, p. 396.

B. L., 1869,
n° 1719, p. 867.

La première se rapporta au chemin de Lérouville à Sedan (ligne n° 45). Un décret du 21 août 1869 trancha en effet cette adjudication au profit de MM. Lebon et Otlet, moyennant rabais de 5.055.000 sur le montant de la subvention fixée au maximum de 13.500.000 (2), par l'article 6 de la loi du 18 juillet 1868,

B. L., 1869
n° 1743, p. 282

(1) L'expérience a démontré que le système de l'adjudication n'était pas toujours le meilleur moyen de mettre en des mains sûres les concessions de chemins de fer. Aussi ce mode d'octroi de concession est-il presque entièrement abandonné aujourd'hui.

(2) La subvention à verser par l'État, rabais déduit, soit 8.445.000 francs, était payable en cent soixante-dix termes semestriels. Un arrêt ministériel du 27 mars 1876 autorisa le transfert de cette créance à une *Société civile* qui, en vue de mettre immédiatement cette subvention à la disposition des concessionnaires, fit une émission publique de 15.264 titres de 500 francs remboursables en quatre-vingt-cinq ans. — Cette Société, dite des *Annuités Lérouville-Sedan*, se constitua pour la durée du 9 octobre 1875 au 15 juillet 1960, date du recouvrement complet de la subvention de l'État.

B. L., 1872,
n° 98, p. 22.

La concession du chemin de Léroville à Sedan fut accordée pour une durée de quatre-vingt-dix-neuf ans (1). Le tracé de ce chemin fut définitivement fixé par décret du 17 juin 1872.

ANNÉE 1870

B. L., 1870,
n° 1786,
p. 209 et 210.

A). — Adjudication du chemin d'Orléans à Châlons. — La seconde adjudication de concession de chemin de fer — annoncée par les décrets précités des 7 avril et 29 mai 1869 — eut trait à la ligne d'Orléans à Châlons (293 kilomètres) (2).

Elle fut prononcée par un décret et par une loi du 16 février 1870, et pour une durée de quatre-vingt-dix-neuf ans (3), en faveur de MM. de Bussières, Donon et Tenré. Le rabais fut de 625.200 francs, sur la subvention maxima de 25.000.000 de francs offerte en l'article 2 du décret du 29 mai 1869 (4).

(1) A compter du 21 août 1875, époque fixée pour l'achèvement des travaux (art. 2 et 35 du cahier des charges annexé au décret appratif de l'adjudication).

(2) Il y a lieu d'observer que l'adjudication du chemin d'Orléans à Châlons — comme d'ailleurs celle du chemin de Léroville à Sedan, précédemment notée — eut lieu sur le montant de la subvention de l'État, tandis qu'antérieurement (V. 1844 et 1845E) le rabais des adjudications de chemins de fer avait porté sur les durées maxima de concession.

(3) A compter du 16 février 1876, époque fixée pour l'achèvement des travaux (art. 2 et 35 du cahier des charges annexé au décret appratif de l'adjudication).

(4) La subvention à verser par l'État, rabais déduit, soit 24.374.800 francs, était payable en quatre-vingt-dix annuités ou cent quatre-vingts semestres. Un arrêté ministériel du 8 mai 1874 autorisa le transport de cette créance à une *Société civile*, qui émit 43.670 titres de 500 francs remboursables en quatre-vingt-six ans, en vue de fournir immédiatement cette subvention aux intéressés. — Cette Société, dite des *Annuités Orléans-Châlons*, se constitua pour la durée du 8 mai 1874 au 15 juillet 1960, date du recouvrement complet de la subvention de l'État.

La ligne d'Orléans à Châlons devait, par voie de rachat, être incorporée en 1878 au réseau de l'État, puis répartie, lors des conventions de 1883, entre les trois Compagnies d'Orléans, de Paris-Lyon-Méditerranée et de l'Est. Cette dernière reçut, pour sa part, la section de Sens à Troyes et à Châlons (**ligne n° 46** du tableau récapitulatif n° III).

Les adjudicataires précités fondèrent la *Compagnie du chemin de fer d'Orléans à Châlons*, au capital de 40 millions, divisé en 20.000 actions de 500 francs.

B). — Loi sur les grands travaux publics (1). — C'est ici que se place la loi du 27 juillet 1870 stipulant que tous *grands travaux de chemin de fer* ne pourraient à l'avenir être autorisés que par une loi, à l'exception toutefois des embranchements de moins de 20 kilomètres non subventionnés ou garantis par l'État, pour lesquels suffirait un décret rendu en la forme de règlement d'administration publique.

B. L., 1870,
n° 1832, p. 145.

En aucun cas, d'ailleurs, les travaux dont les frais devaient être en tout ou en partie supportés par l'État ne pouvaient être commencés qu'en vertu d'un crédit préalablement inscrit au budget ou d'une loi spéciale créant les voies et moyens d'exécution (2).

C. — Concession définitive du chemin de Remiremont à Weserling. — Un décret du 3 août 1870 rendit définitive la concession de la **ligne X** (3) précédemment accordée à titre éventuel (V. 1868Ab).

B. L., 1870,
n° 1835, p. 417.

(1) Documents parlementaires de la loi du 27 juillet 1870 : *Corps législatif*. Exposé des motifs : J. O., 29 juillet 1869 ; Rapport : J. O., 8 septembre 1869 ; Discussion : J. O., 22 juillet 1870.

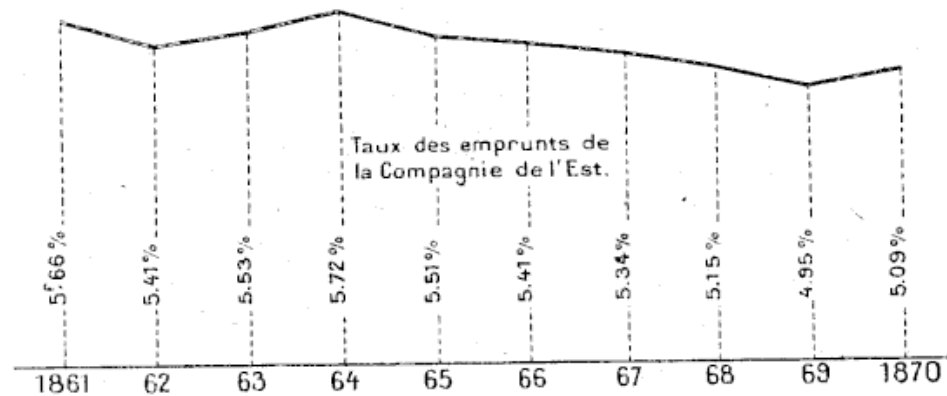
(2) C'était revenir au régime antérieur au second empire (V. 1852G).

(3) Comprenant les **sections X₁** et **X₂** du tableau récapitulatif n° III, page 166.

D). — **RÉSUMÉ DE LA PÉRIODE DE 1861 A 1870.** — Les données statistiques et graphiques ci-après résument la *vie économique* du Réseau de l'Est du 1^{er} janvier 1861 au 31 décembre 1870. Pendant cette période décennale :

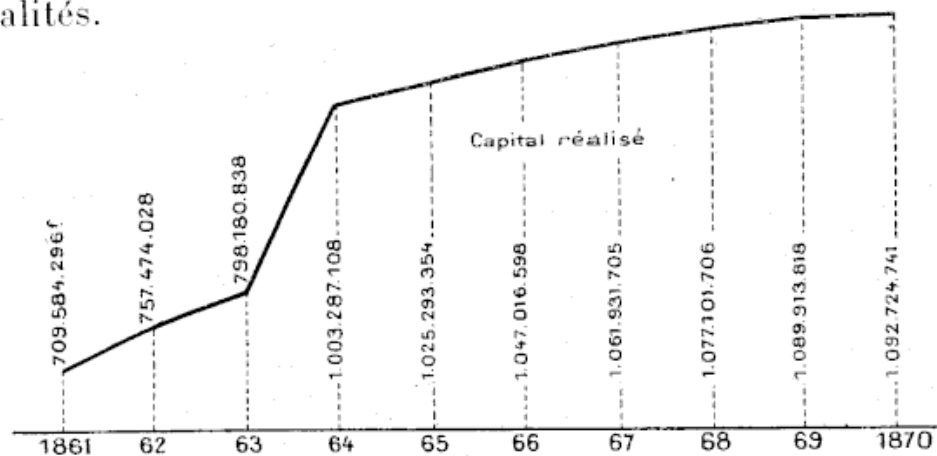
Da). — Les **émissions d'obligations** portèrent sur 870.321 titres de 500 francs à 3 0/0 dont le prix de vente net moyen (1) oscilla de 328 fr. 28 à 285 fr. 22, prix correspondant à un taux moyen d'intérêt et d'amortissement variant de 4 fr. 95 0/0 (en 1869) à 5 fr. 72 0/0 (en 1864).

Est
(1862 à 1871).
—
Aueoc. *Droit
administratif*,
t. III, p. 518.



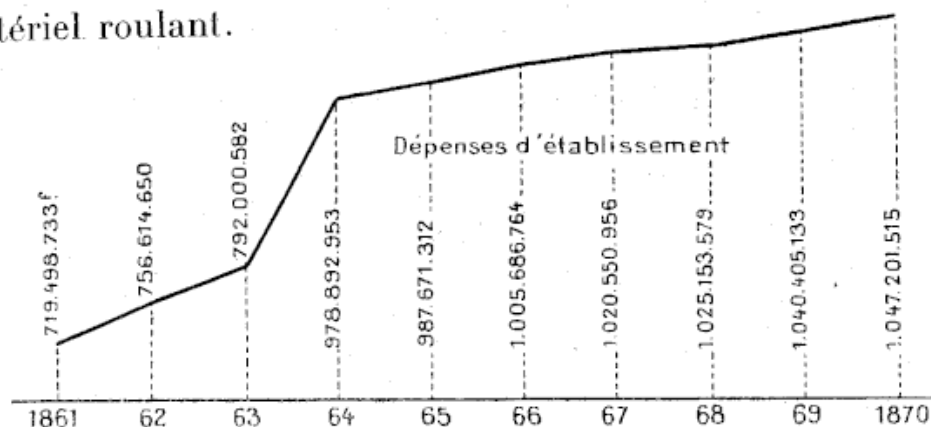
Db). — Le **capital réalisé** s'accrut de 409.272.666 francs, atteignant ainsi, au 31 décembre 1870, le total de 1.092.724.741 fr., y compris 53.390.846 francs de subventions de l'État ou des localités.

Est
(1862 à 1871).



1. Après déduction des intérêts courus au jour de la vente des titres.

Dc). — Les dépenses d'établissement augmentèrent de 327.702.782 francs, s'élevant par suite, au 31 décembre 1870, à 1.047.201.515 francs, y compris 149.818.970 francs pour le matériel roulant.

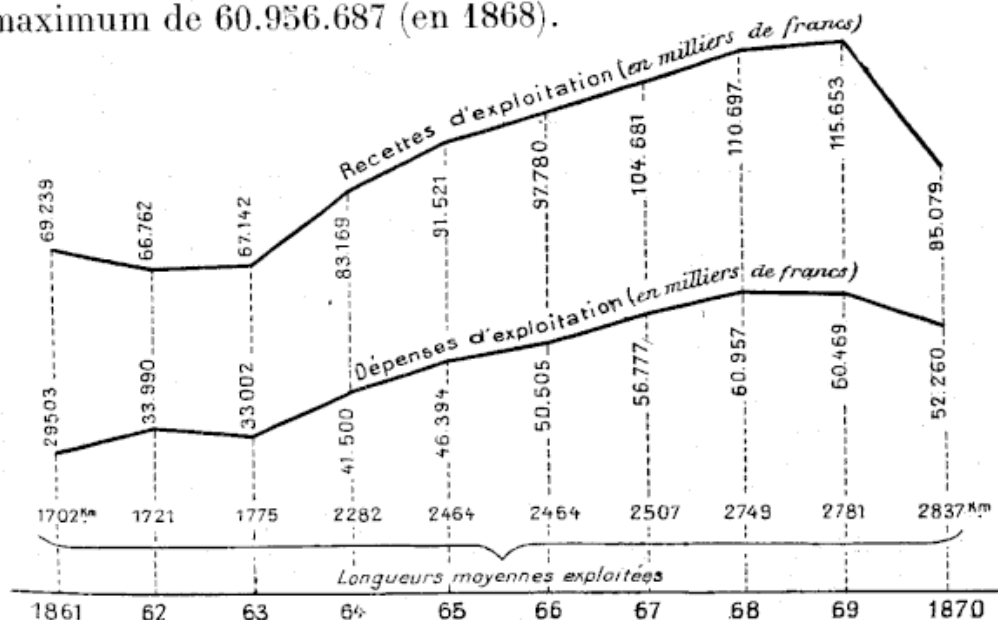


Est
(1862 à 1871).

Dd). — Les résultats de l'exploitation (1) varièrent annuellement :

1° en recettes, du minimum de 66.761.252 francs (en 1862) au maximum de 115.652.707 (en 1869) ;

2° en dépenses, du minimum de 29.503.431 francs (en 1861) au maximum de 60.956.687 (en 1868).

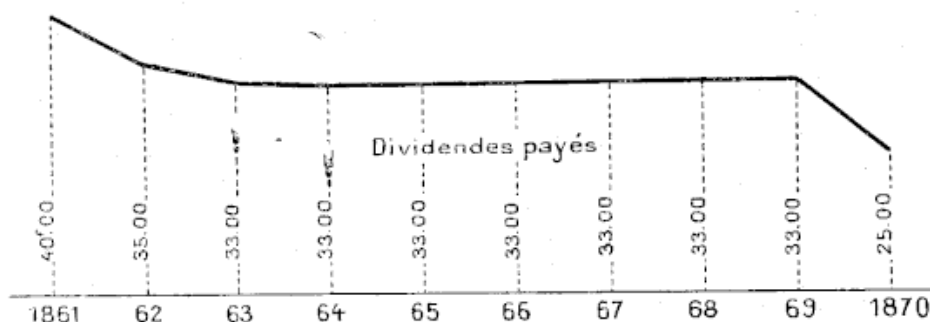


Est
(1862 à 1871).

(1) Les années 1868, 1869 et 1870 comprennent aussi le réseau luxembourgeois (237 kilomètres) que la Compagnie incorpora sans distinction dans ses comptes en conséquence de la clause notée à l'année 1868, § Af.

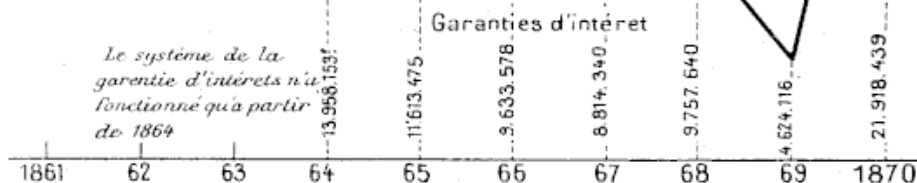
De). — Les **dividendes payés** aux actionnaires (1) varièrent du minimum de 25 francs (en 1870) au maximum de 40 (en 1861) (2).

St. (d. D.),
1903, p. 131.



Df). — Les sommes dues par l'État au titre de la **garantie d'intérêts** oscillèrent annuellement du minimum de 4.624.116 francs (en 1869) au maximum de 21.918.439 francs (en 1870) (3).

St. (d. D.),
1903, p. 139.

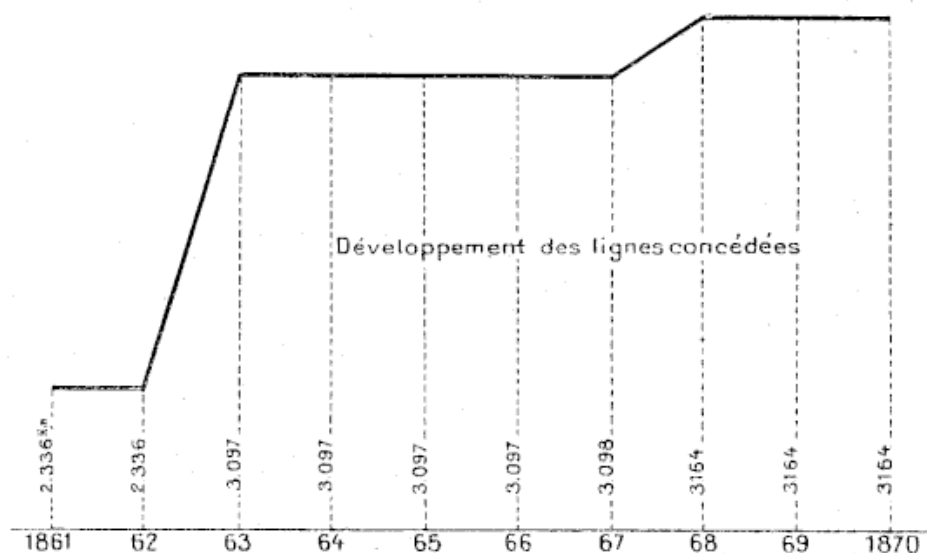


(1) Le cours annuel moyen des *actions de capital* varia, pendant cette période décennale, du minimum de 481 fr. 58 (en 1864) au maximum de 584 fr. 28 (en 1869). Le cours moyen des *actions de jouissance* oscilla de 121 fr. 66 (en 1864) à 216 fr. 41 (en 1869).

(2) Le graphique relatif aux *dividendes payés* fait ressortir que, sauf en 1870, le dividende distribué a été supérieur au revenu réservé (V. 1859Ae, 1863Cf, 1868Ac), bien que la Compagnie ait eu recours à la garantie d'intérêts. Cette apparente anomalie est due notamment à ce que les calculs du revenu réservé ont été effectués d'après le taux forfaitaire de 5,75 0/0, tandis que les émissions d'obligations furent réalisées à un taux généralement plus favorable (V. 1870Da).

(3) Les chiffres portés au graphique des *garanties d'intérêt* indiquent les sommes dues par l'État ou qui lui furent réclamées pour chaque exercice, et non les sommes payées par lui. L'addition des sommes indiquées ne pourrait, par suite, concorder avec les données du compte courant de la garantie.

Dg). — Le développement des lignes concédées passa de 2.336 à 3.464 kilomètres, soit un accroissement de 828 kilomètres depuis 1860.



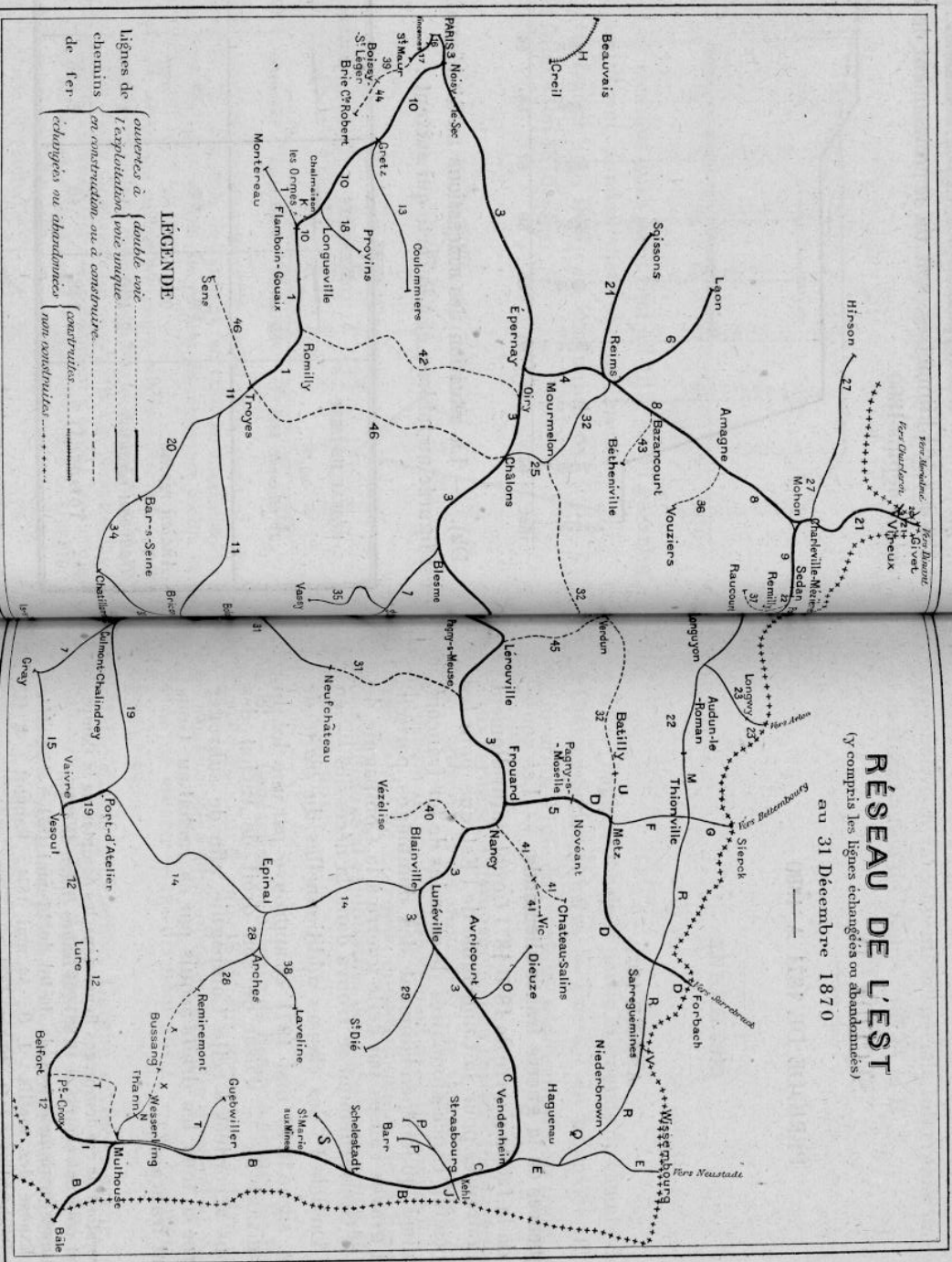
Picard, *Les chemins de fer français*, t. IV, p. 794.

Dh). — La situation des concessions au 31 décembre 1870 est figurée au tableau et à la carte qui suivent :

RÉSEAU DE L'EST au 31 DÉCEMBRE 1870	CONCESSIONS		LIGNES	
	DÉFINITIVES	ÉVENTUELLES	EXPLOITÉES	en CONSTRUCTION ou A CONSTRUIRE
	Km.	Km.	Km.	Km.
<i>Ancien réseau</i>	992	»	973	19
<i>Nouveau réseau</i>	2.456	16	1.903	253
TOTAUX (1).....	3.448	16	2.876	272

Picard, *Les chemins de fer français*, t. IV, p. 794.

(1) Voir la note relative à l'année 1860, § Dh.



NOTA. — Les chiffres et lettres placés près des lignes de fer renvoient au tableau III (pages 166 à 183)

SECTION IV

PÉRIODE DE 1871 A 1880

ANNÉE 1871

Conséquences de la guerre franco-allemande. — Les conséquences de la fatale guerre de 1870-1871 furent naturellement plus douloureuses pour la Compagnie de l'Est que pour les autres Sociétés concessionnaires de chemins de fer français.

C'est ainsi qu'indépendamment des dommages particulièrement graves causés par cette guerre à la Compagnie de l'Est (1), le Gouvernement se trouva dans la nécessité — en vertu de l'article 1^{er} des clauses additionnelles du *traité de Francfort*, signé le 10 mai 1871 et approuvé par une loi du 18 mai suivant (2), — d'user de son droit de rachat des concessions accordées à cette Compagnie, afin de subroger l'Allemagne à tous les droits acquis par ce rachat au Gouvernement français (3).

B. L., 1871,
n° 51, p. 117.

Est, 1871,
p. 44.

(1) La réparation de ces dommages figure dans les comptes de la Compagnie de l'Est pour une somme de 18.807.204 francs (Bilan de 1905).

(2) Documents parlementaires de la loi du 18 mai 1871 : *Assemblée nationale*. Exposé des motifs : J. O., 14 mai 1871; Rapport : J. O. 4 juin 1871; Délibération : J. O., 19 mai 1871.

(3) Aux termes du cahier des charges (art. 37), le droit de rachat ne s'appliquait qu'à la totalité des concessions accordées; cependant le Gouvernement et la Compagnie purent se mettre d'accord pour n'effectuer que le *rachat partiel* nécessité par la rectification de la frontière.

Les résultats de cette mesure seront notés au sujet de la loi approbative de la convention spéciale intervenue entre l'État et la Compagnie de l'Est (V. 1873A et B).

ANNÉE 1872

A). — **Exploitation de la partie allemande du chemin de Nancy à Château-Salins et à Vic.** — Une loi du 9 janvier 1872 porta ratification d'une convention additionnelle au traité de paix précité.

Aux termes du paragraphe 4 de l'article 16 de cette convention, datée du 11 décembre 1871, le Gouvernement allemand se réserva de traiter directement avec la *Compagnie des chemins de fer de Lorraine*, concessionnaire de la **ligne n° 41**, des conditions d'exploitation de la partie devenue allemande de ce chemin.

B. L., 1872,
n° 78, p. 33.

B). — **Concession du chemin de Bondy à Aulnay-lès-Bondy.** — Par décret du 6 juin 1872, fut accordée, à titre d'intérêt général — sans subvention ni garantie d'intérêt et pour une durée de quatre-vingt-dix-neuf ans⁽¹⁾ — la concession de la **ligne n° 47**.

B. L., 1872,
n° 104, p. 192.

MM. Schacher, Letellier, Gargan et de Courgue, concessionnaires, fondèrent à cette fin la *Compagnie du chemin de fer de Bondy à Aulnay-les-Bondy*, au capital de 800.000 francs divisé en 1.600 actions de 500 francs.

(1) A compter du 6 juin 1874, époque fixée pour l'achèvement des travaux (art. 2 et 35 du cahier des charges annexé au décret de concession).

C). — Chemin d'intérêt local de Nançois-le-Petit à Gondrecourt.

— Un décret du 6 novembre suivant concéda pour quatre-vingt-dix-neuf ans (1), à M. Deloye-Thiberghien, représenté par M. Brasseur — et avec une subvention de 1.345.500 francs, dont 448.500 à la charge de l'État — le chemin d'intérêt local de Nançois-le-Petit à Gondrecourt (ligne n° 48).

B. L., 1873,
n° 140, p. 827.

—
Est., 1874,
p. 52 et 74.

Exploité par la Compagnie de l'Est en vertu d'un traité du 12 mai 1870 (2), ce chemin fut ultérieurement incorporé au réseau d'intérêt général (V. 1881Bd).

D). — Garanties d'intérêt des exercices 1871 et 1872. — Par une convention du 6 décembre 1872, passée en exécution de la loi de finances du 30 mars 1872, la Compagnie de l'Est s'engagea à réaliser, au moyen de ses propres obligations (3), les sommes que l'État aurait à lui payer, à titre de *garantie d'intérêt*, pour les exercices 1871 et 1872 (4).

B. L., 1872,
n° 86, p. 310.

—
Est., 1873,
p. 64 et 79.

ANNÉE 1873

A). — Lignes cédées à l'Allemagne. — Renonciation à l'exploitation du réseau luxembourgeois. — Abandon de diverses concessions. — Nous noterons ici les funestes résultats qu'entraî-

(1) A courir du jour de la mise en exploitation de la ligne entière (art. 34 du cahier des charges).

(2) Exploitation faite au prix coûtant, et pour une durée de vingt-cinq ans, sur les mêmes bases que pour les lignes départementales des Ardennes (V. 1867C).

(3) Mesure tout à fait exceptionnelle légitimée par les conséquences financières de la guerre franco-allemande.

(4) Sous réserve, bien entendu, du versement par l'État d'une annuité calculée de manière à couvrir intégralement l'intérêt et l'amortissement des obligations émises de ce chef. Cette annuité est de 734.850 fr. 53 et figure au compte de la dette publique jusqu'au terme du 1^{er} juillet 1954 (*Compte général des Finances*, 1905).

nèrent, pour la Compagnie des chemins de fer de l'Est, les stipulations du traité de paix avec l'Allemagne (V. 1871).

Aux termes, en effet, de l'article 1^{er} de la convention approuvée par la loi du 17 juin 1873 (1) — convention qui sera particulièrement examinée au paragraphe B ci-après — la Compagnie de l'Est se vit dans l'obligation :

B. L., 1873,
n° 139, p. 813.

Aa). — de consentir à l'*abandon des concessions* des chemins exploités, en construction ou à construire par elle et situés sur le territoire annexé à l'Allemagne (**lignes A, B₁, C, D, E, F, G, I, J, M, N, O, P, Q, R, S, T₂, U, V, X₂** de notre tableau récapitulatif n° III), concessions mesurant ensemble une longueur de 840 kilomètres (2), y compris 5 kilomètres de longueur fictive (V. 1854C).

Est, 1871, p. 44 ;
1873, p. 44 ;
1874, p. 50.

Ab). — d'accepter la subrogation du Gouvernement français à ses droits et obligations sur les lignes exploitées par elle pour le compte de la *Compagnie du Guillaume-Luxembourg*, cette subrogation devant être cédée au Gouvernement allemand.

Traité de paix,
art. 1, § 7.

Le *réseau luxembourgeois* exploité par la Compagnie de l'Est mesurait alors un développement total de 237 kilomètres (V. 1857F, 1863A, 1868Af).

Ac). — enfin de voir annuler la concession de 55 kilomètres de chemins situés sur le territoire resté français (**lignes T₁ et X₁**), ainsi que les subventions afférentes aux sections non construites de ces chemins.

Conv. 1873
(art. 3 et 4).

(1) Documents parlementaires de la loi du 17 juin 1873 : *Assemblée nationale*. Exposé des motifs : J. O., 13 et 16 janvier 1873 ; Rapport : J. O., 19 avril 1873 ; Délibération : J. O., 28, 29 et 30 mai, 10, 12, 13, 14, 15, 17 et 18 juin 1873.

(2) Sur cette longueur, 464 kilomètres étaient classés dans l'*ancien réseau* et 376 (dont 97 restant à construire) faisaient partie du *nouveau réseau*.

B. L., 1873,
n° 139, p. 813.

Est., 1873,
p. 44 à 63.

Est., 1874,
p. 50 et 67.

B). — Convention du 17 juin 1873 entre l'État et la Compagnie de l'Est (1). — Pour indemniser la Compagnie de l'Est des abandons indiqués ci-contre et aussi de tous autres dommages à elle causés par la guerre franco-allemande (2) — et en vertu de la convention du 17 juin 1873, approuvée par la loi précitée, — l'État lui accorda les avantages ci-après :

Conv. 1873
(art. 2, 5, 9 et 10).

Ba). — Concession définitive des lignes n^{os} 50 à 63 inclus (soit ensemble 363 kilomètres) à construire dans la limite d'un maximum de dépenses de 102.600.000 francs, y compris une subvention de 27.310.000 francs (3), reportée des lignes cédées à l'Allemagne sur les lignes concédées par la nouvelle convention.

Bb). — Classement des dites concessions dans le nouveau réseau dont le maximum du *capital garanti* fut augmenté de 75.290.000 francs (4).

Bc). — Application à ces lignes du *cahier des charges* de 1859 (5) avec les modifications de 1863, mais étant entendu qu'au cas où le Gouvernement exercerait son droit de *rachat* la Compagnie pourrait demander que les lignes dont la concession remonterait à moins de quinze ans soient évaluées d'après leur prix réel de premier établissement.

Bd). — Obtention d'un *titre de rente inaliénable* de 20.500.000 francs, titre à restituer par la Compagnie à la fin

(1) Pour les documents parlementaires de la convention de 1873, voir la note 1 de la page précédente.

(2) V. la note de la page 74.

(3) L'annuité de 4.383.534 fr. 76 représentative de cette subvention est comprise, jusqu'à concurrence de 4.263.310 francs, dans celle de 20.500.000 francs prévue au paragraphe Bd ci-après (V. notre tableau récapitulatif n° 1, page 152).

(4) Différence entre les sommes de 102.600.000 francs et 27.310.000 francs notées au paragraphe Ba ci-dessus.

(5) Ce qui fixait implicitement au 26 novembre 1934 la date d'expiration normale de ces nouvelles concessions (V. 1859Aj).

de sa concession et représentant, au taux de l'emprunt du 2 juillet 1871, un capital de 325 millions conforme au chiffre prévu à l'article additionnel (§ 1) du traité de Francfort (1).

Conv. 1873
(art. 9).

Be). — *Remise de sa dette, au titre de la garantie d'intérêt* — qui s'élevait, à la clôture de l'exercice 1871, à 101.805.432 francs, dont 90.559.196 francs en principal — dans la proportion du nombre de kilomètres cédés à l'Allemagne (2).

(art. 9 et 10).

Bf). — Remaniement des diverses clauses relatives au *revenu réservé*, à la *garantie d'intérêt* et au *partage des bénéfices* de manière à tenir compte, d'une part, des produits de toute nature, y compris les recettes additionnelles mentionnées à l'article 9 de la convention ; mais aussi, d'autre part, de l'ensemble des lignes concédées à la Compagnie de l'Est et situées tant en France que sur le territoire cédé à l'Allemagne (3).

(art. 10 et 11).

C). — **Cession de la section suisse du chemin de Strasbourg à Bâle.** — La perte des lignes d'Alsace-Lorraine isolait complètement du réseau de l'Est la section de 4 kilomètres située entre Saint-Louis et Bâle, sur le territoire suisse (**ligne B₂**). Aussi la Compagnie fut-elle amenée, par traité du 1^{er} mai 1872,

Est, 1873,
p. 67 et 87.

(1) La jouissance de ce titre de rente était accordée à partir du 18 mai 1871, date de ratification du traité de paix. Son montant, diminué des charges de la subvention prévue au paragraphe Ba ci-dessus, soit la somme de 19.116.465 francs, fut ainsi considéré comme représentant, jusqu'au terme de la concession, les recettes nettes que la Compagnie aurait annuellement tirées de l'exploitation des lignes cédées à l'Allemagne.

(2) Cette remise fut de 42.061.528 francs en principal et de 5.223.338 francs en intérêt sur une dette totale de 90.559.195 francs en principal et de 11.245.936 francs en intérêts (arrêté ministériel du 10 août 1875).

(3) L'ancien et le nouveau réseau — respectivement réduits à 603 et à 2.543 kilomètres après les abandons faits à l'Allemagne — furent en conséquence comptés, dans les calculs relatifs au revenu réservé, à la garantie et au partage des bénéfices, avec leurs anciennes longueurs de 994 et 2.925 kilomètres, fixées par la convention de 1868.

à céder ce prolongement à la *Compagnie du chemin de fer du Jura bernois*, qui en consentit elle-même la rétrocession au Réseau du *Central suisse*.

En échange, la Compagnie de l'Est fut créditée de 2.500.000 francs sur le montant de la *participation* de 4.500.000 francs prise par elle dans les dépenses d'établissement du réseau jurassien (1).

D). — Chemins d'intérêt local dans les départements des Vosges, des Ardennes et de Meurthe-et-Moselle. — Furent concédées, en 1873, les diverses lignes d'intérêt local ci-après, qui devaient ultérieurement être intégrées au réseau de l'Est :

B. L., 1873,
n° 175, p. 1099.

Da). — 1° de Laveline à Saint-Dié avec embranchement sur Granges et sur Fraize (**ligne n° 49**), concédée à la *Compagnie des chemins de fer des Vosges* pour une durée de quatre-vingt-dix-neuf ans (2) et moyennant une subvention de 1.410.000 francs, dont 665.575 francs à la charge de l'État (décret du 2 mai 1873).

B. L., 1874,
n° 176, p. 5.

Db). — 2° de Vouziers à Apremont (**ligne n° 64**), déclarée d'utilité publique et concédée par décret du 29 juin 1873, pour une durée de quatre-vingt-dix-neuf ans (3), à MM. Desroches et consorts, fondateurs de la *Compagnie des chemins de fer de l'Argonne*, constituée, en 1877, au capital de 3.200.000 fr. 00 en 6.400 actions de 500 francs.

A titre de subvention, MM. Desroches et consorts entrèrent

(1) Moyennant cette participation, la Compagnie du Jura bernois autorisa la Compagnie de l'Est à établir des agences commerciales à Bâle et dans les autres gares de jonction du réseau de l'Est avec la Suisse.

(2) A compter de la date du décret de concession (art. 35 du cahier des charges).

(3) A compter de la date du décret d'utilité publique (art. 36 du cahier des charges). Un décret du 11 mai 1877 (B. L., 1877, n° 343, p. 506) prorogea le délai d'exécution du chemin de Vouziers à Apremont.

en jouissance de la section d'Amagne à Vouziers (**ligne n° 36**), précédemment construite par le département des Ardennes.

Dc). — 3° de Lunéville à Gerbéviller et de Toul à Colombey (**lignes nos 65 et 66**), accordées à M. Parent-Pécher, par décret du 8 août 1873 et pour une durée de quatre-vingt-quinze ans (1). Ces chemins furent concédés avec livraison des terrains et des chemins latéraux ou d'accès, plus une subvention totale de 1.120.000 francs, dont 531.800 francs par l'État.

B. L., 1874,
n° 185, p. 282.

E). — **Exploitation du chemin d'Épernay à Romilly.** — Par décret du 7 juillet 1873, appratif d'un traité du 1^{er} février 1872, la Compagnie de l'Est accepta de se charger de l'exploitation de la **ligne n° 42**, pendant toute la durée de la concession de cette ligne et moyennant paiement à la *Compagnie du chemin de fer d'Épernay à Romilly*, concessionnaire, de 3.000 francs par kilomètre pendant la première année d'exploitation, cette redevance croissant jusqu'à 6.000 francs à la fin de la huitième année et restant, ultérieurement, constamment égale à 6.000 francs.

B. L., 1873,
n° 150, p. 202.
—
Est, 1872,
p. 47 et 59.

F). — **Exploitation des chemins de Nancy à Vézelize et de Nancy vers Château-Salins.** — De même, par un décret du 18 octobre 1873, fut approuvée la rétrocession, à la Compagnie de l'Est — jusqu'à la fin de leurs concessions respectives — de l'*exploitation* :

B. L., 1873,
n° 165, p. 760.

Fa). — 1° de la **ligne n° 40**, en vertu d'un traité du 11 avril 1872 passé avec la *Compagnie du chemin de fer de Nancy à Vézelize*, qui recevait une redevance annuelle kilométrique croissant de 4.000 à 6.500 francs dans les huit premières années, pour rester ensuite constamment égale à 6.500 francs.

Est, 1873,
p. 80.

(1) A partir du 1^{er} janvier 1877 (art. 34 du cahier des charges annexé au décret de concession).

Est, 1873,
p. 83.

Fb). — 2° de la ligne n° 41 (1), en conséquence d'un traité du 27 juin 1872 passé avec la *Société des chemins de fer de Lorraine* qui recevait une redevance annuelle kilométrique de 5.850 francs la première année et de 6.500 francs ensuite.

ANNÉE 1874

B. L., 1874,
n° 223, p. 269,
et
n° 230, p. 509.

A). — **Chemin d'intérêt local de Vézelize à Mirecourt.** — Deux décrets du 5 mars 1874, appratifs des traités du 8 novembre 1872 (pour la Meurthe-et-Moselle) et du 20 décembre 1872 (pour les Vosges), accordèrent à MM. Tòurtel, Lenglet, Grandgeorge et consorts, la concession, pour une durée de quatre-vingt-quinze ans (2), du chemin d'intérêt local de Vézelize à Mirecourt (ligne n° 67), et ce moyennant livraison des terrains et des chemins, plus une subvention de 392.000 francs, dont 192.000 francs payés par l'État.

B. L., 1874,
n° 205, p. 801.

B). — **Loi Montgolfier. Indemnité de rachat.** — La loi du 23 mars 1874, dite loi Montgolfier (3), édicta (en son article 12), une disposition d'ordre général portant que, pour les lignes dont la concession remonterait à moins de quinze ans, l'*indemnité de rachat* pourrait être évaluée, au gré des Compagnies,

(1) Moins la section de cette ligne comprise sur le territoire annexé à l'Allemagne (V. 1872A).

(2) A compter du 1^{er} janvier 1877 (art. 34 du cahier des charges annexé au décret de concession).

(3) La loi du 23 mars 1874 se rapportait plus spécialement à la concession de divers chemins sur les réseaux d'Orléans, de P.-L.-M., du Midi et des Charentes. Pour les documents parlementaires y relatifs, voir *Assemblée nationale*. Exposé des motifs : J. O., 18, 19 juin 1873; Rapports : J. O., 19, 20, 21, 23 janvier et 20 avril 1874; Délibération : J. O., 24 mars 1874.

soit d'après les produits nets de ces lignes, soit d'après leur prix réel de premier établissement (1).

C). — **Annuités aux Compagnies de chemins de fer.** — C'est à partir du 1^{er} janvier 1875 que les annuités à payer aux Compagnies de chemins de fer en représentation des subventions dues par l'État commencèrent à figurer dans les comptes de la dette publique (art. 26 de la loi du 5 août 1874) (2).

B. L., 1874,
n° 224, p. 302.

D). — **Rétrocession du chemin de Lérrouville à Sedan à la Compagnie de Lille à Valenciennes.** — Un décret du 12 août 1874, approuvatif d'un traité du 10 novembre 1873, autorisa la substitution de la *Compagnie du chemin de fer de Lille à Valenciennes* (3) aux droits et obligations de MM. André Lebon et Otlet, concessionnaires de la ligne n° 45.

B. L., 1874,
n° 229, p. 497.

ANNÉE 1875

A). — **Chemins de Pont-Maugis à Raucourt et à Mouzon et de Sedan à Lérrouville. — Cession, rétrocession et classement.** — Par décret du 25 janvier 1875, furent approuvées les modifications ci-après dans le régime des lignes n°s 37 et 45 :

B. L., 1875,
n° 243, p. 77.
—
Est, 1876, p. 45,
69 et 72.

(1) Déjà la convention de 1873 comportait une clause semblable pour les dernières concessions faites au réseau de l'Est (V. 1873Bc).

(2) Documents parlementaires de la loi du 5 août 1874 : *Assemblée nationale*. Exposé des motifs : J. O., 13 et 24 janvier 1874 ; Rapport général : J. O., 18 et 19 août 1874 ; Rapports concernant le Ministère des Travaux publics : J. O., 1^{er}, 2 et 3 juin et 16 août 1874 ; Discussion : J. O., 4 et 6 août 1874. — Voir aussi la note 4 de la page 153.

(3) Voir notre *Monographie du Réseau du Nord*.

Décret visé
(art. 1).

Aa). — *Cession* par le département des Ardennes à la Compagnie de l'Est et pour une durée de quatre-vingt-dix-neuf ans (1) de la jouissance et de l'exploitation du chemin d'intérêt local de Pont-Maugis et Remilly à Raucourt et à Mouzon (**ligne n° 37**) (traité du 13 mars 1873) (2).

(art. 2).

Ab). — *Rétrocession* de la construction et de l'exploitation de la section de ladite **ligne n° 37** comprise entre Remilly et Mouzon (soit 10 kilomètres), faite par la Compagnie de l'Est à MM. Lebon et Otlet, concessionnaires de la **ligne n° 45** (convention du 21 mai 1874) (3).

(art. 3).

Ac). — *Classement* de la section de Pont-Maugis à Mouzon (**ligne n° 37**) et incorporation de cette section au chemin de fer d'intérêt général de Lérrouville à Sedan (**ligne n° 45**) (4).

Est, 1875,
p. 11.

B). — **Exploitation de la section de Morvillars à Delle.** — Par traité du 9 avril 1875, intervenu entre le Réseau de l'Est et la *Compagnie des chemins de fer de Paris-Lyon-Méditerranée*, concessionnaire des 9 kilomètres de Morvillars à Delle, il fut entendu que cette section de la **ligne n° 55**

(1) A partir du jour de la mise en exploitation de la ligne de Pont-Maugis à Mouzon (art. 8 du traité).

(2) Le département des Ardennes était remboursé des dépenses faites entre Pont-Maugis et Remilly, arbitrées à forfait à 145.000 francs, et faisait remise gratuite à la Compagnie de l'Est des terrains et des travaux exécutés entre Remilly et Raucourt.

(3) MM. Lebon et Otlet avaient la faculté de poser une seconde voie sur la section de Remilly à Mouzon, à charge par eux de rembourser à la Compagnie de l'Est le prix des terrains et des travaux situés à l'est du plan vertical passant par l'axe de l'entre-voie. Chaque Compagnie devait faire l'exploitation sur la voie qui lui appartenait et entretenir cette voie.

(4) En conséquence de ces opérations, un décret du 23 novembre 1875 (B. L., 1875, n° 278, p. 1007) réduisit à 1.113.537 francs la subvention de 1.400.900 francs promise par l'État pour les lignes départementales des Ardennes (V. 4867C).

serait, à partir du 1^{er} janvier 1877, exploitée en commun par ces deux Compagnies.

C). — Concession du chemin de Grande-Ceinture. — Participation du Réseau de l'Est. — En vertu d'une loi du 4 août 1875 les Compagnies du *Nord*, de l'*Est*, d'*Orléans* et de *Paris-Lyon-Méditerranée* (1) obtinrent la concession du chemin de fer de Grande-Ceinture (long de 141 kilomètres, dont 53 par emprunt aux autres réseaux), jusqu'au terme du 31 décembre 1958 (2) et aux conditions générales suivantes :

B. L., 1875,
n° 266, p. 308.

Est, 1876,
p. 46 et 74.

Construction et exploitation en commun dudit chemin sous le nom de *Syndicat du chemin de fer de Grande-Ceinture de Paris*; — constitution du capital d'établissement au moyen d'*obligations spéciales* émises avec la garantie solidaire desdites Sociétés; — répartition par *fractions égales* des charges d'établissement et des produits nets de l'exploitation; — enfin imputation respective des résultats au compte de l'*ancien réseau* de chacune des Compagnies syndiquées (Arrangements approuvés par décret du 3 décembre 1875).

B. L., 1876,
n° 291, p. 41.

D). — Chemin d'intérêt local de Granges à Gérardmer. — Par décret du 3 décembre 1875, la *Compagnie des chemins de fer des Vosges* reçut, à titre d'intérêt local, la concession pour quatre-vingt-dix-neuf ans (3) du prolongement, vers Gérardmer, du chemin de Laveline à Granges (**ligne n° 68**), et ce, avec une subvention de 1.600.000 francs, dont 167.758 francs au compte de l'État.

B. L., 1876,
n° 295, p. 177.

(1) La *Compagnie de l'Ouest* n'usa pas en temps utile de la faculté, qui lui fut réservée pendant un délai de dix-huit mois, de participer à la concession du chemin de Grande-Ceinture.

(2) Terme le plus reculé des concessions des réseaux intéressés.

(3) A compter de la date du décret de concession (art. 35 du cahier des charges).

E). — Déclarations d'utilité publique, classement et exécution de divers chemins non concédés. — Les contrats passés avec les Compagnies de chemins de fer n'embrassant pas un nombre de lignes suffisant pour faire face à toutes les nécessités, le Gouvernement provoqua et obtint, par une loi du 31 décembre 1875 (1) :

B. L., 1875,
n° 285, p. 1288.

Ea). — la *déclaration d'utilité publique* de dix-neuf lignes classées comme chemins de fer d'intérêt général (2), dont — en ce qui concerne le réseau de l'Est — le chemin de Gondrecourt à Neufchâteau (ligne n° 89).

Loi 1875
(art. 1).

Eb). — l'autorisation de procéder à l'*achèvement des études* de vingt-deux autres lignes, parmi lesquelles figurent, pour le réseau de l'Est, les chemins d'Hirson à Amagne et de Mirecourt à Chalindrey (lignes n°s 87 et 97).

(art. 2).

Ec). — les crédits nécessaires pour entreprendre les travaux des chemins désignés à l'article 1^{er} de la loi visée, plus diverses lignes classées en 1868 et qui n'avaient pu encore être concédées ou exécutées (3).

(art. 3 et 4).

F). — **Rétrocession au réseau de l'Est des chemins d'Is-sur-Tille à Chalindrey et de Vézelize à Mirecourt.** — En conformité des articles 14, 15 et 16 de la convention du 31 décembre 1875 — spécialement examinée au paragraphe G ci-après — la loi approbative de ladite convention autorisa l'incorporation au réseau de l'Est :

B. L., 1875,
n° 286, p. 1301.

(1) Documents parlementaires de la loi de classement du 31 décembre 1875: *Assemblée nationale*. Exposé des motifs: J. O., 29 novembre 1875; Rapport: J. O., 23 janvier 1876; Délibération: J. O., 17 décembre 1875, 1^{er} janvier 1876.

(2) C'est dans cette loi du 31 décembre 1875 que l'expression de *chemins de fer d'intérêt général* fut, pour la première fois, officiellement employée.

(3) Aucune des lignes classées en 1868 ne restait à construire dans le champ d'exploitation du réseau de l'Est.

Fa). — 1° du chemin d'intérêt général d'Is-sur-Tille à Chalindrey (ligne n° 33), rétrocedé par la *Compagnie du chemin de fer Paris-Lyon-Méditerranée* (1), en conformité d'un traité du 18 novembre 1875.

Est, 1876,
p. 49 et 79.

Cette rétrocession fut consentie contre remboursement à la Compagnie P.-L.-M., par le Réseau de l'Est, de toutes les dépenses régulièrement portées au compte de premier établissement dudit chemin, déduction faite de la part proportionnelle de l'État sur le montant de la subvention de 4.500.000 francs offerte par lui pour la construction du chemin de Dijon à Langres (2).

Fb). — 2° du chemin d'intérêt local de Vézelize à Mirecourt (ligne n° 67), rétrocedé par la *Compagnie du chemin de fer de Vézelize à Mirecourt*, moyennant remboursement des dépenses de premier établissement faites par cette Société et engagement par la Compagnie de l'Est d'obtenir le classement dans son réseau d'intérêt général des lignes n°s 40, 41 et 67 (traité du 23 novembre 1875).

Est, 1876,
p. 50 et 80.

Fc). — Au point de vue du règlement des comptes, les lignes n°s 33 et 67, ainsi rétrocedées, furent rattachées à l'*ancien réseau* de la Compagnie de l'Est.

Conv. 1875
(art. 16).

G). — Convention du 31 décembre 1875 entre l'État et la Compagnie de l'Est (3). — La nécessité, pour l'État, d'obvier à la con-

(1) Voir notre *Monographie du Réseau Paris-Lyon-Méditerranée*.

(2) La part de subvention attribuée au chemin d'Is-sur-Tille à Chalindrey fut de 2.423.153 francs. L'annuité correspondante — soit 110.890 fr. 50 — est reversée à la Compagnie de l'Est par la Compagnie P.-L.-M., à valoir sur les sommes dues par l'État à cette dernière pour ses concessions de 1863. Ces annuités sont inscrites au compte de la dette publique jusqu'au terme du 1^{er} novembre 1956 (*Compte général de l'Administration des Finances*).

(3) Documents parlementaires concernant la convention de 1875 : *Assemblée nationale*. Exposé des motifs : J. O., 25 décembre 1875 ; Rapport : J. O., 7 et 25 janvier 1876 ; Délibération : J. O., 31 décembre 1875 et 1^{er} janvier 1876.

B. L., 1875,
n°286, p. 1301.

currence ruineuse que certains concessionnaires de lignes d'intérêt local tentaient de faire aux grands réseaux d'intérêt général, fut une des causes déterminantes des conventions passées en 1875 avec les grandes Compagnies de chemins de fer (1).

Est, 1876,
p. 51 et 85.

En ce qui concerne particulièrement le Réseau de l'Est, la convention, datée du 31 décembre 1875 et approuvée par une loi du même jour, porta notamment :

Conv. 1875
(art. 1 et 4).

Ga). — *Concession définitive des lignes n^{os} 69 à 75 inclus* (soit ensemble 351 kilomètres), subventionnées par l'État d'une somme totale de 34 millions à verser en seize termes semestriels, avec faculté pour le Gouvernement de convertir chacun de ces termes, au fur et à mesure de leur échéance, en *annuités* payables par termes semestriels (2).

(art. 2 et 5).

Gb). — *Concession éventuelle des lignes n^{os} 79 et 80, soit 93 kilomètres, avec une subvention de 9 millions, payable comme il vient d'être indiqué* (2).

(art. 7).

Gc). — Application à ces nouvelles concessions du *cahier des charges* (3) et des dispositions additionnelles régissant à cette époque le réseau de l'Est (4).

(1) C'est ainsi qu'on avait essayé de constituer, comme répondant à des intérêts locaux, une ligne de Calais à Marseille, une autre du Mans à Bordeaux, une autre encore, dite la Méridienne, allant de Dunkerque à Perpignan, etc.

(2) En représentation de cette subvention totale de 43 millions, une *annuité* de 2.090.499 fr. 76 est inscrite au compte de la dette publique jusqu'au terme du 1^{er} novembre 1954 (*Compte général de l'Administration des Finances, 1905*).

(3) En conséquence de cette application de l'ancien cahier des charges, la date d'expiration normale des concessions de 1875 se trouva implicitement fixée au 26 novembre 1954 (V. 4859Aj).

(4) Des améliorations étaient apportées à l'ancien régime des concessions, notamment en ce qui concerne — au cas où l'Administration le jugerait utile — l'établissement d'une voie charretière ou d'une passerelle pour piétons, à accoler aux ponts établis pour le service du chemin de fer.

Gd). — Report au 1^{er} janvier 1885 — pour les lignes faisant l'objet de cette convention — du point de départ de la période de cinquante ans assignée en 1859 à la *durée de la garantie d'intérêt*, ce qui, par suite, revenait à engager la garantie de l'État jusqu'au 31 décembre 1934.

Conv. 1875
(art. 8).

Ge). — Incorporation des concessions précitées dans le *nouveau réseau*, dont le *capital garanti* fut élevé de 69 millions (1), non compris les sommes dépensées pour la pose des secondes voies et les *travaux complémentaires* approuvés par décrets délibérés en Conseil d'État.

(art. 8, 11 et 12).

Gf). — Fixation implicite du *revenu réservé* à l'ancien réseau à la somme déterminée par les conventions antérieures, augmentée de la différence entre les charges effectives et les charges garanties, mais sans toutefois que le revenu total puisse excéder 56 millions (2).

(art. 9).

Gg). — Détermination des *charges d'intérêt et d'amortissement* des obligations émises par la Compagnie, en prenant pour base du calcul définitif le taux moyen des négociations effectuées depuis l'exercice 1877 jusqu'à la fin de l'exercice dans lequel l'ensemble des lignes auxquelles se rapportent ces obligations ont été mises en exploitation (3).

(art. 9).

Gh). — Établissement de *secondes voies*, par la Compagnie, dès que réquisition lui en serait adressée par le Ministre des

(art. 11).

(1) Dont 56 millions pour les lignes concédées à titre définitif et 13 millions pour les chemins concédés à titre éventuel.

(2) De manière à fixer au minimum de 36 fr. 20 le *dividende réservé* aux actionnaires.

(3) Jusqu'alors les émissions d'obligations étaient admises en compte au taux forfaitaire de 5 fr. 75 0/0, chiffre le plus souvent très supérieur au taux réel des négociations (V. 1870Da, 1880Ga)

Conv. 1875
(art. 11).

Travaux publics, sous réserve toutefois de paiement par l'État d'une annuité représentative de la dépense (1) jusqu'au moment où la recette brute de la ligne ou section de ligne ainsi doublée atteindrait 35.000 francs par kilomètre (2). A partir de cette limite, le capital dépensé devait être ajouté au *capital garanti* sans pouvoir excéder 100.000 francs par kilomètre, y compris les agrandissements de gares, l'augmentation du matériel roulant et les autres dépenses occasionnées par la pose de la seconde voie.

(art. 13).

Gi). — Augmentation du produit net avant *partage des bénéfices* dans la proportion de 6 50 0/0 des dépenses de premier établissement faites en exécution de la présente convention (3).

(art. 14, 15).

Gj). — Approbation des *traités de fusion* relatifs aux lignes n^{os} 33 et 67 (V. 1875Fa et Fb).

(art. 16).

Gk). — Rattachement à l'*ancien réseau* des lignes n^{os} 40, 41, 42, dont l'exploitation avait été antérieurement confiée à la Compagnie de l'Est, et soumission éventuelle de ces chemins d'intérêt local, ainsi que de la ligne n^o 67, au cahier des charges général du réseau, dès que leur classement dans le réseau d'intérêt général aurait été prononcé (V. 1879E).

(art. 17).

Gl). — Inscription dans le *compte d'exploitation* de certaines dépenses et recettes spécialement désignées et notamment du fonds fixe d'amortissement des actions (4).

(1) L'annuité provisoire payée par l'État pour les *secondes voies* exécutées en vertu de la convention de 1875 était, au 31 décembre 1905, de 1.965.928 fr. 96, somme correspondant à une dépense, en capital, de 40.393.917 francs. (*Compte annuel présenté par le Ministère des Travaux publics*).

(2) Cette limite de 35.000 francs résultait des conventions de 1863 (V. 1863Ce).

(3) Situation correspondant à l'attribution du dividende maximum de 54 fr. 20 déjà admis par les conventions antérieures.

(4) Le fonds fixe d'amortissement était prélevé, jusqu'alors, sur le revenu réservé aux actionnaires.

Gm). — Enfin, engagement par la Compagnie de construire deux raccordements avec le chemin de fer de Ceinture de Paris (lignes n^{os} 76 et 76 bis) au compte des travaux complémentaires de l'*ancien réseau*, compte fixé au maximum de quarante millions par l'article 10 de la convention du 11 juillet 1868 (V. 1868Ac).

Conv. 1875
(art. 10).

ANNÉE 1876

Nouvelle émission, par l'État, d'obligations trentenaires. — La construction des lignes déclarées d'utilité publique et mises à la charge de l'État par la loi précitée du 31 décembre 1875 fut autorisée et assurée au moyen d'une nouvelle émission d'*obligations trentenaires* en vertu de la loi de finances du 29 décembre 1876 (art. 7, 8 et 9).

B. L., 1876,
n^o 329, p. 832.

Furent émises, en conséquence, 210.000 obligations du même type que celles précédemment créées en 1857 et en 1861 (décret du 12 juin 1877)(1).

B. L., 1877,
n^o 343, p. 531.

ANNÉE 1877

A. — Chemin d'intérêt local de Remiremont à Cornimont. — Par décret du 24 février 1877 fut approuvée la concession du chemin de fer d'intérêt local de Remiremont à Cornimont (ligne n^o 77) pour une durée de quatre-vingt-dix-neuf ans (2)

B. L., 1877,
n^o 343, p. 478.

(1) Cette émission permet de couvrir un emprunt de 14.660.682 francs.

(2) A compter de la date du décret de concession (art. 35 du cahier des charges).

et moyennant paiement d'une subvention de 1.478.370 francs, dont 472.790 francs à la charge de l'État.

M. Henri Géliot, concessionnaire, fonda à cette fin la *Compagnie du chemin de fer de la Moselotte*, au capital de 700 000 francs divisé en 1.400 actions de 500 francs.

B). — **Raccordement entre les lignes de Vincennes et de la Petite-Ceinture.** — A noter aussi un décret du 11 décembre de cette année 1877, déclarant d'utilité publique l'établissement d'un raccordement direct entre la ligne de Paris à Vincennes et le chemin de fer de Ceinture intérieure de Paris (ligne n° 76) (V. 1875Gm) (1).

B. L., 1877,
n° 380, p. 287.

ANNÉE 1878

A). — **Séquestre administratif des chemins de fer. — Création d'un compte spécial.** — Une loi du 8 mars 1878 autorisa la création parmi les comptes spéciaux du Trésor d'un chapitre intitulé : *Séquestre administratif des chemins de fer*, auquel devaient être imputées, en dépenses, et dans la limite des crédits votés, les avances nécessaires pour la construction, l'entretien ou l'exploitation des chemins de fer placés sous le séquestre de l'État (2).

B. L., 1880,
n° 380, p. 258.

(1) Un décret du 9 juillet 1878 (B. L., 1878, n° 403, p. 194) approuva le tracé de ce raccordement et en autorisa la dépense au compte de 40 millions ouvert pour les *travaux complémentaires* de l'ancien réseau de l'Est.

(2) Prévus notamment par l'article 40 du cahier des charges, la *mise sous séquestre* d'une ligne de chemin de fer est une mesure provisoire ayant pour but de donner à l'Administration le pouvoir de prendre immédiatement, aux frais et risques du concessionnaire, les dispositions nécessaires pour assurer temporairement le service de cette ligne. De même que la régie des travaux publics, la mise sous séquestre n'est qu'un acte administratif réservant tous les droits du concessionnaire.

B). — Mise sous séquestre du chemin de Bondy à Aulnay-lès-Bondy. — En raison des embarras financiers de la *Compagnie du chemin de fer de Bondy à Aulnay-lès-Bondy* — et sur la demande même de cette Société — la ligne n° 47 fut, par décret du 29 avril 1878, placée sous séquestre administratif, ainsi que son matériel fixe et roulant (1).

B. L., 1878,
n° 391, p. 622.

Un premier crédit applicable aux dépenses de ce séquestre fut ouvert par une loi du 15 juin suivant.

B. L., 1878,
n° 396, p. 850.

C). — Rachat par l'État du chemin d'Orléans à Châlons. — Le rachat par l'État du chemin d'Orléans à Châlons est noté dans cette étude au sujet d'une de ses sections (ligne n° 46) qui fut ultérieurement incorporée au réseau de l'Est.

La loi du 18 mai 1878 (en son article 2) approuva en effet une convention du 26 avril 1877 passée avec la *Compagnie du chemin de fer d'Orléans à Châlons* en vue du rachat de cette ligne à son prix réel d'établissement, ultérieurement arrêté, par une commission arbitrale, à la somme nette de 47.324.881 francs.

B. L., 1878,
n° 395, p. 801
et 811.

D). — Création de la rente 3 0/0 amortissable. Son application aux lignes de l'Est. — C'est au moyen des ressources spéciales mises à la disposition de l'État par la loi du 11 juin 1878 et par le décret du 16 juillet suivant, créant la *rente 3 0/0 amortissable* en soixante-quinze ans (2), que le Ministre des Travaux publics put, en ce qui concerne le réseau de l'Est, soit effectuer divers rachats de concessions, soit continuer ou entreprendre les travaux d'infrastructure et même de superstructure de plusieurs chemins.

B. L., 1878,
n° 396, p. 828;
n° 403, p. 199.

(1) L'administration du séquestre du chemin de Bondy à Aulnay-lès-Bondy fut confiée à M. de Basire, ingénieur des Ponts et Chaussées.

(2) Le titre de rente 3 0/0 créé par la loi de 1878 fut calqué, comme type et comme délai d'amortissement, sur celui des obligations 3 0/0 des chemins de fer français.

Cette loi eut aussi pour but (en son article 8) de substituer ladite rente 3 0/0 amortissable aux 50.673 *obligations trentenaires* restant à émettre à cette époque et dont nous avons noté la création au sujet de l'année 1876 (1).

B. L., 1878,
n° 398, p. 13.

E). — Travaux de superstructure exécutés par l'État. — Une loi du 14 juin 1878 autorisa le Ministre des Travaux publics à entreprendre, moins l'achat du matériel, l'exécution des travaux de *superstructure* de 220 kilomètres de chemins classés en 1875, dont l'infrastructure était terminée, mais qui n'avaient pas encore fait l'objet de demandes en concession.

Parmi ces chemins figurait, dans la région de l'Est, celui de Gondrecourt à Neufchâteau (ligne n° 99) qui, depuis, fut incorporé au réseau qui nous occupe.

B. L., 1878,
n° 398, p. 14.

F). — Déclaration d'utilité publique de divers chemins non concédés. — La loi du 15 juin 1878 déclara d'utilité publique les lignes n°s 89, 97 et 98, non concédées, et autorisa le Ministre des Travaux publics à en entreprendre l'exécution.

B. L., 1879,
n° 436, p. 433.

G). — Concession du chemin de Vassy à Doulevant-le-Château. — Intervint ensuite une loi du 26 décembre concédant, à titre d'intérêt général, la ligne n° 78 à MM. Berthelin, de Chanlaire, Le Bachellé et Bernardin, qui fondèrent la *Compagnie du chemin de fer de Vassy à Doulevant-le-Château*, au capital de 619.500 francs en 1.239 actions de 500 francs.

Cette concession fut subventionnée de 300.000 francs par l'État et accordée pour une durée égale à celle restant à courir pour le chemin de Vassy à Saint-Dizier (V. 1865C).

1. Ces obligations furent échangées contre 1.013.460 francs de rente 3 0/0 amortissable (arrêté du Ministre des Finances du 16 juillet 1878).

H). — Construction et exploitation par la Compagnie de l'Est du chemin précédent. — La loi précitée approuva, en outre, deux traités datés du 13 juillet 1876, en vertu desquels la Compagnie de l'Est se chargea :

B. L., 1879,
n° 436, p. 433.

Est, 1879,
p. 55.

Ha). — de la *construction* de la ligne n° 78 contre remboursement des dépenses réelles en capital et intérêts à 5 0/0 (1);

Est 1879,
p. 69.

Hb). — de l'*exploitation* de cette même ligne jusqu'au 26 novembre 1934 et moyennant prélèvement de 65 0/0 des recettes brutes, sans que cette part puisse être inférieure au minimum garanti par la *Compagnie du chemin de fer de Vassy à Doulevant-le-Château*, minimum fixé à 5.000 francs par kilomètre exploité (2).

Est 1879,
p. 73.

ANNÉE 1879

A). — Chemin de Montmédy à Ecouvies et à Virton. Règlement international. — Une loi du 7 janvier 1879 — approbative d'une convention internationale du 20 février 1878 — régla les conditions d'établissement de la ligne n° 61 à la jonction des territoires de la France et de la Belgique.

B. L., 1879,
n° 426, p. 23.

J. O.,
18 juin 1879.

B). — Exploitation du chemin de Bazancourt à Bétheniville. — Par décret du 22 janvier 1879 fut approuvé un traité du 21 mars 1878 passé avec la *Compagnie du chemin de fer de la vallée de la Suipe* pour l'exploitation à forfait, par la Compagnie de l'Est, du chemin d'intérêt local de Bazancourt à Bétheniville (ligne n° 43).

B. L., 1879,
n° 426, p. 70.

Est, 1878,
p. 56 et 67.

(1) Les dépenses d'établissement de la ligne n° 78, y compris les acquisitions de terrains, atteignirent environ 1.800.000 francs.

(2) Au cas où la recette kilométrique n'atteindrait pas 5.000 francs, la Société de Vassy à Doulevant s'engageait à rembourser les insuffisances à la Compagnie de l'Est avec intérêts à 5 0/0 l'an.

Est, 1878,
p. 56.

La Compagnie de l'Est percevait, à son profit, toutes les recettes d'exploitation. Elle payait à la Société de la Suippe une redevance annuelle kilométrique de 21.000 francs jusqu'au 30 juin 1970, terme de l'expiration de la concession dudit chemin.

B. L., 1879,
n° 434, p. 354;
n° 440, p. 544.

C). — Concessions définitives des chemins de Jessains à Eclaron et de la Ferté-Gaucher à Sézanne. — Les lois des 12 mars et 2 avril 1879 déclarèrent d'utilité publique et, par suite, rendirent définitives les concessions, éventuelles depuis 1875, des lignes n°s 79 et 80 (V. 1875Gb).

B. L., 1879,
n° 434, p. 737;
n° 437, p. 460.

D). — Déclarations d'utilité publique de divers chemins non concédés. — Les 26 mars et 7 avril suivants, deux nouvelles lois eurent pour effet de déclarer d'utilité publique les lignes n°s 84, 87, 96, 100 et 101, qui devaient ultérieurement faire l'objet d'une concession à la Compagnie de l'Est.

B. L., 1879,
n° 434, p. 357;
n° 440, p. 544.

Est, 1879,
p. 57.

E). — Classement de chemins d'intérêt local situés dans les départements de Meurthe-et-Moselle et des Vosges (1). — Conformément à la convention de 1875 (V. 1875 Gk) — et étant entendu qu'à la fin de la concession du réseau de l'Est (ou en cas de rachat de ce réseau) les lignes ci-après feraient retour à l'État, lequel se trouverait substitué aux droits et

1. L'incorporation de chemins de fer d'intérêt local dans le réseau d'intérêt général ne peut être prononcée que par une loi spéciale — rendue après que les conseils généraux des départements en ont délibéré — et réglant les conditions dans lesquelles sera fixée, s'il y a lieu, l'indemnité qui peut être due soit au concessionnaire, soit au département (avis du Conseil d'État des 20-21 décembre 1876). La loi du 11 juin 1880, dans son article 11, consacra plus tard cette doctrine en disposant qu'à toute époque une voie ferrée peut être distraite du domaine public départemental ou communal et classée par une loi dans le domaine (public) de l'État. Le concessionnaire du chemin d'intérêt local ainsi transformé en ligne d'intérêt général ne peut, de ce fait, élever aucune réclamation.

obligations de la Compagnie de l'Est vis-à-vis des concessionnaires primitifs — les lois précitées des 26 mars et 2 avril 1879 eurent aussi pour effet d'incorporer au réseau d'intérêt général les chemins d'intérêt local suivants :

Est, 1879,
p. 57.

Ea). — dans les départements de Meurthe-et-Moselle et des Vosges (1) :

Loi,
26 mars 1879
(art. 2, 3 et 4).

1° la ligne n° 40, concédée à la *Compagnie de Nancy à Vézelize* et exploitée par la Compagnie de l'Est depuis 1873 (V. 1873Fa);

2° la ligne n° 41, concédée à la *Société des chemins de fer de Lorraine* et exploitée par la Compagnie de l'Est depuis 1873 (V. 1873Fb);

3° la ligne n° 67, primitivement concédée à la *Compagnie de Vézelize à Mirecourt* et rétrocédée au Réseau de l'Est en 1875 (V. 1875Fb).

Eb). — dans les départements de la Marne (2) et de l'Aube (3), la ligne n° 42, concédée à la *Compagnie d'Épernay à Romilly* et exploitée par l'Est depuis 1873 (V. 1873E).

Loi,
2 avril 1879
(art. 1 et 2).

F). — Exécution par l'État de divers chemins non concédés. — Autorisé par les lois des 7 avril et 2 juillet 1879, le Ministre des Travaux publics entreprit l'exécution des lignes n°s 84, 87, 96, 100 et 101, sous la réserve d'usage que les dépenses n'excéderaient pas celles que les lois du 11 juin 1842 et du 19 juillet 1845 auraient mises à la charge de l'État (V. 1842A et 1845D).

B. L., 1879,
n° 437, p. 460,
n° 456, p. 1.

(1) Les départements des Vosges et de Meurthe-et-Moselle avaient consenti à l'abandon de leurs droits moyennant la déclaration d'utilité publique des lignes n°s 84, 96, 100 et 101 (V. 1879D).

(2) Le département de la Marne souscrivit sans condition au classement du chemin d'Épernay à Romilly dans le réseau d'intérêt général.

(3) Le département de l'Aube avait d'abord manifesté une certaine opposition à l'abandon gratuit de ses droits; il n'y renonça que sur l'assurance du prompt achèvement des lignes n°s 71 et 72 reliant la vallée de l'Ourcq à Romilly.

G). — Loi de classement de chemins de fer d'intérêt général (1).

B. L., 1879,
n° 456, p. 6.

— L'importante loi du 17 juillet 1879 — connue aussi sous le nom de *programme Freycinet* — eut notamment pour but :

Loi visée
(art. 1 et 2).

1° de *classer* comme chemins de fer d'intérêt général, sur le territoire métropolitain, 181 lignes nouvelles, d'un développement total de 8.848 kilomètres ; — 2° de stipuler qu'il serait tenu compte, pour l'exécution successive de ces lignes, de l'importance des intérêts militaires et commerciaux engagés, ainsi que du concours financier offert par les *Localités* (départements, communes et particuliers) ; — 3° de décider enfin qu'il serait pourvu à l'établissement des chemins ainsi classés au moyen des *ressources extraordinaires* inscrites au budget de chaque exercice.

(art. 3).

(art. 4).

Furent comprises dans ce programme — en ce qui concerne le Réseau de l'Est — les **lignes n°s 70, 81, 82, 86, 88, 91, 92, 93, 94, 95, 113, Z, 115 et 120** du tableau III (p. 176 à 182).

H). — Travaux de superstructure exécutés par l'État. — Une loi du 31 juillet 1879 autorisa le Ministre des Travaux publics à entreprendre l'exécution des travaux de superstructure de divers chemins classés, mais non encore concédés.

B. L., 1879,
n° 461, p. 109.

Parmi ces chemins figurèrent — dans le champ d'exploitation du Réseau de l'Est — les **lignes n°s 97 et 98**, qui devaient ultérieurement être incorporées à ce réseau.

I). — Rachat par l'État de la ligne de Lérrouville à Sedan. — A la suite de la mise en faillite de la *Compagnie de Lille à*

(1) Documents parlementaires de la loi du 17 juillet 1879 : *Chambre des députés*. Exposé des motifs : J. O., 18 juillet 1878, annexe n° 794 ; Nouvelle rédaction : J. O., 21 novembre, annexe n° 860 ; Projet de loi rectificatif : J. O., 13 décembre, annexe n° 946 ; Rapport : J. O., 13 et 15 avril 1879, annexe n° 1231 ; Délibération : J. O., 30 mars, 1^{er} avril, 2 avril 1879. — *Sénat*. Exposé des motifs : J. O., 17 avril 1879, annexe n° 458 ; Rapport : J. O., 15 juillet, annexe n° 247 ; Délibération : J. O., 11, 12 et 13 juillet 1879.

Valenciennes et extensions, une loi du 4 août 1879 approuva une convention du 1^{er} octobre 1878 passée avec le syndic de la faillite, en vue du rachat, par l'État, du chemin de Lérrouville à Sedan (ligne n° 45), dont la concession avait été précédemment rétrocedée à cette Compagnie (V. 1874D) (1).

B. L., 1879,
n° 470, p. 501.

Ce rachat eut lieu moyennant paiement par l'État d'une indemnité de 12.400.000 francs, non compris la subvention précédemment accordée de 8.445.000 (V. 1869B), non plus que le matériel roulant, le mobilier des gares et les approvisionnements, dont l'ensemble fut ultérieurement évalué, à dire d'experts, à la somme de 1.099.248 francs.

J). — Exploitation provisoire de la ligne précédente, pour le compte de l'État. — Le Ministre des Travaux publics fut autorisé à assurer l'exploitation du chemin de Lérrouville à Sedan — racheté comme il vient d'être dit — par les moyens qu'il jugerait le moins onéreux pour le Trésor (loi du 8 août 1879).

B. L., 1879,
n° 466, p. 261.

Aux termes du traité passé à cette fin avec la Compagnie de l'Est, traité approuvé par décret du 24 octobre 1879, la Compagnie prit l'engagement :

1° d'exploiter à titre provisoire la ligne n° 45, avec son personnel, ses propres moyens et son matériel (2);

B. L., 1879,
n° 480,
p. 800 et 803.

2° de verser à l'État l'intégralité de ses recettes, sauf à être remboursée de toutes ses dépenses — localisées autant que possible — dans la limite d'un maximum de 6.000 francs par kilomètre augmenté des 4/10 du surplus des recettes brutes au delà de 6.000 francs (3);

Est, 1880,
p. 58 et 69.

(1) La Compagnie de Lille à Valenciennes avait déjà, à cette époque, rétrocedé son réseau principal à la Compagnie du Nord (V. notre *Monographie du Réseau du Nord*).

(2) Le traité pouvait prendre fin au 31 décembre de chaque année, à charge par les parties contractantes de se prévenir réciproquement six mois à l'avance.

(3) Soit la formule d'exploitation : $D = 6.000 + 0,40 (R - 6.000)$.

3° d'exploiter cette ligne aux conditions du cahier des charges général de son réseau (1).

Les résultats de l'exploitation du chemin de Lérrouville devaient former un compte distinct des autres lignes du réseau de l'Est. En cas d'excédent de recettes, le tiers en était attribué, par l'État, à la Compagnie exploitante.

K). — Travaux de superstructure pour le compte de l'État. — Un décret du 7 août 1879 chargea la Compagnie de l'Est — par application de la loi précitée du 31 juillet 1879 — des travaux de superstructure de la **ligne n° 97** (de Mirecourt à Chalindrey) non concédée (2).

B. L., 1879,
n° 468, p. 357.

L). — Modification des conditions de concession du chemin d'Aillevillers au Val d'Ajol. — Les conditions de concession de la **ligne n° 53** furent modifiées en ce sens que les terrains à acquérir pour deux voies furent réduits à l'emprise nécessaire pour l'établissement d'une voie seulement (loi du 8 août 1879).

B. L., 1879,
n° 466, p. 264.

ANNÉE 1880

A). — Déclaration d'utilité publique de divers chemins non concédés. — Furent déclarés d'utilité publique, en 1880, les chemins de fer ci-après, non concédés immédiatement, mais qui devaient plus tard être intégrés au réseau de l'Est, savoir :
— de Bas-Evette à Giromagny (**ligne n° 80**), loi du 31 janvier ;

B. L., 1880,
n° 499, p. 28.

(1) La Compagnie de l'Est s'engagea, en outre, à poser une seconde voie sur toute la longueur de la ligne de Lérrouville. La dépense, évaluée à 6 millions, avait été autorisée par la loi de rachat, ainsi que les travaux complémentaires laissés à la charge de l'État par le syndic de la Compagnie, en faillite, de Lille à Valenciennes.

(2) La Compagnie agissait, en l'espèce, comme un simple entrepreneur au compte de l'État.

- de Fère-Champenoise à Vitry (**ligne n° 85**), loi du 12 février;
- de Brienne à Vitry-le-François (**ligne n° 93**), loi du 11 juin;
- de Charleville-Mézières à Sedan (**ligne n° 9**), décret du 16 octobre (1).

B. L., 1880,
n° 503, p. 101 ;
n° 531, p. 905 ;
n° 589, p. 1323.

B). — Loi sur les chemins de fer d'intérêt local et tramways (2).

— La loi du 11 juin 1880 eut pour effet, tout d'abord, de remplacer la loi du 12 juillet 1865 sur les chemins d'intérêt local et, en second lieu, de régler législativement un système nouveau de voies ferrées, dites *tramways*, dont l'existence, jusqu'alors, n'avait été déterminée que par la jurisprudence administrative.

B. L., 1880,
n° 532, p. 925.

Sous réserve de l'observation déjà formulée (V. 1865A) nous aurons ultérieurement à mentionner — comme étant soumise au régime de la loi de 1880 — la concession de la ligne f de notre tableau récapitulatif n° III.

St. (d.P.),
1904, p. 181.

C). — Rachat par l'État du chemin de Bondy à Aulnay-lès-Bondy. — Le rachat par l'État de la ligne n° 47, sous séquestre depuis 1878, fut autorisé par une loi du 27 juillet 1880.

B. L., 1880,
n° 553, p. 308.

La *Compagnie du chemin de fer de Bondy à Aulnay-lès-Bondy* reçut, à cette fin, une indemnité de 1.017.000 francs, non compris le matériel roulant à évaluer à dire d'experts. Elle restait, toutefois, chargée des engagements relatifs à ses acquisitions de terrains.

(1) Travaux de rectification de tracé aux abords de la gare de Sedan.

(2) Documents parlementaires de la loi du 11 juin 1880 : *Sénat*. Exposé des motifs : J. O., 11 mai 1878, n° 227 ; 12 mai 1878, n° 226 ; 18 février 1880, n° 18. Rapports : J. O., 8 décembre 1878, n° 420 ; 27, 28 janvier 1879, n° 539 ; 20 mai 1880, n° 165. Discussion : J. O., 3, 13 décembre 1878, 29 janvier, 23, 25, 28 février, 5 et 8 mars 1879, 15 mai 1880. — *Chambre*. Exposé des motifs : J. O., 31 janvier 1879, n° 1069. 29 mars 1879, n° 1226 ; 30 mai 1880, n° 2631. Rapports : J. O., 11 août 1879, n° 1694 ; 8 janvier 1880, n° 2110 ; 8 juin 1880, n° 2665. Discussion : J. O., 21 décembre 1879, 2 juin 1880.

D). — **Exploitation provisoire pour le compte de l'État.** — Tout en réservant la question du régime définitif des lignes récemment construites ou rachetées par l'État, le Gouvernement se vit cependant dans l'obligation d'assurer leur exploitation, vivement réclamée par les contribuables.

B. L., 1880,
n° 553, p. 310.

Intervint en conséquence une loi spéciale du 27 juillet 1880 (1), chargeant le Ministre des Travaux publics d'employer, à cette fin, tels moyens qu'il jugerait le moins onéreux pour le Trésor sans que les traités passés par lui pussent engager l'État pour une durée supérieure à six mois.

B. L., 1880,
n° 556,
p. 382 et 385.

Est., 1881,
p. 60, 75, 79 et
86.

C'est par application de ce système que divers décrets confièrent tout d'abord à la Compagnie de l'Est (2) — aux mêmes conditions générales que précédemment (V. 1879J) — l'*exploitation provisoire* (3) des lignes n°s 47, 97, 98 et 99.

E). — **Travaux de superstructure pour le compte de l'État.** — Un décret du 4 septembre 1880 chargea la Compagnie d'exécuter, pour le compte de l'État — en conséquence de la loi précitée du 31 juillet 1879 — divers travaux de superstructure sur les lignes n°s 97 et 98 (non concédées).

B. L., 1880,
n° 565, p. 581.

F). — **Dérogação à la loi sur la police des chemins de fer.** — Nous noterons, en passant, une loi du 27 décembre 1880 portant autorisation, en ce qui concerne les clôtures et barrières, de déroger à l'article 4 de la loi du 15 juillet 1845 sur la police des chemins de fer (V. 1845B).

B. L., 1880,
n° 505, p. 1112.

(1) Documents parlementaires de la loi du 27 juillet 1880 : *Chambre des Députés*. Exposé des motifs : J. O., 11 mai, n° 2568. Rapport : J. O., 8 juillet, n° 2769. Délibération : J. O., 2 juillet 1880. — *Sénat*. Exposé des motifs : J. O., 12 juillet 1880, n° 439. Rapport : J. O., 3 septembre, n° 548. Délibération : J. O., 13 juillet 1880.

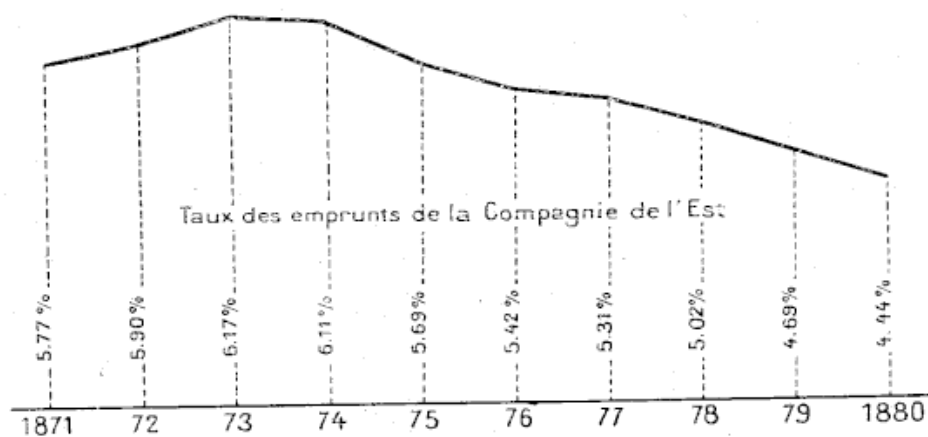
(2) L'État avait évidemment intérêt, dans ce cas, à négocier avec les Compagnies déjà existantes, lesquelles mettaient à la disposition des lignes nouvelles, considérées comme annexes de leur réseau, leurs capitaux, leurs services et leurs moyens d'exploitation.

(3) Les traités passés en vue de l'exploitation provisoire étaient résiliables au 30 juin ou au 31 décembre de chaque année.

G). — **RÉSUMÉ DE LA PÉRIODE DE 1871 A 1880.** — Les données statistiques et graphiques ci-après résument la *vie économique* du Réseau de l'Est du 1^{er} janvier 1871 au 31 décembre 1880.

Pendant cette période décennale :

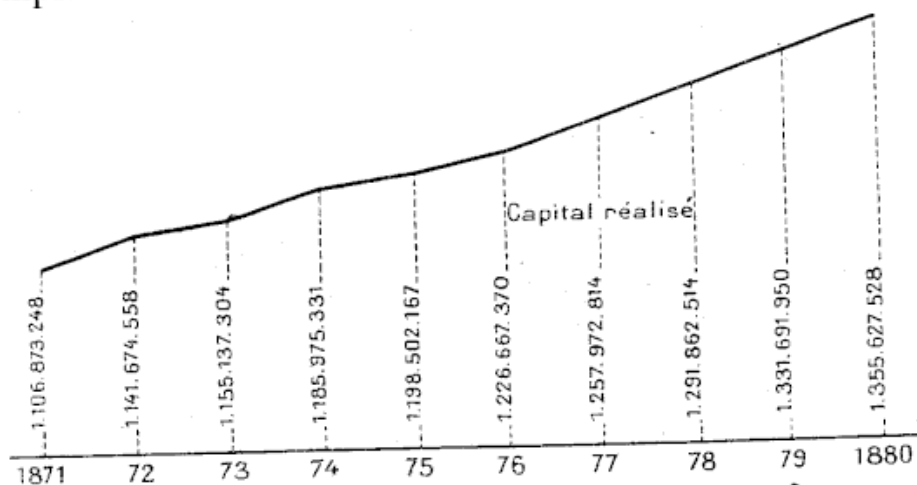
Ga). — Les **émissions d'obligations** portèrent sur 795.737 titres de 500 francs à 3 0/0 dont le prix de vente net moyen (1) oscilla de 379 fr. 02 à 266 fr. 31 par année, prix correspondant à un taux d'intérêt et d'amortissement variant de 4 fr. 44 0/0 (en 1880) à 6 fr. 17 0/0 (en 1873).



Est
(1872 à 1881).

Picard, *Les chemins de fer français*, t. IV, . 948.

Gb). — Le **capital réalisé** s'accrut de 262.902.787 francs, atteignant ainsi, au 31 décembre 1880, le total de 1.355.627.528 francs, y compris 12.475.410 francs de subventions en capital.

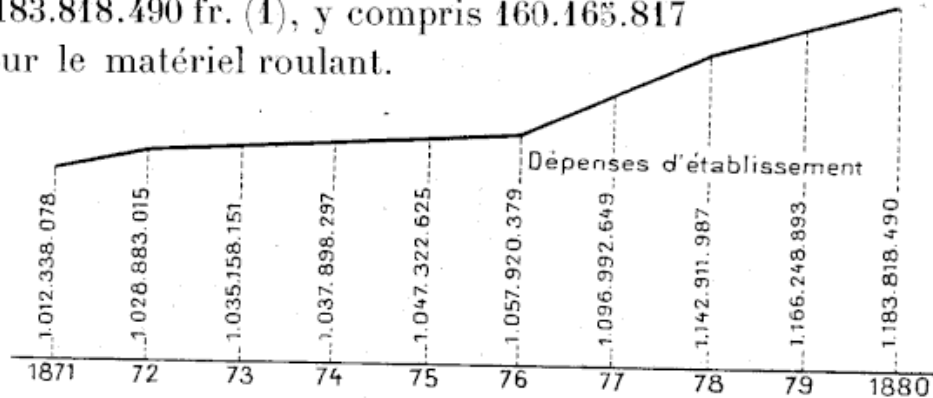


Est
(1872 à 1881.)

(1) Après déduction des intérêts courus au jour de la vente des titres.

Gc). — Les dépenses d'établissement s'élevèrent, au 31 décembre 1880, d'après les documents officiels, à 1.183.818.490 fr. (1), y compris 160.165.817 pour le matériel roulant.

St.(1872à1881).
—
Est
(1872 à 1881).

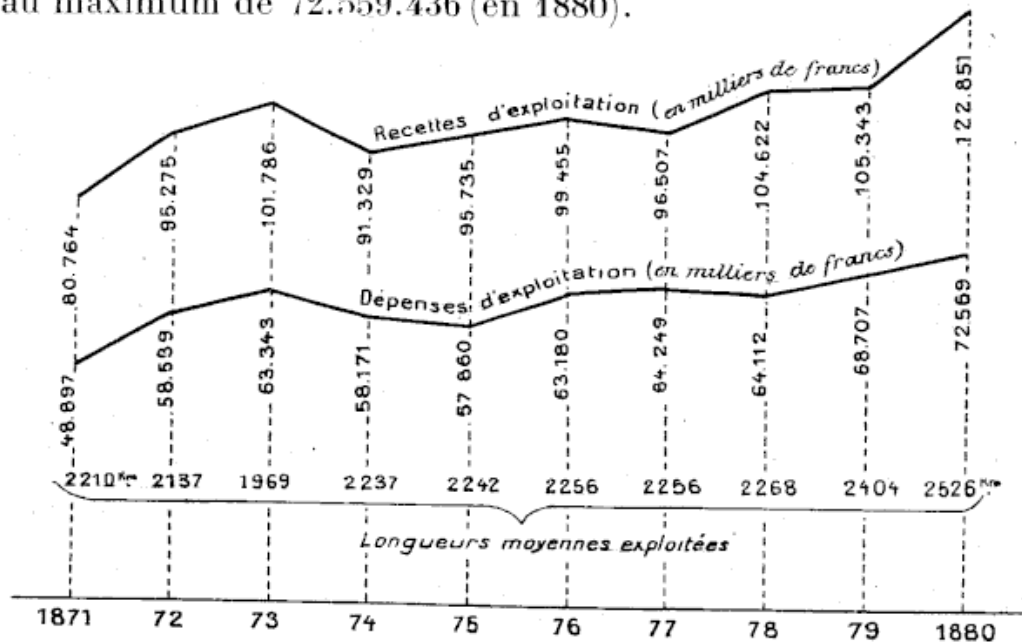


Gd). — Les résultats de l'exploitation (2) varièrent annuellement :

1° en recettes, du minimum de 80.763.700 francs (en 1871) au maximum de 122.851.400 (en 1880);

2° en dépenses du minimum de 48.896.893 francs (en 1871) au maximum de 72.559.436 (en 1880).

Est
(1872 à 1881).

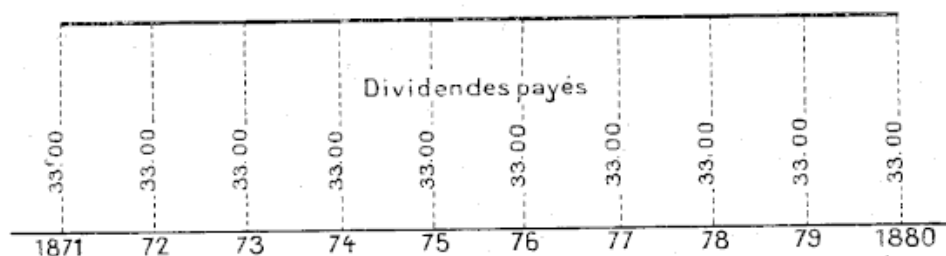


(1) Les dépenses d'établissement faites sur le réseau de l'Est au 31 décembre 1880 se décomposaient ainsi :

Etat.....	492.397.988 fr., soit par kilomètre.....	73.716 fr.
Localités...	1.444.389	438
Compagnie.	990.276.133	379.416

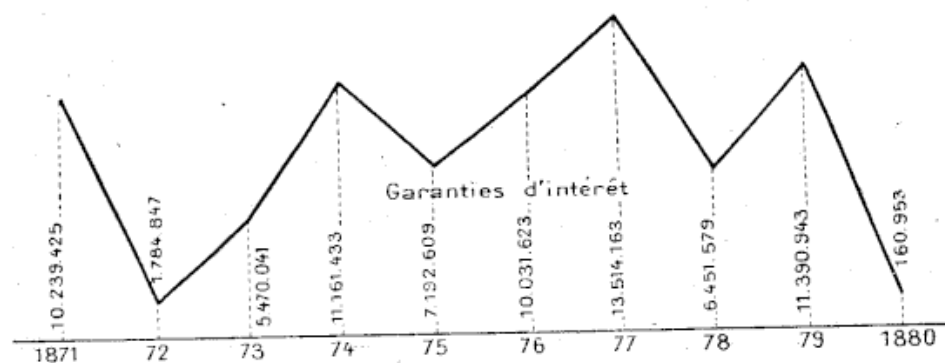
(2) Le réseau luxembourgeois est compris dans ce graphique pour les années 1871 et 1872 (Voir la note 1 de la page 69).

Ge). — Les dividendes payés aux actionnaires (1) furent uniformément de 33 francs chaque année.



St. (d.D.),
1903, p. 131.

Gf). — Les sommes dues par l'État au titre de la garantie d'intérêts oscillèrent annuellement du minimum de 160.953 fr. (en 1880) au maximum de 13.514.163 francs (en 1877) (2).



St. (d.D.),
1903, p. 139.

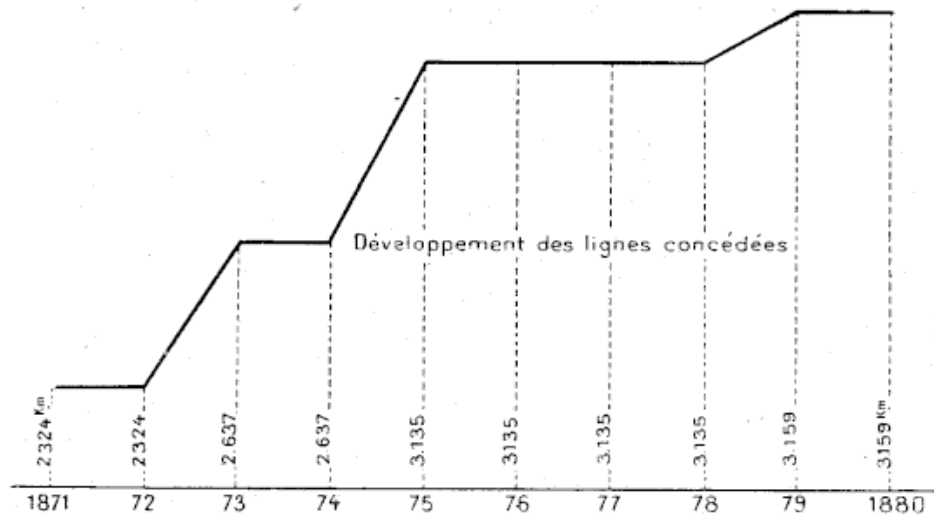
Gg). — Le développement des lignes concédées atteignit 835 kilomètres, soit — en tenant compte de la rétrocession faite à

(1) Le cours annuel moyen des actions de capital varia, pendant cette période décennale, du minimum de 479 fr. 10 (en 1871) au maximum de 747 fr. 44 (en 1880). — Le cours moyen des actions de jouissance oscilla de 131 fr. 34 (en 1871) à 278 fr. 76 (en 1880).

(2) Au 31 décembre 1880, la dette de la Compagnie de l'Est au titre de la garantie d'intérêts atteignait en capital 166.159.023 fr. 21 ; en intérêts, 37.126.278 fr. 95 ; en totalité, 203.285.322 fr. 16 (*Bulletin du Ministère des Travaux publics* de mars 1883, p. 242) (Voir aussi la note de l'année 1870, § Df).

l'Allemagne — un décroissement de 5 kilomètres sur la situation au 31 décembre 1870 (V. 1870Dg).

Picard, *Les chemins de fer français*, t. IV, p. 794.



Gh). — La situation des concessions au 31 décembre 1880 est résumée au tableau suivant :

RÉSEAU DE L'EST au 31 DÉCEMBRE 1880	CONCESSIONS		LIGNES	
	DÉFINITIVES	ÉVENTUELLES	EXPLOITÉES	en CONSTRUCTION ou A CONSTRUIRE
	Km.	Km.	Km.	Km.
<i>Ancien réseau</i>	602	»	601	1
<i>Nouveau réseau</i>	2.541	16	2.009	532
TOTAUX (1).....	3.143	16	2.610	533

Picard, *Les chemins de fer français*, t. IV, p. 794.

(1) Voir la note relative à l'année 1860, § Dh.

SECTION V

PÉRIODE DE 1881 A 1890

ANNÉE 1881

A). — Déclarations d'utilité publique de chemins non concédés.
— Eurent lieu tout d'abord, en 1881, les déclarations d'utilité publique des chemins ci-après, non concédés immédiatement, mais qui devaient plus tard faire retour au réseau de l'Est, savoir :

- | | |
|--|---------------------------------|
| — de Provins à Esternay (ligne n° 91), loi du 7 janvier ; | B. L., 1881,
n° 593, p. 51 ; |
| — de Saint-Florentin à Brienne (ligne n° 93), loi du 2 février ; | n° 594, p. 65 ; |
| — de Jussey à Darnieulles (ligne n° 88), loi du 14 avril ; | n° 620, p. 630 ; |
| — de Révigny à Saint-Dizier (ligne n° 92), loi du 28 juin. | n° 626, p. 790. |

B). — Rachat par l'État et classement de chemins d'intérêt local situés dans la Meurthe-et-Moselle, les Ardennes, les Vosges et la Meuse. — Intervinrent ensuite plusieurs lois autorisant le Gouvernement à racheter et à incorporer au réseau d'intérêt général les chemins d'intérêt local ci-après :

Ba). — 1° de Lunéville à Gerbéviller et de Toul à Colombey (lignes n°s 65 et 66), situés dans le département de Meurthe-et-Moselle (1), lequel en avait résilié la concession à M. Parent-Pêcher (loi du 13 janvier 1881).

B. L., 1881,
n° 594, p. 62

(1) Le département de Meurthe-et-Moselle abandonna gratuitement ses droits, ainsi que les subventions affectées aux lignes n°s 65 et 66.

Bb). — 2° d'Amagne à Vouziers et à Apremont (lignes n° 36 et 64) dans le département des Ardennes (1). La *Compagnie du chemin de fer de l'Argonne*, concessionnaire, reçut une indemnité de rachat de 1.850.000 francs, y compris le matériel roulant (loi du 14 avril 1881).

B. L., 1881,
n° 620, p. 645.

Pc). — 3° d'Arches à Laveline et à Saint-Dié et embranchements et de Granges à Gérardmer (lignes n°s 38, 49 et 68) dans le département des Vosges (2). La *Compagnie des chemins de fer des Vosges*, concessionnaire, obtint une indemnité de 10.600.000 francs, non compris le matériel roulant, à évaluer à dire d'experts (loi du 14 avril 1881).

B. L., 1881,
n° 620, p. 647.

Bd). — 4° de Nançois-le-Petit à Gondrecourt (ligne n° 48), dans le département de la Meuse (3). Ce chemin était exploité par la Compagnie de l'Est pour le compte du concessionnaire (M. Delloye-Thiberghien), auquel fut accordée une indemnité de rachat montant à 2.700.000 francs, non compris le matériel roulant, à évaluer par expertise (loi du 20 juin 1881).

B. L., 1881,
n° 632, p. 36.

G). — **Exploitation provisoire pour le compte de l'État.** — En exécution des lois des 7 janvier (4) et 22 août 1881 — prises aux mêmes fins que la loi du 27 juillet 1880 (V. 1880D) — trois nouveaux décrets, datés des 21 février, 3 octobre et 4 novembre 1881, chargèrent la Compagnie de l'Est, pour le compte du Ministère des Travaux publics, de l'*exploitation provisoire* (5)

B. L., 1881,
n° 605, p. 363;
n° 669, p. 1014;
n° 672, p. 1094.

(1) Le département des Ardennes ne fit que plus tard l'abandon de ses droits.

(2) Le département des Vosges avait fait abandon de tous ses droits.

(3) Le département de la Meuse avait demandé, à titre de compensation de la nue-propriété du chemin, une indemnité de 500.000 francs; cette demande fut rejetée par un décret du 5 avril 1883, rendu après avis du Conseil d'Etat (B. L., 1883, n° 770, p. 547).

(4) Voir au J. O. du 18 décembre 1880 le discours du Ministre des Travaux publics sur le régime de l'exploitation provisoire des chemins de fer.

(5) Les traités d'exploitation étaient résiliables à toute époque, sans indemnité, sous réserve pour chacune des parties de prévenir l'autre six mois à l'avance.

des lignes n^{os} 36, 38, 45, 49, 64, 66, 68, 96, 97, 98, 99 et 101, précédemment rachetées ou construites par l'État.

La formule d'exploitation mentionnée à l'année 1879, § J, fut rectifiée sur les bases suivantes : Perception par l'État de l'intégralité des recettes ; — remboursement à la Compagnie de ses dépenses réelles limitées au maximum de 2 fr. 60 par train kilométrique ; — remise à l'exploitant : 1^o d'une prime d'économie correspondant au tiers de la différence entre ce maximum et le prix de revient de l'exploitation ; 2^o d'une part de bénéfices égale au tiers de la recette nette excédant — selon l'importance des lignes — 3.000 ou 3.000 francs par kilomètre de chemin.

Est, 1882,
p. 65, 79 et 86.

D). — Secondes voies stratégiques. — Dans un intérêt exclusivement stratégique, deux décrets des 5 avril et 6 mai 1881 et une loi du 3 août de la même année prescrivirent — aux conditions de la convention de 1875 (V. 1875Gh) — la pose de secondes voies sur les lignes n^{os} 35, 40 et 67.

B. L., 1881,
n^o 607, p. 410;
n^o 656, p. 593;
n^o 664, p. 818.

Un accord spécial, daté du 17 janvier 1878, était précédemment intervenu avec la *Société du chemin de fer de Vassy à Saint-Dizier* en vue de charger éventuellement la Compagnie de l'Est des travaux à exécuter sur la ligne n^o 35, déjà construite par ses soins (V. 1865Da).

E). — Reprise par l'Allemagne d'une section du chemin de Nancy à Château-Salins et à Vic. — C'est à partir du 1^{er} novembre 1881 que l'*Administration des chemins de fer d'Alsace-Lorraine* reprit — en conformité de la loi précitée du 9 janvier 1872 — la section, devenue allemande, de la ligne n^o 41, comprise entre Moncel, Château-Salins et Vic.

B. L., 1872,
n^o 78, p. 33.

F). — Exploitation des chemins de fer de Ceinture de Paris. — Par décret du 11 novembre 1881 furent approuvés les arrangements et le traité spécial du 29 décembre 1880 passés

B. L., 1882,
n^o 699, p. 818.

Est, 1882,
p. 69 et 91.

entre les Compagnies de l'*Est*, du *Nord*, d'*Orléans*, de *Paris-Lyon-Méditerranée* et de l'*Ouest* (1), pour l'exploitation en commun des chemins de fer de Grande-Ceinture (V. 1875C) et de Ceinture intérieure de Paris (V. 1851A).

ANNÉE 1882

A). — Déclarations d'utilité publique de chemins non concédés.

— Les déclarations d'utilité publique des chemins ci-après — lesquels devaient plus tard être concédés à la Compagnie de l'*Est* — furent prononcées en 1881, savoir :

B. L., 1881,
n° 699, p. 816;
n° 729, p. 864;
n° 729, p. 866.

— d'Armentières à Bazoches (ligne n° 81), loi du 22 mai ;

— de Gerbéviller à Bruyères (ligne n° 86), loi du 21 août ;

— de Saint-Maurice à Bussang (ligne n° 94), loi du 24 août.

B). — Cession à la Compagnie de l'*Est* du chemin d'intérêt local de Remiremont à Cornimont. — Fusion de la Société de la Moselotte. — La cession au réseau de l'*Est* du chemin d'intérêt local, concédé à la *Compagnie du chemin de fer de la Moselotte* (ligne n° 77), fut approuvée par un décret du 8 février 1882.

B. L., 1882,
n° 692, p. 520.

Est, 1881,
p. 59 et 71.

Est, 1882,
p. 68 et 90.

Elle eut lieu aux conditions ci-après, souscrites par la Compagnie de l'*Est* :

Ba). — Paiement de 700.000 francs, représentant la valeur des 1.400 actions, et de 414.504 francs, montant de la dette flottante de la Société fusionnaire.

1. Moyennant son apport du raccordement de Courcelles et de la Ceinture (R. G.), la *Compagnie des chemins de fer de l'Ouest* fut admise, au même titre que les autres Compagnies concessionnaires de la Grande-Ceinture, à participer à l'exploitation des lignes de Grande et de Petite-Ceinture de Paris.

Bb). — Prise en charge du service des intérêts et de l'amortissement des 2.400 obligations émises par ladite Société de la Moselotte (1).

C). — **Exploitation provisoire pour le compte de l'État.** — En vertu d'une loi du 22 juin 1882 — analogue aux lois précitées des 27 juillet 1880, 7 janvier et 22 août 1881 — un décret du 1^{er} septembre 1882 chargea la Compagnie de l'Est, pour le compte de l'État, de l'exploitation provisoire des lignes n^{os} 65, 82, 84 et 100.

B. L., 1882,
n^o 703, p. 917;
n^o 374, p. 1066.

B. L., 1883,
n^o 785, p. 185.

Cette exploitation était assurée aux conditions déjà indiquées (V. 1881C) (2), pour une période fixée tout d'abord du 30 juin 1882 au 30 mars 1883 et postérieurement prolongée jusqu'au 30 décembre 1883.

Est, 1883,
p. 59 et 70.

D). — **Secondes voies stratégiques.** — Des travaux de doublement de voies furent décidés dans un intérêt stratégique et aux conditions de la convention de 1875 (V. 1875Gh), savoir :

— 1^o par une loi du 5 août 1882, sur les lignes n^{os} 36 et 64, entre Amagne, Vouziers, Challérange et Apremont;

B. L., 1882,
n^o 716, p. 172;

— 2^o par une loi du 8 septembre 1882, sur la ligne n^o 27 de Mézières à Hirson (3).

n^o 751, p. 1691.

(1) V. au tableau récapitulatif n^o II (page 158) la situation de l'amortissement des obligations de la Moselotte.

(2) Avec cette différence, toutefois, que la dépense du train kilométrique était ramenée de 2 fr. 60 à 2 fr. 50, et qu'au taux conventionnel antérieurement fixé pour la location du matériel on substituait le taux réel, amortissement compris, des emprunts contractés pendant l'année.

(3) Les travaux exécutés sur la ligne de Mézières à Hirson présentaient cette particularité qu'entre Tournes et Auvillers la voie nouvelle suivait un tracé distinct de la voie préexistante (V. *infra* la carte du réseau de l'Est au 31 décembre 1905).

ANNÉE 1883

A). — Déclarations d'utilité publique de chemins non concédés.

— Pour l'année 1883, nous avons tout d'abord à noter les déclarations d'utilité publique des chemins ci-après ultérieurement concédés à la Compagnie de l'Est :

B. L., 1883,
n° 756, p. 43;

— de Trilport à la Ferté-Milon (ligne n° 95), loi du 18 janvier;

n° 756, p. 45;

— de Bétheniville à Challerange (ligne n° 83), loi du 11 février (art. 2).

n° 765, p. 390.

— de Neufchâteau à Barisey-la-Côte (ligne n° 90), loi du 3 avril.

B). — Classement du chemin d'intérêt local de Bazancourt à Bétheniville. — La loi précitée du 11 février 1883 régla aussi (en son article 1^{er}) l'incorporation au réseau d'intérêt général du chemin d'intérêt local de Bazancourt à Bétheniville (ligne n° 43) situé dans le département de la Marne (1).

B. L., 1883,
n° 756, p. 45.

Cette opération de classement laissait intact, vis-à-vis de la *Compagnie du chemin de fer de la vallée de la Suipe*, concessionnaire, le traité antérieur d'exploitation (V. 1879B).

En son article 3, la loi dont il s'agit autorisa le Ministre des Travaux publics à entreprendre les travaux de *seconde voie* du chemin de Bazancourt à Bétheniville (2).

(1) Le département de la Marne consentit, moyennant certaines conditions de détail, à l'abandon entier de ses droits sur cette concession.

(2) Le doublement de voie de la **ligne n° 43** fut exécuté par la Compagnie de l'Est, pour le compte de l'État, en conformité des prescriptions de l'article 4 de la convention du 11 juin 1883.

C). — **Exploitation provisoire pour le compte de l'État.** — Pareillement aux actes notés au sujet des années 1880, § D, 1881, § C, 1882, § C, et en exécution des lois du 28 mars et du 4 août 1883 et de divers décrets subséquents, l'État traita avec la Compagnie de l'Est en vue d'assurer l'exploitation provisoire des lignes n^{os} 82 et 84.

B. L., 1883,
n^o 763, p. 335;
n^o 792, p. 278.

Est
(22 décembre
1883), p. 39.

Cette exploitation était assurée jusqu'au 31 décembre 1883 et aux mêmes conditions qu'antérieurement (V. 1881C-1882C).

D). — **Convention du 11 juin 1883 entre l'État et la Compagnie de l'Est**(1). — C'est ensuite qu'intervint la loi du 20 novembre 1883, approbative des très importantes conventions sous le régime desquelles vivent encore aujourd'hui les grandes Compagnies de chemins de fer.

B. L., 1884,
n^o 834, p. 345.

Le but général de ces conventions fut notamment de remédier aux difficultés rencontrées pour construire et exploiter les nombreuses lignes récemment classées ou rachetées par l'État(2).

Est
(22 décembre
1883), p. 1 à 34
et 44 à 77.

Peuvent se résumer comme il suit, en substance, les dispositions principales du contrat passé, le 11 juin 1883, avec la Compagnie des chemins de fer de l'Est :

(1) Documents parlementaires relatifs aux conventions de 1883 : *Chambre des députés*. Présentation : J. O., 12 juin 1883, Db. C., p. 1247. Exposé des motifs : J. O., 17 et 18 juillet 1883, Dc. C., p. 1012, 1013, 1014 et 1018. Rapport : J. O., 17 juillet 1883, Dc. C., p. 1005 et 1009. Discussion générale : J. O., 17, 18, 20, 21, 22 juillet 1883, Db. C., p. 1716, 1736, 1755, 1777, 1814. Discussion spéciale au réseau de l'Est : J. O., 1^{er}, 2 et 3 août 1883, Db. C., p. 2021, 2065, 2081. — *Sénat*. Présentation : J. O., 29 juillet, 24 octobre 1883 Db. S., p. 1095 et 1209. Exposé des motifs : J. O., 9 novembre, 10 décembre 1883, Dc. S., p. 992 et 1027. Rapport : J. O., 10 décembre 1883, Dc. S., p. 1027. Discussion générale : J. O., 16, 17, 18, 20 novembre 1883, Db. S., p. 1304, 1317, 1334 et 1349. Discussion spéciale au réseau de l'Est : J. O., 21 novembre 1883, Db. S., p. 1368.

(2) Notamment au point de vue financier, par suite des emprunts à jet continu nécessaires pour l'exécution du programme Freycinet (V. 1879G).

Conv. 1883
(art. 1).

Da). — *Concession définitive* des lignes n° 81 à 95 inclus, soit une longueur totale de 594 kilomètres (1).

(art. 1).

Db). — *Concession éventuelle* des lignes Y, 103, 107, 116 et 119 (2), soit 194 kilomètres (1), la Compagnie s'engageant en outre à accepter également à titre éventuel 250 kilomètres environ de chemins à désigner ultérieurement (3).

(art. 2).

Dc). — *Cession par l'État* des lignes n°s 36, 38, 45, 46, 47, 48, 49, 64, 65, 66, 68, 96, 97, 98, 99, 100 et 101, précédemment rachetées ou construites sur les fonds du Trésor et mesurant ensemble 705 kilomètres (1).

(art. 3).

Dd). — Application à l'ensemble des chemins ainsi concédés ou cédés du *cahier des charges* et des conditions additionnelles régissant à cette époque l'ensemble des concessions faites à la Compagnie de l'Est (4).

(art. 4).

De). — *Contribution de la Compagnie*, à raison de 25.000 francs par kilomètre, dans les dépenses de la superstructure des concessions nouvelles (5), indépendamment du matériel roulant, du matériel, du mobilier et de l'outillage des gares à fournir, par elle, à la fois sur les lignes concédées et

(1) Les longueurs de 594, 194 et 705 kilomètres résultent du kilométrage rappelé dans notre tableau récapitulatif n° III, lequel est conforme aux données de la Statistique du Ministère des Travaux publics. Elles étaient respectivement de 592, 197 et 705 kilomètres dans les documents annexés à la convention de 1883.

(2) Moyennant l'exécution de la ligne n° 119, la Compagnie de l'Est fut exonérée de l'obligation de construire l'embranchement de Chalmaison aux Ormes (ligne K du tableau III).

(3) V. 1885A, 1886A, 1889B, 1893A, 1900B.

(4) Par suite de cette extension du cahier des charges, le terme de l'expiration normale des concessions de 1883 se trouva implicitement fixé au 26 novembre 1954 (V. 1859Aj).

(5) Il a été jugé par le Conseil d'État (arrêt du 25 mars 1898) que la contribution kilométrique de 25.000 francs était exigible au fur et à mesure de l'exécution des travaux, et non pas au moment de l'ouverture de la ligne, comme le prétendaient les Compagnies.

cédées(1). — Le Ministre des Travaux publics se réservait d'ailleurs, au cas où il ne pourrait accepter les évaluations de la Compagnie, de faire exécuter les travaux par les ingénieurs de l'État.

Df). — *Participation de l'État* égale aux frais nécessaires pour l'achèvement des chemins cédés par lui(2) et, d'une manière générale, à toutes les dépenses résultant de l'application du programme de 1883, diminuées de la contribution fixe notée à l'alinéa précédent(3).

Conv. 1883
(art. 5 et 8).

Dg). — *Avances à l'État, par la Compagnie*, des capitaux nécessaires pour la construction ou l'achèvement des lignes concédées, pour la mise en état des lignes cédées et pour le doublement de la voie de certaines lignes, ces avances étant remboursables par *annuités*(4) représentatives de l'intérêt et de l'amortissement des emprunts d'après le prix annuel moyen de l'ensemble des obligations émises par la Compagnie(5).

(art. 4, 5 et 6).

Dh). — *Compensation de la dette* au titre de la garantie d'in-

(1) La Compagnie contribuait ainsi à l'exécution des lignes nouvelles pour 26 millions, non compris la fourniture du matériel roulant, du mobilier et de l'outillage, évaluée à 44 millions.

(2) L'État reprenait, en outre, le matériel roulant en service sur la ligne n° 46 (V. 1878C) et recevait en argent ou en travaux la valeur du matériel roulant de la ligne n° 45 (V. 1879I).

(3) Par suite, l'État assumait l'aléa des travaux, système tout à fait contraire à celui des conventions antérieures, d'après lesquelles l'État n'intervenait soit que pour une somme fixe, déterminée au préalable, soit que jusqu'à concurrence des dépenses d'infrastructure.

(4) Les *annuités* dues par l'État, en remboursement des dites avances, sont calculées d'après la formule $a = \frac{Ar(1+r)^{n-1}}{(1+r)^n - 1}$, qui tient compte du paiement au 1^{er} janvier de l'année suivant l'exécution des travaux, et dans laquelle la valeur du taux d'intérêt r est établie de manière à indemniser la Compagnie de la charge qu'elle supporte en payant semestriellement l'intérêt et l'amortissement de ses obligations, tandis qu'elle n'est remboursée que par un versement annuel. — Pour le montant des annuités dues en exécution des conventions de 1883, voir les notes se rapportant aux années 1890 § Ch, 1900 § Dh, 1905 § Bh.

(5) V. les données statistiques relatives aux années 1890 § Ca, 1900 § Da, et 1905 § Ba.

Conv. 1883
(art. 8).

térêt — laquelle était liquidée au 31 décembre 1882 à la somme de 150.636.551 fr. 47 (intérêts compris) — moyennant prise en charge, à forfait, par la Compagnie, des dépenses correspondant à la part contributive de l'État dans les travaux : 1° d'établissement ou d'agrandissement des gares de jonction ; 2° de superstructure restant à exécuter pour établir à simple voie les lignes concédées ; 3° de superstructure de la seconde voie sur les lignes concédées, jusqu'à concurrence de 182 kilomètres (1).

(art. 8.) Di). — *Secondes voies* ultérieures (2) à exécuter dans les mêmes conditions que précédemment (V. 1875Gh), moins, toutefois, la limitation de 100.000 francs par kilomètre.

(art. 9.) Dj). — *Compte général d'exploitation* — unique à partir du 1^{er} janvier 1883 pour toutes les lignes en exploitation complète et sans distinction entre l'ancien ou le nouveau réseau (3) — dans lequel il était fait masse des recettes, des dépenses (4) et des charges de toute nature, y compris les *travaux complémentaires* (5) exécutés à toute époque conformément à des pro-

(1) Le complément des travaux de *seconde voie* immédiatement nécessaires restait à la charge de l'État, la Compagnie lui faisant l'avance des fonds nécessaires comme il est dit au paragraphe Dg ci-dessus.

(2) C'est-à-dire en dehors des secondes voies prévues au paragraphe Dh ci-dessus.

(3) Par suite, l'*ancien* et le *nouveau réseau* ne sont plus maintenus qu'à titre théorique dans le classement des lignes de l'Est. Il en est de même pour les autres Compagnies, à l'exception de celles du Nord et du P.-L.-M. pour lesquelles la garantie continue, comme précédemment, à ne s'appliquer qu'au nouveau réseau seulement.

(4) Parmi ces dépenses furent notamment portées, jusqu'à concurrence de 35 millions, les charges relatives au *fonds de roulement* nécessaire pour les approvisionnements.

(5) A observer qu'avant 1883, les *travaux complémentaires* étaient, pour chaque ligne, limités par un maximum ; qu'ils nécessitaient un décret rendu en Conseil d'État ; qu'ils n'étaient admis en compte qu'au point de vue du partage des bénéfices ; qu'ils n'avaient enfin aucune influence sur le montant éventuel du prix de rachat (V. 1883Dp, 2°).

jets approuvés par le Ministre des Travaux publics et dans la limite des crédits annuellement fixés par un article de la loi de finances.

Loi visée
(art. 2).

Dk). — *Garantie d'intérêt égale* au solde déficitaire du compte précédent, y compris le *revenu réservé aux actionnaires* fixé, à l'avenir, au chiffre de 20.750.000 francs (1).

Conv. 1883
(art. 10).

Di). — *Échéance de la garantie d'intérêt* reportée — pour toutes les lignes du réseau de l'Est — au terme fixé par la convention de 1875, c'est-à-dire au 31 décembre 1934 (V. 1875Gd) (2).

(art. 8,
dernier §).

Dm). — *Remboursement de la garantie*, avec intérêts simples à 4 0/0, quand l'excédent du revenu net (3), calculé comme il est dit à l'article 9 de la convention, dépasserait le revenu réservé aux actionnaires (V. 1883Dj et Dk).

(art. 10).

Dn). — *Compte d'exploitation partielle*, créé en vue de permettre — jusqu'au 1^{er} janvier suivant l'achèvement de l'ensemble des lignes notées aux paragraphes Da et Db ci-dessus — l'imputation temporaire au compte de premier établissement, des insuffisances de recettes de ces lignes (y

(art. 11).

(1) Somme correspondant à l'attribution d'un *dividende minimum* de 35 fr. 50 par action, ainsi qu'il résulte de la division du chiffre de 20.750.000 francs par le nombre d'actions. Ce mode de calcul n'était pas aussi simple dans les conventions antérieures, lesquelles mentionnaient seulement la somme nécessaire pour ménager un certain dividende aux actionnaires toutes les fois que le revenu de l'ancien réseau ne tomberait pas au-dessous du revenu réservé.

(2) Le terme du 31 décembre 1934 ne s'appliquait précédemment qu'aux seules concessions accordées par la convention de 1875.

(3) Cet *excédent du revenu net* peut aussi provenir soit de conversions obligatoires ou facultatives, soit des disponibilités que laissera, dans les dernières années de la concession, l'amortissement complet des actions et de certaines séries d'obligations.

compris celles de la convention de 1875), par rapport aux sommes nécessaires pour couvrir les charges d'emprunts et les frais d'exploitation de l'ensemble des concessions de 1875 et de 1883 (1).

Conv. 1883
(art. 12).

Do). — *Partage des bénéfices*, à raison de deux tiers pour l'État (2) et d'un tiers pour la Compagnie quand — après remboursement de la garantie et paiement des insuffisances du compte d'exploitation partielle — les recettes seraient suffisantes pour couvrir les charges définies dans l'article 9 de la convention, augmentées d'une somme de 29.500.000 francs (3).

(art. 15).

Dp). — Enfin, en cas de *rachat par l'État*, la convention de 1883 conférait à la Compagnie de l'Est (4) :

1° la faculté de demander que toute ligne dont la *mise en exploitation* (5) remonterait à moins de quinze ans fût évaluée non d'après son produit net, mais d'après son prix réel de premier établissement;

2° le droit au remboursement de ses *dépenses complémentaires* de premier établissement — autres que celles du matériel roulant — sous déduction d'un quinzième pour chaque année écoulée depuis la clôture de l'exercice dans lequel auront été exécutés les travaux;

(1) Le *compte d'exploitation partielle* fut ultérieurement modifié (V. 1890A). — Obligatoire pour les réseaux de l'Est, de l'Ouest et du Midi, ce compte n'avait qu'un caractère facultatif pour les réseaux du Nord, de P.-L.-M. et d'Orléans.

(2) Au lieu de moitié comme dans les conventions antérieures. Remarquons ici que la clause du *partage des bénéfices* n'avait encore, au 31 décembre 1905, donné lieu, sur le réseau de l'Est, à aucune application.

(3) Somme correspondant à l'attribution d'un dividende maximum de 50 fr. 50 par action avant partage avec l'État.

(4) Ces clauses finales, relatives au rachat des concessions, sont d'ailleurs communes à toutes les Compagnies.

(5) Et non plus la date de concession comme antérieurement (V. 1873Bc et 1874B).

3° l'assurance que, dans aucun cas, l'*annuité de rachat* (1), qui lui serait payée jusqu'à la fin de sa concession, ne pourrait être inférieure au revenu réservé aux actionnaires, augmenté des charges d'intérêt et d'amortissement des emprunts, calculées conformément aux articles 6 et 9 de la convention.

ANNÉE 1884

A). — Concession définitive du chemin de Jussey à Gray. — Une loi du 26 décembre 1884 rendit définitive la concession de la ligne Y (V. le tableau récapitulatif n° III), accordée à titre éventuel par la convention de 1883 et sous réserve de la déclaration d'utilité publique à intervenir.

B. L., 1885,
n° 894, p. 36.

B). — Ajournement de la construction du chemin de Sedan à la frontière belge. — A signaler ici une décision du Ministre des Travaux publics, datée du 5 juin 1884, déchargeant la Compagnie de l'Est de l'obligation de construire le chemin de Sedan à la frontière belge (ligne n° 63) précédemment concédé à titre définitif (V. 1873Ba).

Est, 1885,
p. 6.

ANNÉE 1885

A). — Concession du chemin de Mont-Saint-Martin à la frontière luxembourgeoise. — Une loi du 17 juillet 1885 concéda éventuellement la ligne n° 102 aux conditions de la convention

B. L., 1885,
n° 948, p. 433.

(1) Les sept dernières années d'exploitation sur lesquelles doit porter le calcul de l'*annuité de rachat*, en vertu de l'article 37 du cahier des charges, peuvent comprendre la période du fonctionnement de la garantie d'intérêt et celle du remboursement, ou cette dernière et celle du partage des bénéfices, ou ces trois périodes à la fois.

de 1883 et au titre des chemins non dénommés prévus dans cette convention (V. 1883Db).

B. L., 1885,
n° 952, p. 680.

La concession dont il s'agit devint définitive en vertu d'un décret du 17 août 1885.

B. L., 1885,
n° 946, p. 356.

B). — **Émission par l'État d'obligations sexennaires.** — Autorisé par l'article 14 de la loi de finances du 8 août 1885, le Ministre des Finances créa, pour le service de la *garantie d'intérêts*, une caisse spéciale alimentée par l'émission d'obligations à court terme (1).

B. L., 1889,
n° 1265, p. 160.

Une opération de ce genre fut d'ailleurs renouvelée en vertu de la loi de finances du 17 juillet 1889 (art. 36).

B. L., 1885,
n° 984, p. 1868.

C). — **Concession définitive du chemin de Brienne à Sorcy.** — C'est aussi en cette année 1885 que, par une loi du 23 décembre, fut déclarée d'utilité publique et, par suite, transformée en définitive, la concession — éventuelle depuis 1883 — de la ligne n° 103.

Est, 1886,
p. 48 et 57.

D). — **Exploitation de divers chemins d'intérêt local non concédés, dans le département des Ardennes.** — Par traité du 17 décembre 1885, conclu avec le préfet des Ardennes, la Compagnie de l'Est prit l'engagement de continuer d'assurer l'exploitation des chemins d'intérêt local de Carignan à Messempré, de Monthermé à Laval-Dieu et de Vrigne-Meuse à Vrigne-aux-Bois (lignes a, b, c) (2), aux mêmes conditions que par le passé (V. 1867C), c'est-à-dire contre remboursement des dépenses réelles d'exploitation, majorées de l'intérêt et de l'amortissement du matériel, réglés à 8 0/0 de la valeur de ce matériel.

(1) Les obligations à court terme émises pour la garantie d'intérêts — dites *sexennaires* par allusion à leur délai de remboursement — furent supprimées en 1892 (V. 1892). Elles étaient productives d'un intérêt à 3 0/0 payable par semestre.

(2) Nous avons vu que les lignes n° 36 et 37, également construites par le département des Ardennes avaient, précédemment, été incorporées au Réseau de l'Est.

Valable du 1^{er} janvier 1886 au 31 décembre 1897, ce traité était renouvelable, au gré des parties, par périodes de douze ans.

ANNÉE 1886

A). — Concessions à valoir sur les chemins non dénommés par la convention de 1883. — Une loi du 30 avril 1886 octroya au réseau de l'Est, à titre éventuel, la concession de 116 kilomètres (lignes n^{os} 104, 105, 106, 113, Z, 120 et 121) aux conditions de la convention de 1883 et à valoir sur les chemins non dénommés de cette convention (V. 1883Db).

B. L., 1885,
n° 1013, p. 651.

B). — Suppression des passages à niveau de la Petite-Ceinture. Participation du réseau de l'Est. — Par une loi du 16 août 1886 fut approuvée une convention du 8 mai précédent relative à la suppression des passages à niveau du chemin de fer de *Ceinture de Paris (R. D.)*.

B. L., 1886,
n° 1044, p. 834.

D'une manière générale, l'État supporta le tiers de la dépense, le surplus incombant à la Ville de Paris et au Syndicat de la Petite-Ceinture. Les Compagnies du Nord, de l'Est, de Lyon, d'Orléans et de l'Ouest, composant ce Syndicat, devaient avancer à l'État les fonds nécessaires, et ce, à raison d'un cinquième pour chacune d'elles (1).

(1) Au 31 décembre 1905, d'après les comptes de la Compagnie de l'Est, le montant des *annuités* dues par l'État en remboursement des avances faites par le réseau de l'Est (convention de 1886) était de 49.440 fr. 35, chiffre correspondant à une dépense de 1.127.383 fr. 88 (Rapport Est 1906, p. 89. — V. aussi le tableau récapitulatif n° I, page 152).

B. L., 1886,
n° 1038, p. 718.

C). — Concession définitive du chemin de Boissy-Saint-Léger à la ligne de Grande-Ceinture. — Le raccordement de Boissy-Saint-Léger (ligne n° 104) — prévu, à titre éventuel, dans la loi du 30 avril 1886 — fut déclaré d'utilité publique et définitivement concédé par décret du 26 août suivant.

ANNÉE 1887

B. L., 1887,
n° 1071, p. 341.

A). — Concession définitive du chemin de Toul à Nancy, par Pont-Saint-Vincent. — Une loi du 3 mars 1887 déclara d'utilité publique et, par suite, rendit définitive la concession — éventuelle depuis 1886 — de la ligne n° 105.

B. L., 1887,
n° 1094, p. 1058
et 1059.

B). — Concessions définitives des chemins de Verneuil à Marles et de Brie-Comte-Robert à Verneuil. — De même, deux décrets du 8 avril 1887 rendirent définitives les concessions des lignes n° 106 et 107, respectivement accordées, à titre éventuel, par les lois du 30 avril 1886 et du 20 novembre 1883.

B. L., 1887,
n° 1135, p. 1182.

C). — Exploitation du chemin d'intérêt local d'Avricourt à Blamont et à Cirey. — Aux mêmes conditions que celles précédemment notées pour les lignes des Ardennes (V. 1885D), un décret du 19 novembre 1887 approuva un traité des 16 et 24 juin 1886 intervenu entre la *Compagnie du chemin de fer d'Avricourt à Cirey* et la Compagnie de l'Est en vue de charger cette dernière de l'exploitation de la ligne d de notre tableau récapitulatif n° III (1).

(1) La durée de ce traité était fixée à dix années, prenant cours à partir du 1^{er} juillet 1886.

ANNÉE 1888

Mise sous séquestre du chemin de Vassy à Doulevant-le-Château. — En 1888, un décret du 20 décembre mit sous séquestre administratif(1) la ligne n° 78, en raison de l'insuffisance du personnel et du matériel de la *Compagnie du chemin de fer de Vassy à Doulevant-le-Château*, concessionnaire dudit chemin(2) (V. 1878G).

B. L., 1889,
n° 1229, p. 287.

ANNÉE 1889

A). — Concession du tramway de Gargan à Livry et rétrocession à la Compagnie de l'Est. — Un décret du 21 février 1889 déclara d'utilité publique l'établissement du tramway à vapeur de Gargan-Livry à Livry-Ville (ligne f de notre tableau récapitulatif n° III).

B. L., 1889,
n° 1276, p. 555.

En même temps, fut approuvé un traité du 11 novembre 1886 par lequel la *commune de Livry* rétrocéda à la Compagnie de l'Est, pendant toute la durée de sa concession, c'est-à-dire jusqu'au 26 novembre 1954 :

Est, 1890,
p. 53 et 63.

1° la *construction* dudit tramway au prix maximum de 234.000 francs (3).

(1) L'administration du séquestre du chemin de Vassy à Doulevant-le-Château fut confiée à M. *Nivoit*, ingénieur en chef des Mines.

(2) Un jugement du Tribunal de commerce de la Seine, en date du 16 novembre 1888, avait prononcé la résiliation du traité d'exploitation qui liait, pendant toute la durée de sa concession, la Société de Vassy à la Compagnie de l'Est (V. 1878Hb).

(3) Ces dépenses sont couvertes par une attribution d'obligations 3 0/0 nouveau de la Compagnie de l'Est.

B. L., 1890,
n° 1275, p. 509.

Est, 1890,
p. 65.

2° L'exploitation de cette même ligne secondaire (1), étant entendu qu'en conformité d'une convention du 14 mars 1889, approuvée par une loi du 18 juillet suivant, la Compagnie pourrait imputer à son *compte de garantie* (V. 1883Dj et Dk) les résultats de cette exploitation.

B. L., 1889,
n° 1254, p. 1127.

Est, 1889,
p. 14 et 55.

B). — Concessions à valoir sur les chemins non dénommés de la convention de 1883. — De nouvelles concessions, à valoir sur les chemins non dénommés de la convention de 1883 (V. 1883Db), firent l'objet d'une loi du 20 juin 1889. Elles comprirent une étendue de 95 kilomètres.

La concession du chemin de Bricon au raccordement de Chaumont (**ligne n° 108**) fut accordée à titre définitif; celle du chemin de Vitry-le-François à Lérouville (**ligne n° 109**) ne fut consentie qu'au simple titre éventuel (2).

ANNÉE 1890

B. L., 1890,
n° 1304, p. 77.

A). — Modification du compte d'exploitation partielle. — Une loi du 7 janvier 1890, approbative d'une convention du 20 avril 1889 intervenue entre l'État et la Compagnie de l'Est, modifia comme il suit le régime du compte d'exploitation partielle mentionné au sujet de l'année 1883, § Dn :

(1) La Compagnie de l'Est assure intégralement l'exploitation du tramway de Gargan à Livry, ayant été subrogée à tous les droits et obligations résultant, pour la commune de Livry, de l'acte de concession et du cahier des charges y annexé.

(2) Construites toutes deux dans un but purement stratégique, les **lignes n° 108 et 109** ont été respectivement accolées aux sections préexistantes des lignes de Paris à Belfort et de Paris à Avricourt.

Il fut entendu que les dépenses relatives aux chemins concédés en 1875 et en 1883 seraient reportées du compte d'exploitation partielle au *compte d'exploitation complète* : à partir : — soit du 1^{er} janvier 1890 pour les lignes entièrement ouvertes, à cette date, à l'exploitation ; — soit du 1^{er} janvier suivant leur ouverture dans toute leur étendue, pour les lignes qui, au 1^{er} janvier 1890, étaient à construire, en construction ou seulement exploitées en partie(1).

Est, 1890,
p. 51 et 67.

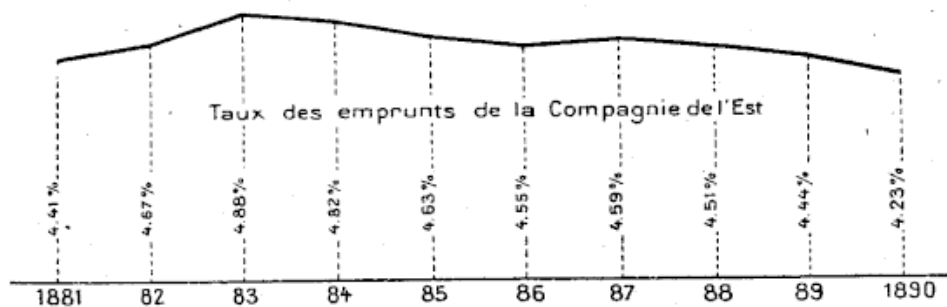
B). — **Concession définitive du nouveau chemin de Vitry-le-François à Lérouville.** — Par une loi du 8 août 1890 fut déclarée d'utilité publique et, par suite, transformée en définitive, la concession éventuelle de la **ligne n° 109 (V. 1889B)**.

B. L., 1890,
n° 1363, p. 972.

C). — **RÉSUMÉ DE LA PÉRIODE DE 1881 A 1890.** — Les données statistiques et graphiques ci-après résument la *vie économique* du Réseau de l'Est du 1^{er} janvier 1881 au 31 décembre 1890.

Pendant cette période décennale :

Ca). — Les **émissions d'obligations** portèrent sur 466.732 titres de 500 francs à 3 0/0, dont le prix de vente net moyen (2) oscilla de 416 fr. 07 à 349 fr. 80 par année, prix correspondant à un taux d'intérêt et d'amortissement variant de 4,23 0/0 (en 1890) à 4,88 0/0 en 1883.



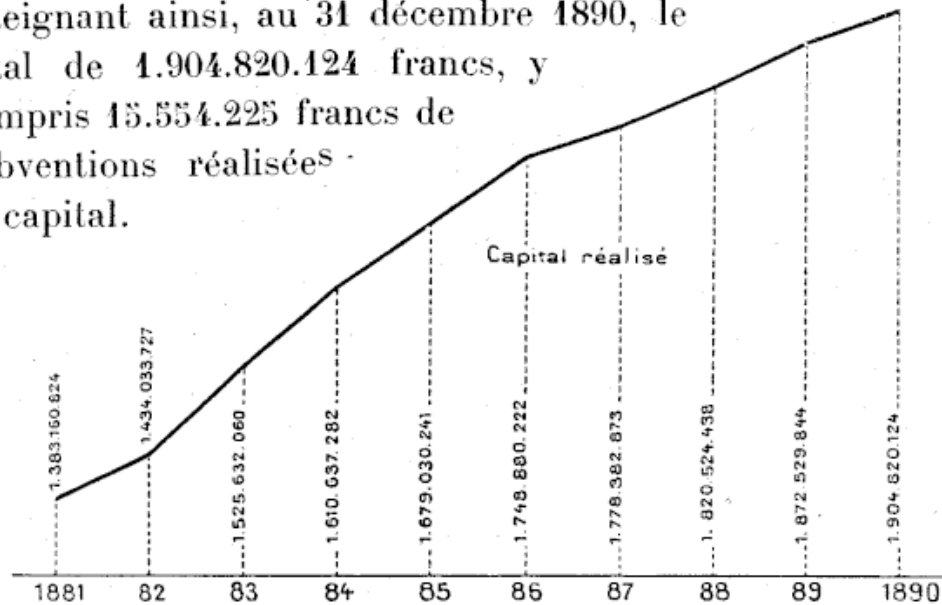
Est
1882 à 1891).

(1) Nous avons vu que l'imputation au *compte d'exploitation partielle* — c'est-à-dire, en cas d'insuffisance, au compte d'établissement et, par incidence au compte du capital-obligations — était précédemment prévue jusqu'à l'achèvement de l'ensemble des concessions de 1875 et de 1883.

(2) Après déduction des intérêts courus au jour de la vente des titres.

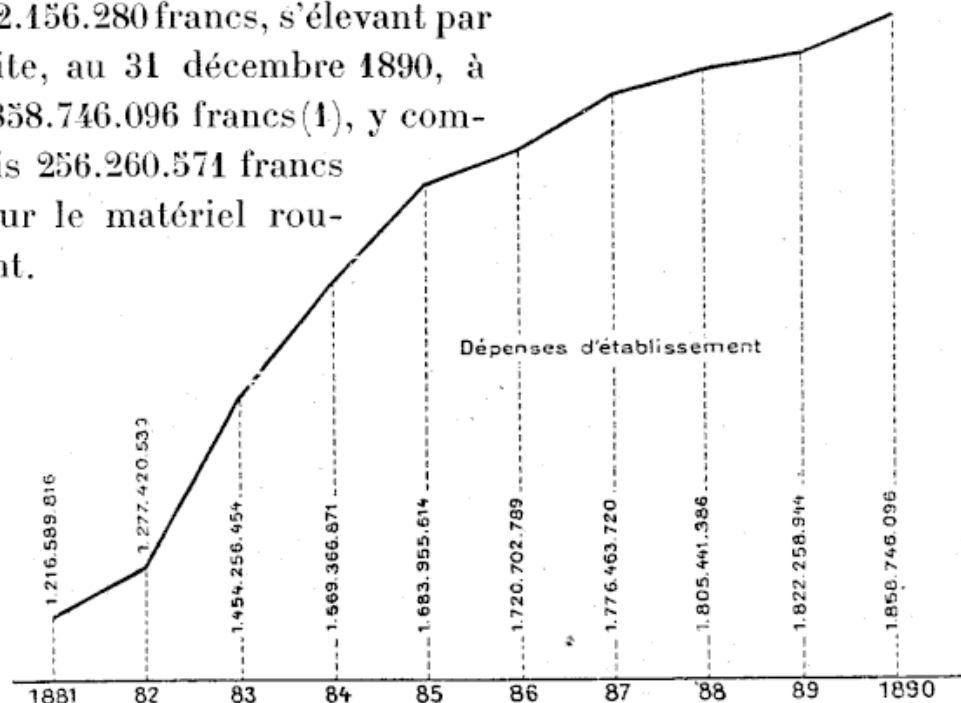
Cb). — Le **capital réalisé** s'accrut de 549.192.596 francs, atteignant ainsi, au 31 décembre 1890, le total de 1.904.820.124 francs, y compris 15.554.225 francs de subventions réalisées en capital.

Est
(1882 à 1891).



Cc). — Les **dépenses d'établissement** augmentèrent de 642.156.280 francs, s'élevant par suite, au 31 décembre 1890, à 1.858.746.096 francs (1), y compris 256.260.571 francs pour le matériel roulant.

St. (1882 à 1891).



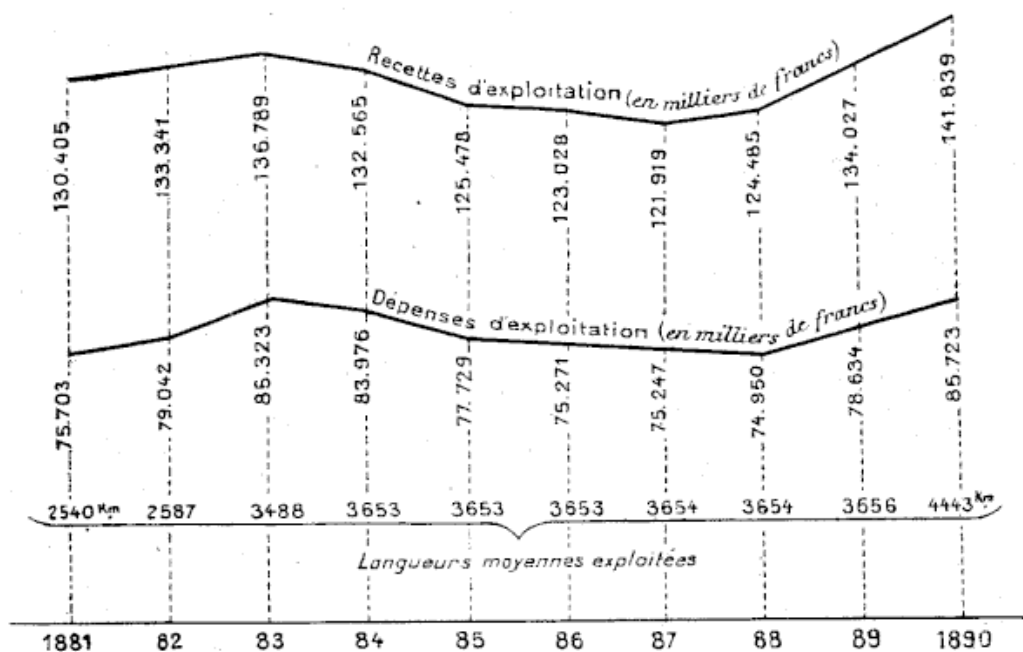
(1) Les dépenses d'établissement faites sur le Réseau de l'Est, au 31 décembre 1890, se décomposaient ainsi :

<i>Etat</i>	581.870.209 fr.	} soit par kilomètre.....	133.500 fr.
<i>Localités</i> ...	15.943.797		
<i>Compagnie</i> .	1.260.320.000			soit par kilomètre.....	231.584

Cd). — Les résultats de l'exploitation (1) varièrent annuellement :

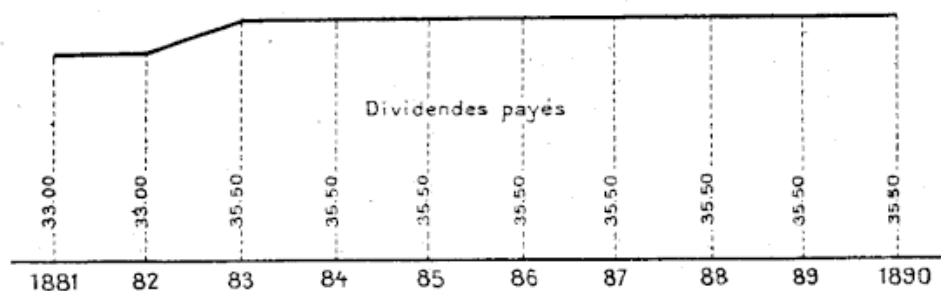
1° en recettes, du minimum de 121.918.749 francs (en 1887) au maximum de 141.839.001 (en 1890);

3° en dépenses, du minimum de 74.950.864 francs (en 1888) au maximum de 85.723.424 (en 1890).



Est
(1882 à 1891).

Ce). — Les dividendes payés aux actionnaires (2) furent de 33 francs en 1881 et 1882 et de 35 fr. 50 les autres années.



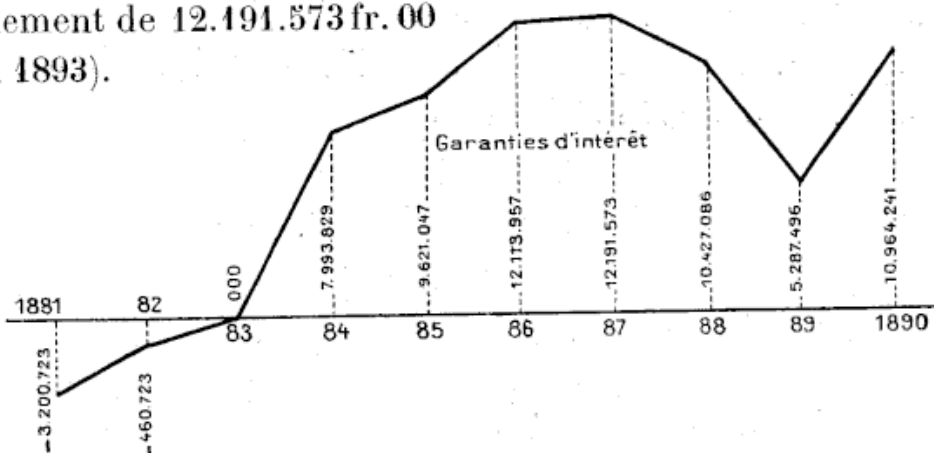
St. (d.D.),
1903, p. 131.

(1) Y compris les lignes exploitées par la Compagnie de l'Est pour d'autres Sociétés concessionnaires (V. l'Index, p. 11, au mot *Traités d'exploitation*).

(2) Le cours annuel moyen des actions de capital varia, pendant cette période décennale, du minimum de 727 fr. 66 (en 1883) au maximum de 862 fr. 26 (en 1890). Le cours moyen des actions de jouissance oscilla de 287 fr. 99 (en 1883) à 382 fr. 32 (en 1890).

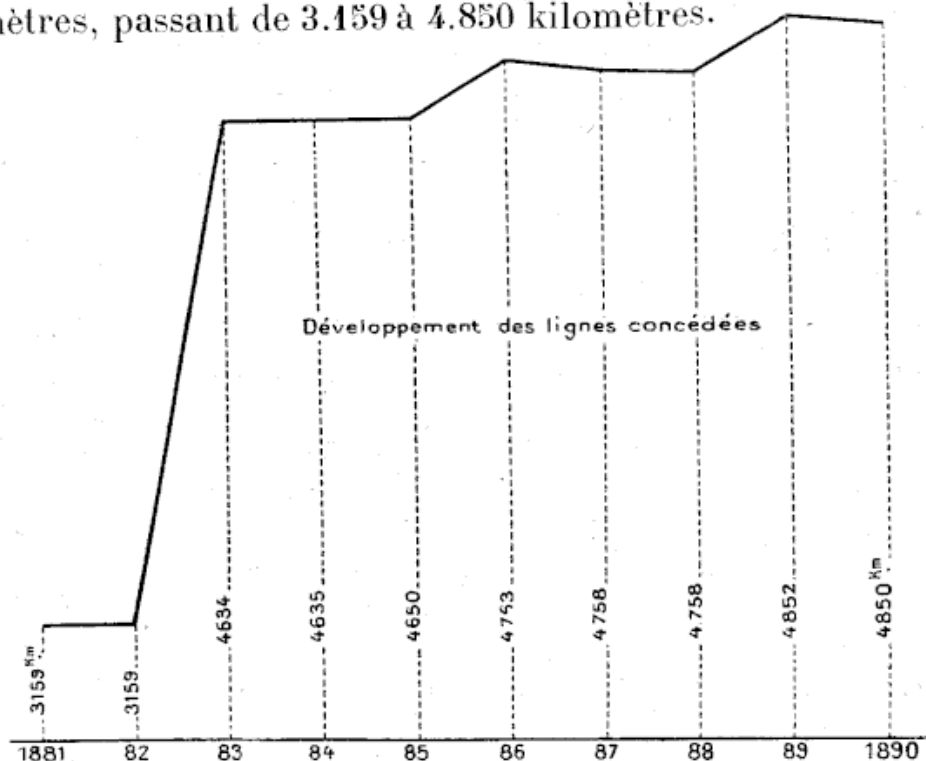
Cf). — Les sommes réclamées ou reversées (1) à l'État, par la Compagnie de l'Est, au titre de la **garantie d'intérêts** (2), varièrent du reversement de 3.200.723 francs (en 1881) au paiement de 12.491.573 fr. 00 (en 1893).

St. (d. D.),
1903, p. 139.



Cg). — Le développement des lignes concédées fut de 1.691 kilomètres, passant de 3.159 à 4.850 kilomètres.

St. (d. P.),
(1882 à 1891).



(1) Les reversements effectués par les Compagnies, au titre de la garantie d'intérêts, sont imputables sur les intérêts de la dette et non sur le capital.

(2) Au 31 décembre 1890, la dette de la Compagnie de l'Est au titre de la *garantie d'intérêts* était, en capital, de 47.750.378 francs; en intérêts, de 6.410.698 francs; en totalité, de 54.161.076 francs [Statistique des chemins de fer, 1890 (d. P.), tableau 9] (V. aussi la note portée à l'année 1870, § Df)

Ch). — La situation des concessions au 31 décembre 1890 est résumée au tableau ci-après :

RÉSEAU DE L'EST AU 31 DÉCEMBRE 1890	CONCESSIONS		LIGNES	
	DÉFINITIVES	ÉVENTUELLES	EXPLOITÉES	EN CONSTRUCTION OU A CONSTRUIRE
	Km.	Km.	Km.	Km.
<i>Ancien Réseau.....</i>	603	»	602	1
<i>Nouveau Réseau.....</i>	2.528	16	2.505	39
<i>Régime de 1883 (1)...</i>	1.613	90	1.117	586
TOTAUX (2).....	4.744	106	4.224	626

St. (d.P.),
1890, p. 26.

(1) Au 31 décembre 1890, le montant total des *annuités* dues par l'État en remboursement des avances en travaux et en argent faites pour son compte par la Compagnie de l'Est, en exécution des conventions de 1883, atteignait la somme de 4.885.821 fr. 27, correspondant à une dépense en capital de 17.953.622 francs (*Comptes rendus en exécution de l'article 37 de la loi de finances de 1899, année 1906, p. 40*).

(2) V. la note relative à l'année 1860, § Dh.

SECTION VI

PÉRIODE DE 1891 A 1900

ANNÉE 1891

Chemin de Toul à Nancy par Pont-Saint-Vincent. — Rectification du tracé. — Une loi du 1^{er} juin 1891 modifia le tracé de la ligne n° 105 précédemment fixé par la loi déclarative d'utilité publique du 3 mars 1887 (V. 1887A).

B. L., 1891,
n° 1408, p. 797.

ANNÉE 1892

Suppression des émissions d'obligations sexennaires. — L'article 43 de la loi de finances du 26 janvier 1892 mit fin à l'émission des obligations à court terme pour le paiement des *garanties d'intérêt* (V. 1885B) en décidant que les sommes dues de ce chef, aux Compagnies de chemins de fer seraient imputées, à l'avenir, sur les fonds du budget ordinaire (1).

B. L., 1892,
n° 1455, p. 153.

(1) Deux cent huit millions d'obligations à court terme avaient été émises, de 1886 à 1891, pour le paiement des garanties d'intérêt.

ANNÉE 1893

A). — Concessions à valoir sur les chemins non dénommés de la convention de 1883. — A valoir sur les chemins non dénommés de la convention de 1883 et aux conditions de cette convention, divers raccordements situés aux abords de la gare de Troyes (lignes n^{os} 110, 111 et 112) furent concédés à titre définitif par une loi du 18 mai 1893(1).

B. L., 1893,
n^o 1568, p. 65.

B). — Concession définitive de la section d'Esbly à Crécy. — Un décret du 18 août déclara d'utilité publique et, par suite, transforma en définitive la concession de la ligne n^o 113, section du chemin, éventuellement concédé en 1886, d'Esbly à Coulommiers.

B. L., 1893,
n^o 1585, p. 914.

ANNÉE 1896

Essai de conversion des obligations 5 0/0 de la Compagnie de l'Est. — Aux termes d'un arrêt de la Cour de cassation rendu le 21 avril 1896 (2), la Compagnie de l'Est dut renoncer à l'essai qu'elle avait tenté, soit d'amortir par anticipation ses

Dalloz, 1896,
1^{re} p., p. 484.

(1) Soit huit kilomètres en totalité, ce qui, avec les concessions antérieures, réduisait à 30 kilomètres la disponibilité sur les 250 kilomètres de chemins non dénommés de la convention de 1883.

(2) La Cour de cassation rejeta ainsi le pourvoi qu'avait formé la Compagnie de l'Est contre un arrêt de la Cour d'appel de Paris du 28 novembre 1895, confirmatif lui-même d'un jugement prononcé le 18 juillet précédent par le Tribunal civil de la Seine.

Est,
1895, p. 55 ;
1896, p. 50 ;
1897, p. 49.

obligations 5 0/0, remboursables à 650 francs, soit de réduire de 25 francs à 22 fr. 50 leur intérêt annuel (V. notre tableau récapitulatif n° II) (1).

En conséquence de cette décision judiciaire la Compagnie replaça dans leur situation antérieure les détenteurs des dites obligations, y compris ceux qui avaient bénévolement accepté la réduction proposée.

ANNÉE 1897

B. L., 1897,
n°1923, p.1985.

Exploitation du chemin d'intérêt local d'Avricourt à Cirey. — Par décret du 31 janvier 1897, fut approuvé le traité passé, les 18 juin et 28 juillet 1896, entre la *Compagnie du chemin de fer d'Avricourt à Blamont et à Cirey* et la Compagnie de l'Est en vue de charger cette dernière de l'exploitation dudit chemin de fer d'intérêt local (ligne d de notre tableau récapitulatif n° III).

De même que précédemment (V. 1887C), la Compagnie de l'Est assumait cette exploitation à condition de rester absolument étrangère aux chances de l'entreprise. Elle ouvrait simplement un compte à la Société locale, en ajoutant aux dépenses réelles d'exploitation l'intérêt et l'amortissement du matériel réglés à 8 0/0 de la valeur de ce matériel.

Contracté pour une durée de cinq ans à partir du 1^{er} janvier 1896, ce traité était renouvelable d'année en année par tacite reconduction.

(1) Sur les 368.828 obligations 5 0/0 créées de 1852 à 1856, il en restait encore 331.243 en circulation, entraînant une charge d'intérêt et d'amortissement de 5,401 0/0, taux considérable eu égard aux emprunts de 1895, qui s'effectuaient moyennement à 3,85 0/0 (V. le graphique de la page 135).

ANNÉE 1898

Rétrocession à la Compagnie de l'Est du chemin de Vireux à la frontière belge. — La concession de la ligne n° 2 (V. 1845A) fut rétrocédée à la Compagnie de l'Est en vertu d'une loi du 12 février 1898, portant approbation :

B. L., 1898,
n° 1939, p. 441.

Est, 1897,
p. 51, 62, 64.

a). — d'un traité du 9 avril 1897 aux termes duquel la Compagnie de l'Est s'engagea à payer à la *Société du chemin de fer d'Entre-Sambre-et-Meuse*, concessionnaire, une annuité de 20.000 francs jusqu'au 8 mars 1939, terme de la concession accordée à cette Société (1).

Est,
28 mai 1897,
p. 12.

b). — d'une convention du 12 avril 1897 intervenue entre le Ministre des Travaux publics et la Compagnie de l'Est, en vue notamment :

Est,
28 mai 1897,
p. 14.

1° de proroger jusqu'au 26 novembre 1954 la *durée de concession* du chemin de Vireux à la frontière belge (V. 1845A).

Conv. visée
(art. 1).

2° de faire application à ladite **ligne n° 2** du *cahier des charges* du réseau de l'Est (2) ;

3° d'autoriser la Compagnie à imputer à son *compte de garantie* (V. 1883Dj et Dk), les résultats de l'exploitation de cette entreprise, ainsi que les annuités représentant le prix de la cession.

(art. 3).

(1) Le chemin de fer de Vireux à la frontière belge était exploité, pour le compte de la Société d'Entre-Sambre-et-Meuse, par la *Compagnie du Grand Central belge*, dont toutes les concessions furent, à cette époque, rachetées par la Belgique.

(2) Sauf à maintenir les ouvrages d'art avec leurs dimensions actuelles (art. 2 de la convention).

ANNÉE 1900

B. L., 1900,
n° 2164, p. 2192

Est, 1900,
p. 54 et 67.

A). — **Abandon des concessions des chemins de Jussey à Gray et de Lure à Rupt.** — Une loi du 12 avril 1900, approbative d'une convention du 15 mai 1899, sanctionna l'abandon par la Compagnie de l'Est des concessions des **lignes Y et Z**, respectivement concédées à titre éventuel en 1883 et en 1886 (1).

B. L., 1900,
n° 2164, p. 2192.

Est, 1900,
p. 55 et 68.

B). — **Concession à valoir sur les chemins non dénommés de la convention de 1883.** — En compensation de la renonciation mentionnée ci-dessus, la loi et la convention précitées octroyèrent 59 kilomètres de concessions nouvelles au réseau de l'Est (2). La Compagnie obtint, en effet, aux conditions générales et au titre des chemins non dénommés de la convention de 1883 :

Loi visée
(art. 1 et 4).

Ba). — *Concession définitive* du chemin de Briey à Hussigny et à Villerupt (**ligne n° 114**), déclaré d'utilité publique par la loi du 12 avril 1900, acte étant pris, pour la construction de ce chemin, de l'offre d'une subvention de 3.877.500 francs, proposée tant par le département de Meurthe-et-Moselle que par les concessionnaires du nouveau bassin minier de Briey.

(1) Les concessions des **lignes Y et Z** devenaient inutiles, par suite de l'établissement d'un réseau de chemins de fer d'intérêt local et de tramways dans le département de la Haute-Saône.

(2) En tenant compte de la compensation des **lignes Y et Z** abandonnées et des **lignes** nouvelles n°s **114** et **116**, il restait à la Compagnie la disponibilité d'accepter encore 40 kilomètres de concessions sur les 250 kilomètres fixés par la convention de 1883.

Bb). — *Concession éventuelle*, et sous réserve de la déclaration d'utilité publique à intervenir, d'une ligne de Baronscourt à un point à déterminer du chemin de Briey à Hussigny et à Villerupt (ligne n° 416).

Conv. visée
(art. 2).

C). — **Concession définitive du chemin de Liart à Mézières.** — Par une loi du 16 juillet fut déclarée d'utilité publique et, par suite, rendue définitive, la concession — éventuelle depuis 1883 — de la ligne n° 415, de Liart à Mézières.

B. L., 1900,
n°2183, p. 529.

D). — **RÉSUMÉ DE LA PÉRIODE DE 1891 A 1900.** — Les données statistiques et graphiques suivantes résument la *vie économique* du Réseau de l'Est du 1^{er} janvier 1891 au 31 décembre 1900.

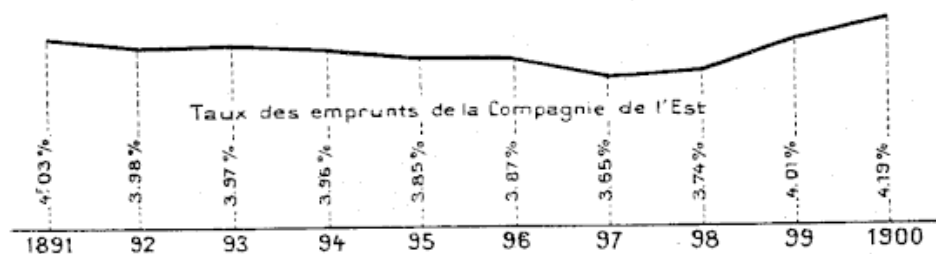
Pendant cette période décennale :

Da). — Les **émissions d'obligations** portèrent sur 490.004 titres de 500 francs, dont :

418.814 à 3 0/0 furent vendus à un prix net moyen (1) variant annuellement de 471 fr. 02 à 349 fr. 80 ;

et 71.820 obligations à 2 1/2 0/0 se négocièrent, à partir de 1897, entre les prix annuels moyens (1) de 452 fr. 92 et 404 fr. 35.

L'ensemble de ces émissions correspondit à un taux d'intérêt et d'amortissement oscillant de 3,65 (en 1897) à 4,19 (en 1900).

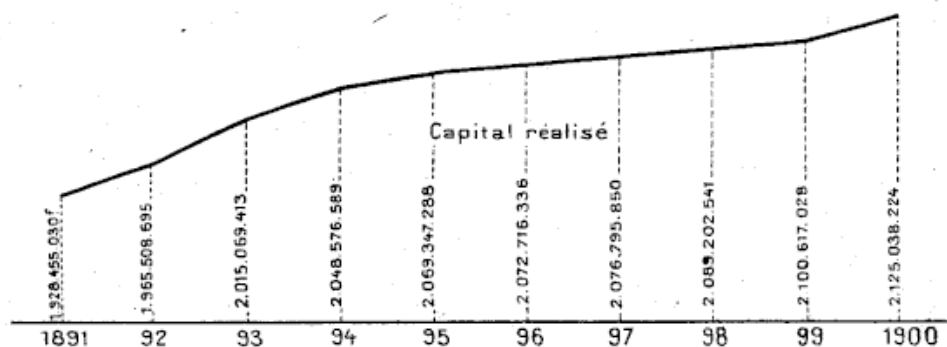


Est
(1892 à 1901).

(1) Après déduction des intérêts courus au jour de la vente des titres.

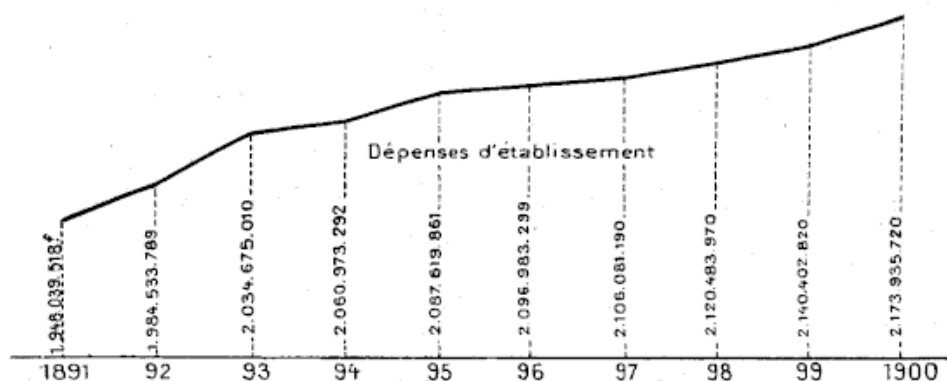
Db). — Le capital réalisé s'accrut de 220.218.100 francs, atteignant ainsi, au 31 décembre 1900, le chiffre total de 2.125.038.224 francs, y compris 15.906.225 francs de subventions en capital.

Est
(1892 à 1901).



Dc). — Les dépenses d'établissement augmentèrent de 315.189.624 francs, s'élevant par suite, au 31 décembre 1900, à 2.173.935.720 francs(1), y compris 312.569.682 francs pour le matériel roulant.

St. (d. P.),
1891 à 1901.



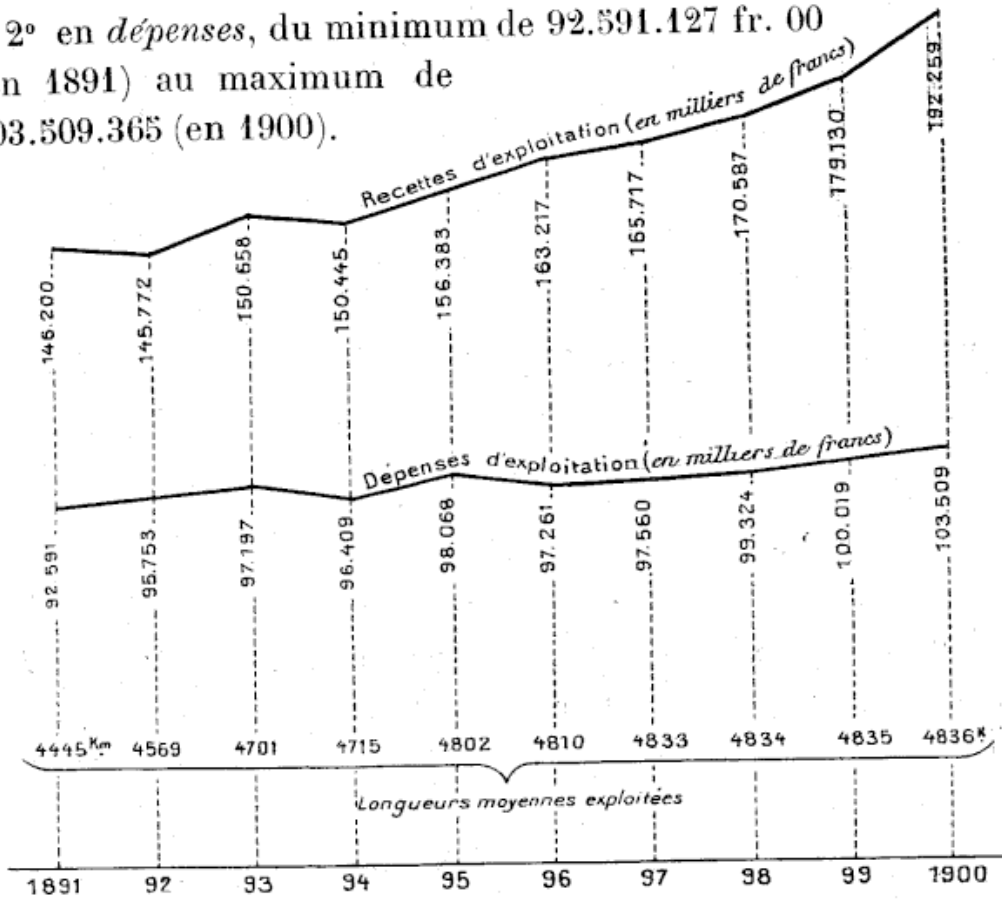
(1) Les dépenses d'établissement faites sur le Réseau de l'Est au 31 décembre 1900 se décomposaient comme il suit :

État.....	748.493.575 fr.	} soit par kilomètre....	160.152 fr.
Localités....	19.255.979		
Compagnie ..	1.405.686.166			soit par kilomètre.... 293.034

Dd). — Les résultats de l'exploitation (1) varièrent annuellement :

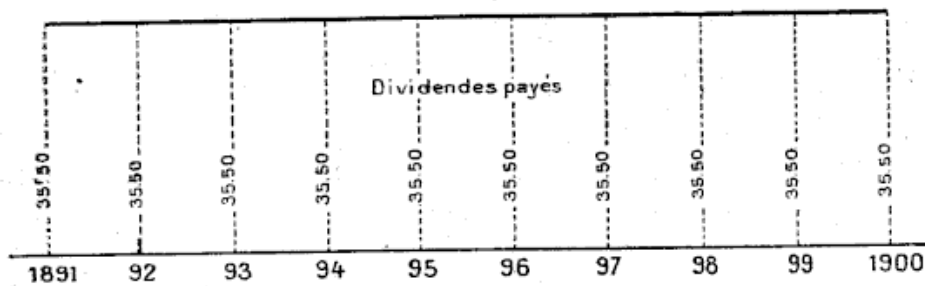
1° en recettes, du minimum de 145.772.022 francs (en 1892) au maximum de 192.259.453 (en 1900) ;

2° en dépenses, du minimum de 92.591.127 fr. 00 (en 1891) au maximum de 103.509.365 (en 1900).



Est (1892 à 1901).

De). — Les dividendes payés aux actionnaires (2) furent invariablement de 35 fr. 50 chaque année :



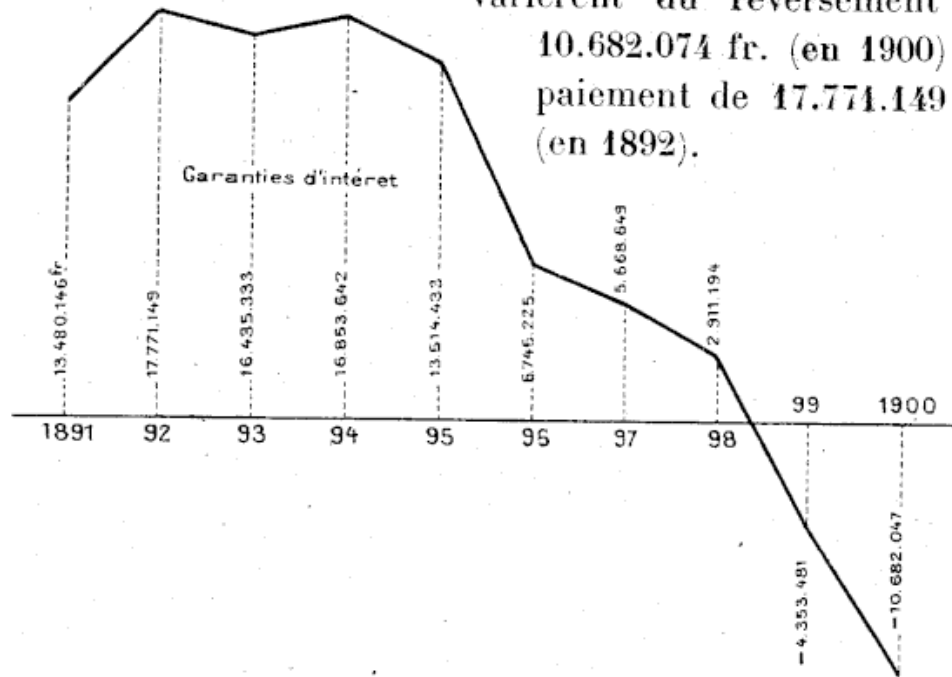
St. (d. D.), 1903, p. 131.

(1) V. la note 1 de la page 127.

(2) Le cours annuel moyen des actions de capital varia, pendant cette période décennale, du minimum de 906 fr. 02 (en 1891) au maximum de

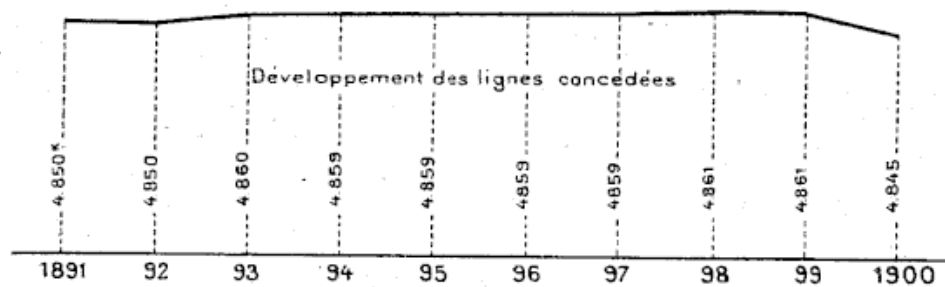
Df). — Les sommes réclamées ou reversées (1) à l'État par la Compagnie de l'Est au titre de la **garantie d'intérêts** (2) varièrent du reversement de 10.682.074 fr. (en 1900) au paiement de 17.771.149 fr. (en 1892).

St. (d. D.),
1903, p. 140.



Dg). — Le développement des lignes concédées passa de 4.850 à 4.845 kilomètres, soit un décroissement de 5 kilomètres, dû à des rectifications de chainage et à l'abandon de diverses concessions.

St. (d. P.)
(1892 à 1901).



1.087 fr. 31 (en 1898). Le cours moyen des *actions de jouissance* oscilla de 415 fr. 04 (en 1891) à 528 fr. 78 (en 1898).

(1) V. la note 1 de la page 128.

(2) Au 31 décembre 1900, la dette de la Compagnie de l'Est au titre de la *garantie d'intérêts* s'élevait en capital à 160.893.286 fr. 31 ; en intérêts, à 48.169.004 fr. 61 ; en totalité, à 209.062.200 fr. 92 (*Comptes rendus en exécution de l'article 37 de la loi de finances de 1899* (année 1902, p. 50). — V. aussi la note portée à l'année 1870, § Df.

Dh). — La situation des concessions, au 31 décembre 1900, est résumée au tableau suivant :

RÉSEAU DE L'EST au 31 DÉCEMBRE 1900	CONCESSIONS		LIGNES	
	DÉFINITIVES	ÉVENTUELLES	EXPLOITÉES	en CONSTRUCTION ou à CONSTRUIRE
	Km.	Km.	Km.	Km.
<i>Ancien réseau.....</i>	603	»	602	4
<i>Nouveau réseau.....</i>	2.530	46	2.507	39
<i>Régime de 1883 (1)....</i>	1.637	39	1.464	232
TOTAUX (2)...	4.790	55	4.573	272

St. (d. P.),
1900, p. 33.

(1) Au 31 décembre 1900, le montant total des *annuités* réclamées à l'État en remboursement des avances en travaux et en argent faites pour son compte par la Compagnie de l'Est, en exécution des conventions de 1883, atteignait la somme de 7.806.534 fr. 70, correspondant à une dépense en capital de 191.799.948 francs, chiffre non encore réglé par décision ministérielle (*Comptes rendus en exécution de l'article 37 de la loi de finances de 1889, année 1906, p. 40*).

(2) Voir la note relative à l'année 1860, § Dh.

SECTION VII

PÉRIODE DE 1901 A 1905

ANNÉE 1901

A). — **Décret modificatif de l'ordonnance de 1846 sur la police des chemins de fer (1).** — Nous ne ferons que mentionner, comme ne rentrant pas dans le cadre de cette étude, le décret du 1^{er} mars 1901 portant modification des titres I à IV (art. 1^{er} à 43) et VI à VIII (art. 51 à 80) de l'ordonnance du 15 novembre 1846 sur la police, la sûreté et l'exploitation des chemins de fer (V. 1846).

B. L., 1901,
n° 2281, p. 461.

B). — **Chemin de Gerbeviller à Bruyères. — Rectification de tracé.** — Une loi du 10 juin 1901 rectifia à nouveau le tracé de la ligne n° 86, déjà modifié une première fois par une loi du 5 février 1898.

B. L., 1901,
n° 2273, p. 204.

B. L., 1898,
n° 1939, p. 441.

C). — **Régularisation de la situation du chemin de Bazancourt à Bétheniville (2).** — Vint ensuite une loi du 13 juin 1901, appro-

(1) Le texte définitif du décret du 1^{er} mars 1901 figure au J. O. du 23 août 1901. Le rapport au Président de la République, à l'appui, accompagne, au J. O. du 4 mars 1901, le texte primitif de ce décret.

(2) La concession de la ligne de Bazancourt à Bétheniville devant expirer en 1970, on avait omis — lors de son classement comme chemin de fer d'intérêt général — de régler quelle serait la situation de cette ligne après 1954, date d'expiration normale de sa prise en charge par le réseau de l'Est.

bative d'une convention du 25 janvier 1900. Elle eut pour effet :

1° de soumettre la ligne n° 43 au cahier des charges général du réseau de l'Est (1);

B. L., 1901,
n° 2273, p. 206.

2° de décider qu'à l'expiration de la concession du réseau de l'Est (ou en cas de rachat) ce chemin d'intérêt général ferait retour à l'État, lequel se trouverait substitué aux droits et obligations de la Compagnie de l'Est vis-à-vis de la *Société du chemin de fer de la Suipe*, concessionnaire (V. 1879B et 1883B).

Est, 1900,
p. 58 et 72.

D). — Classement des chemins d'intérêt local de Remilly à Raucourt et de Remiremont à Cornimont. Service des obligations de la Moselotte. — La loi précitée du 13 juin 1901 (2) eut aussi pour conséquence — en conformité des articles 2 et 3 de ladite convention du 25 janvier 1900 — d'entraîner les modifications ci-après :

B. L., 1901,
n° 2273, p. 206.

Est, 1900,
p. 58 et 73.

Da). — Classement dans le réseau d'intérêt général des chemins de fer d'intérêt local (3) :

1° de Remilly à Raucourt (ligne n° 37), dont le département des Ardennes avait précédemment confié l'exploitation à la Compagnie de l'Est (V. 1875Aa);

Loi visée
(art. 2).

2° de Remiremont à Cornimont (ligne n° 77), dont la concession avait, en 1882, été rétrocédée à la Compagnie de l'Est par la *Société du chemin de fer de la Moselotte* (V. 1882B).

(1) Sauf en ce qui concerne les conditions techniques d'établissement, qui n'étaient pas modifiées (art 3 de la convention).

(2) D'après l'article 2 de la loi du 13 juin 1901, il devait être stipulé par décrets rendus en Conseil d'État sur l'indemnité qui pourrait être due aux départements des Ardennes et des Vosges, par suite du classement des lignes dont il s'agit. (Au 31 décembre 1903, aucune solution n'était encore intervenue.)

(3) En réalité, les lignes n°s 37 et 77 n'avaient plus d'intérêt local que le nom. Exploitées par la Compagnie de l'Est, elles étaient, en fait, soumises au régime des lignes d'intérêt général, tant au point de vue de leur gestion financière que de l'application des tarifs de grande et petite vitesse.

Conv. visée
(art. 2).

Db). — Report de la *durée de concession* de ces lignes (V. 1875A et 1877A) au terme adopté pour le Réseau de l'Est, soit au 26 novembre 1954.

(art. 2).

Dc). — Prise en charge par l'État, à partir du 27 novembre 1954, du service des intérêts et de l'amortissement des *obligations de la Moselotte*, qui seraient encore en circulation à cette époque (1).

(art. 3).

Dd). — Application auxdites **lignes n^{os} 37 et 77** du *cahier des charges* du réseau de l'Est, sauf en ce qui concerne leurs conditions techniques d'établissement, qui n'étaient pas modifiées.

ANNÉE 1902

B. L., 1902,
n^o 2403, p. 1826.

A). — **Raccordement des lignes de Grande Ceinture et de Paris à Mulhouse.** — Un décret du 4 avril 1902 déclara d'utilité publique, au compte des travaux complémentaires de premier établissement, la modification de la bifurcation, à Nogent-sur-Marne, de la **ligne n^o 10** et du Chemin de Grande Ceinture de Paris.

B. L., 1903,
n^o 2440, p. 886;
n^o 2457, p. 1955.

B). — **Quadruplement de voies dans la banlieue de Paris.** — Par décrets des 20 novembre 1902 et 4 avril 1903, furent déclarés d'utilité publique — conformément aux indications des plans généraux soumis aux enquêtes — les travaux à exécuter dans la banlieue de Paris pour la construction de nouvelles voies sur les **lignes n^{os} 3 et 10** entre Paris, d'une part, Gagny et Nogent-sur-Marne, d'autre part, les dépenses étant imputables au compte des travaux complémentaires de premier établissement.

(1) Soit, par conséquent, les obligations restant à amortir du 1^{er} mai 1955 au 1^{er} mai 1974. Voir notre tableau récapitulatif n^o II, page 158.

ANNÉE 1903

Concession définitive du chemin de Baroncourt à Audun-le-Roman. — Une loi du 27 juin 1903 déclara d'utilité publique la ligne n° 116 et transforma, par suite, en définitive la concession précédemment accordée à titre éventuel (V. 1900Bb).

B. L., 1903,
n°2464, p. 2532.

Acte fut pris, en outre, de l'offre d'une subvention totale de 3.278.000 francs souscrite par divers industriels intéressés à la construction de cette ligne (1).

ANNÉE 1904

A). — **Rétrocession à la Compagnie de l'Est du chemin de Vassy à Doulevant-le-Château.** — La concession de la ligne n° 78 — sous séquestre depuis quinze ans (V. 1888) — fut rétrocédée au réseau de l'Est, en vertu d'une loi du 6 janvier 1904 portant approbation :

B. L., 1904,
n°2503, p. 687.

Est, 1904,
p. 55.

Aa). — d'un traité du 26 décembre 1902, aux termes duquel la *Compagnie du chemin de fer de Vassy à Doulevant-le-Château* consentit à cette rétrocession moyennant le prix de 875.000 francs, dont 250.000 lui furent effectivement versés (2).

Est, 1904,
p. 71.

Le reliquat du prix de cession, soit 625.000 francs, resta

(1) Les subventions offertes par les Localités (départements, communes ou particuliers) pour l'exécution des lignes de 1883 viennent en déduction des dépenses générales mises à la charge de l'État (V. 1883Df).

(2) Par suite, la Société de Vassy à Doulevant entra immédiatement en liquidation judiciaire. En tenant compte d'un remboursement de 9.957 fr. 75 payé à l'État pour règlement de la créance du séquestre, cette liquidation permit de distribuer une somme de 180 francs par action de 500 francs.

acquis à la Compagnie de l'Est en remboursement d'une partie de la dette contractée envers elle par la Société rétrocessionnaire (1).

Est, 1904,
p. 74.

Ab). — d'une convention du 10 juin 1903, intervenue entre le Ministre des Travaux publics et la Compagnie de l'Est, en vue :

Conv. visée
(art. 2).

1° de ramener au 26 novembre 1954 la *durée de concession* du chemin de Vassy à Doulevant-le-Château (V. 1878G) (2).

(art. 3).

2° de stipuler que ladite ligne n° 78 resterait soumise au *cahier des charges* de la Société de Vassy;

(art. 4).

3° de faire application à cette ligne du régime financier du réseau de l'Est, particulièrement en ce qui concerne l'imputation au *compte de garantie* et les conditions de *rachat* (V. 1883Dj, Dk, Dp).

ANNÉE 1905

A). — Abandon éventuel de la concession du chemin de Sedan à la frontière belge, vers Bouillon. — A mentionner enfin l'acquiescement de la Compagnie de l'Est (lettre du 8 juillet 1905) à l'annulation — éventuellement projetée par le Ministre des Travaux publics — de la concession de la ligne n° 63.

Est, 1905,
p. 68.

Nous avons noté précédemment (V. 1873Ba) que le chemin de Sedan à la frontière belge, vers Bouillon, faisait partie des *concessions définitives* accordées à la Compagnie de l'Est pour lui tenir compte du démembrement causé à son réseau par la guerre franco-allemande.

(1) Dette contractée du fait de l'application des traités de construction et d'exploitation notés à l'année 1878, § H.

(2) La durée de la concession du chemin de Vassy à Doulevant-le-Château se trouvait ainsi diminuée de treize ans. En compensation de cette réduction, la Compagnie de l'Est fut exonérée, pour ce chemin, des frais de contrôle prévus par l'article 67 du cahier des charges.

B). — **RÉSUMÉ DE LA PÉRIODE DE 1901 A 1905.** — Comme complément des données statistiques indiquées précédemment par périodes décennales, les renseignements ci-après ont pour but de résumer la *vie économique* du réseau de l'Est du 1^{er} janvier 1901 au 31 décembre 1905 (1).

Pendant cette période quinquennale :

Ba). — Les **émissions d'obligations** portèrent sur 232.394 titres de 500 francs, savoir :

1° 151.654 obligations à 3 0/0, vendus à un prix net moyen (2) variant annuellement de 448,05 à 460,68,

Est
(1902 à 1906).

2° et 87.040 obligations à 2 1/2 0/0 négociées entre les cours annuels moyens (2) de 406,78 et de 415,61.

L'ensemble de ces émissions correspondit aux taux d'intérêt et d'amortissement ci-dessous :

Année 1901.....	4,199	0/0
— 1902.....	4,158	—
— 1903.....	4,175	—
— 1904.....	4,320	—
— 1905.....	4,270	—

Bb). — Le **capital réalisé** s'accrut de 107.795.383 francs. Le chiffre total de 2.232.834.057 francs, atteint au 31 décembre 1905, se décomposait ainsi :

Est,
1906, p. 93.

<i>Actions et obligations</i> (3).....	2.210.182.307	fr.
<i>Prêt amorti</i> (4).....	1.014.075	
<i>Subventions reçues en capital</i> (5).....	21.637.595	

TOTAL ÉGAL..... 2.232.834.057 fr.

(1) Ont été calculées par approximation les données récentes non encore publiées dans les statistiques officielles.

(2) Après déduction des intérêts courus au jour de la vente des titres.

(3) Voir notre tableau récapitulatif n° II (Titres financiers émis ou pris en charge, page 158).

(4) Voir aux années 1840, 1853; § Cd, et 1863; § Ch.

(5) Versements non remboursables effectués soit par l'État antérieurement à l'adoption du système des annuités, soit par les Localités (départements, communes ou particuliers), quand ces versements viennent en déduction des dépenses mises à la charge de la Compagnie.

Bc). — Les **dépenses d'établissement** augmentèrent de 204.962.719 francs, s'élevant par suite, au 31 décembre 1905, à 2.378.898.439 francs, y compris 353.954.178 francs pour le matériel roulant.

Ces dépenses d'établissement se décomposent ainsi :

État	764.901.848 fr.	} soit par kilomètre... 160.803 fr.
Localités ...	20.784.562	
Compagnie..	1.593.212.129	soit par kilomètre... 326.077

Bd). — Les **résultats de l'exploitation** atteignirent annuellement (1) :

	1° en recettes (2) :	2° en dépenses (2) :
Année 1901.....	180.627.352 fr....	103.225.641 fr.
— 1902.....	183.902.795 fr....	106.203.089 fr.
— 1903.....	189.476.566 fr....	107.004.939 fr.
— 1904.....	192.546.527 fr....	107.836.880 fr.
— 1905.....	201.983.455 fr....	109.928.552 fr.

Est
(1902 à 1906).

St.(d.D.), 1903
p. 131.

Be). — Les **dividendes payés** aux actionnaires (3) furent invariablement de 35 fr. 50 chaque année.

Bf). — Les sommes réclamées à l'État ou reversées (4) par la Compagnie de l'Est au titre de la **garantie d'intérêts** (5) furent les suivantes :

(1) Voir la note 1 de la page 127.

(2) Ces résultats correspondent à des longueurs moyennes exploitées de 4.862 kilomètres en 1901 et 1902 et de 4.901 kilomètres pendant chacune des trois autres années.

(3) Le cours annuel moyen des *actions de capital varia*, durant cette période quinquennale, du minimum de 906 fr. 59 (en 1904) au maximum de 1.029 fr. 56 (en 1901). — Le cours moyen des *actions de jouissance* oscilla de 403 fr. 19 (en 1904) à 491 fr. 45 (en 1901).

(4) Voir la note 1 de la page 128.

(5) Au 31 décembre 1905, la dette de la Compagnie de l'Est, au titre de la *garantie d'intérêts*, s'élevait en capital à 166.309.299 fr. 84 ; en intérêts, à 66.711.536 fr. 11 ; en totalité, à 233.021.835 fr. 55 (Rapport de M. Bourrat, député, session extraordinaire de 1906, n° 508) (Voir aussi la note mentionnée à l'année 1870, § Df).

Année 1901, paiement par l'État de la somme de	1.855.702 fr.
— 1902 d°	2.841.000
— 1903, reversement par la Compagnie de.	900.429
— 1904 d°	2.890.260
— 1905 d°	10.078.605

St. (d.D),
1903, p. 139.

Bg). — Le développement des lignes concédées s'accrut de 41 kilomètres, passant de 4.845 à 4.886 kilomètres.

St. (d. P.).

Bh). — La situation des concessions au 31 décembre 1905 est résumée au tableau ci-dessous (Voir aussi le tableau récapitulatif n° III et, ci-après, la carte hors texte du Réseau de l'Est).

RÉSEAU DE L'EST au 31 DÉCEMBRE 1905	CONCESSIONS		LIGNES	
	DÉFINITIVES	ÉVENTUELLES	EXPLOITÉES	en CONSTRUCTION ou à CONSTRUIRE
	Km.	Km.	Km.	Km.
<i>Ancien réseau.....</i>	603	»	602	1
<i>Nouveau réseau.....</i>	2.573	16	2.550	39
<i>Régime de 1883 (1).....</i>	1.571	23	1.524	170
TOTAUX (2) ...	4.847	39	4.676	210

St. (d. P.).

(1) Au 31 décembre 1905, le montant total des *annuités* dues par l'État au réseau de l'Est, en exécution de la convention de 1883, était, d'après les comptes de la Compagnie, de 8.260.959 francs, chiffre correspondant à une avance en travaux et argent s'élevant en capital à 192.824.765 fr. 40 (Rapport Est 1906, p. 89).

(2) Voir la note relative à l'année 1860, § Dh.

FIN

TABLEAUX RÉCAPITULATIFS

Tableau I

TABLEAU RÉCAPITULATIF

DES

CHARGES DE L'ÉTAT

RELATIVES AUX CHEMINS DE FER D'INTÉRÊT GÉNÉRAL

ET PARTICULIÈREMENT AU

RÉSEAU DE L'EST

(avec renvois au texte de la Monographie)

Tableau I

TABLEAU DES CHARGES

RELATIVES AUX CHEMINS DE FER D'INTÉRÊT GÉNÉRAL

CHAPITRES des BUDGETS	OBJET DES DÉPENSES inscrites au BUDGET DE L'ÉTAT	PRÉVISIONS BUDGÉTAIRES de L'EXERCICE 1905
5	Intérêt des obligations à court terme émises pour le paiement des garanties de chemins de fer (2).....	»
7	Annuités aux Compagnies de chemins de fer pour les garanties d'intérêt de 1871-1872.....	2.482.303
8	Annuité à la Compagnie des chemins de fer de l'Est (3).....	20.500.000
9	Annuité à la Compagnie des chemins de fer de Paris-Lyon-Méditerranée.....	2.346.000
10	Annuité à la Compagnie du chemin de fer d'Orléans pour les lignes échangées entre elle et l'Etat.....	2.348.000
14	Annuités aux Compagnies de chemins de fer (4).....	41.915.469

A). — MINISTÈRE

(1) Aux annuités rappelées dans ce tableau comme étant inscrites au compte de la dette publique — annuités payables jusqu'aux échéances rappelées dans le texte de la Monographie — il y a lieu d'ajouter les dépenses de construction auxquelles l'Etat a pourvu à l'aide du produit de ses emprunts directs et qui atteignent environ 2.500 millions. La charge annuelle que représentent ces dépenses peut être évaluée à 130 millions, dont moitié est comprise dans la rente 3 0/0 amortissable et le surplus figure, presque en totalité, dans la rente 3 0/0 perpétuelle.

(2) Les obligations à court terme ne sont mentionnées ici que pour mémoire. Une somme de 1.328.750 francs était inscrite au chapitre 5 du budget de 1904.

152

BUDGÉTAIRES DE L'ÉTAT

ET PARTICULIÈREMENT AU RÉSEAU DE L'EST

DÉPENSES BUDGÉTAIRES sur L'EXERCICE 1905	RÉSEAU DE L'EST	SOMMES INSCRITES aux COMPTES de la Compagnie de l'Est	RENOUVOIS AU TEXTE de la MOROSINARIE (années et paragraphes)	RAPPEL des CHAPITRES du BUDGET
»	»	»	»	5
2.482.303	734.850,53	734.850,53	1885B-1892.....	7
20.500.000	20.500.000,00	20.500.000,00	1872D).....	8
2.346.000	»	»	»	9
2.348.000	»	»	»	10
41.915.469	4.180.845,90	4.180.845,90	1863Cb-1863Cc-1875Fa) 1875Ca-1875Cb).....	14

DES FINANCES (1)

(3) Bien que comprise dans les dépenses budgétaires de l'Etat relatives aux chemins de fer, l'annuité de 20.500.000 fr. payée à la Compagnie de l'Est constitue plus exactement une fraction des charges de la guerre de 1870-71.

(4) Les annuités payées aux Compagnies de chemins de fer sont inscrites au budget du Ministère des Finances (Compte de la Dette publique) quand elles se rapportent à des travaux départementaux terminés et reçus. Ces annuités figurent au budget du Ministère des Travaux publics pour le contraire lorsqu'elles correspondent à des travaux en cours d'exécution ou non complètement reçus.

Tableau I

Tableau I

Suite du Tableau des charges budgétaires de l'Etat general et particulièrement au Réseau de l'Est relatives aux chemins de fer d'intérêt

131

Tableau I

CHAPITRES des BUDGETS	OBJET DES DÉPENSES inscrites au BUDGET DE L'ÉTAT	PRÉVISIONS BUDGÉTAIRES de l'exercice 1905	DÉPENSES BUDGÉTAIRES sur l'exercice 1905		SOMMES INSCRITES aux COMPTES de la Compagnie de l'Est	REVOIS AU TEXTE de la MONOGRAPHIE (années et paragraphes)	RAPPEL des CHAPITRES du BUDGET
			ENSEMBLE des grands Réseaux	RÉSEAU DE L'EST			
B). — MINISTÈRE DES TRAVAUX PUBLICS							
44	Remboursement des avances autres que celles des Compagnies affectées à des travaux de chemins de fer.....	400.000	»	»	»	»	44
45	Annuités aux Compagnies de chemins de fer	7.700.000	1.942.440,35	49.440,35	1.965.928,96	1875Ch..... 1886B.....	45
46	Conventions autres que celles de la loi du 20 novembre 1883. Conventions approuvées par la loi du 20 novembre 1883 (2).	40.600.000	7.979.099,13	8.260.959,00	1883Df-1883Dg-1890Ch 1900Dh-1905Bh.....	»	46
47	Insuffisance des chemins non concédés construits par l'Etat, des chemins concédés sous séquestre et des lignes en déchéance.....	330.000	»	»	»	»	47
48	Garanties d'intérêt aux chemins de fer français.....	18.000.090	»	»	»	»	48
66	Études et travaux de chemins de fer exécutés par l'Etat.....	2.700.000	925,71	»	»	1883Dh-1883Dj-1883Dk 1890Cf-1900Df-1905Bf..	66
67	Études et travaux exécutés par l'Etat sur les fonds avancés par les compagnies, en exécution des conventions de 1883.....	(Mémoire)	»	»	»	»	67
68	Études et travaux de chemins de fer exécutés par le réseau de l'Etat.....	5.700.000	»	»	»	»	68
69	Travaux et matériel roulant complémentaires du réseau de l'Etat.....	10.000.000	»	»	»	»	69

(1) Les différences entre les colonnes 5 et 6 résultent de ce que les comptes des Compagnies (colonne 6) sont dressés par années d'exploitation, tandis que les paiements de l'Etat (colonne 5) s'établissent par exercice et de manière à comprendre : 1° une provision de 85 0/0 de la demande des Compagnies; 2° le reliquat des demandes antérieures approuvées par décisions ministérielles; 3° le solde, quand il y a lieu, des règlements contentieux.

(2) En comptant sur une dépense annuelle de 67 millions (chiffre alloué sur chacun des trois derniers exercices), pour l'exécution des lignes visées par les conventions de 1883, on peut évaluer que ces annuités croîtront moyennement de deux millions environ par an jusqu'au complet achèvement du programme de 1883.

(3) La somme inscrite au chapitre 66 s'applique à diverses liquidations d'entreprises de lignes de chemins de fer exécutées par l'Etat.

TABLEAU RÉCAPITULATIF
DES
TITRES FINANCIERS

ÉMIS OU PRIS EN CHARGE

PAR LES SOCIÉTÉS CONCESSIONNAIRES DES LIGNES COMPOSANT LE

RÉSEAU DE L'EST

(avec renvois au texte de la Monographie)

TABLEAU DES TITRES FINANCIERS ÉMIS OU PRIS EN CHARGE

PAR LES SOCIÉTÉS CONCESSIONNAIRES DES LIGNES COMPOSANT LE RÉSEAU DE L'EST

INDICATIONS DES TITRES	NOMBRE de TITRES ÉMIS	CAPITAL RÉALISÉ	CAPITAL A AMORTIR		CAPITAL AMORTI au 31 décembre 1905	ÉCHEANCE de FRANCE de L'AMORTISSEMENT	INTÉRÊT FIXE ou STATUTAIRE	REVENUS AU TEXTE de la MONOGRAPHIE (années et paragraphes)	
			PAR TITRE	TOTAL					TITRES AMORTIS	MONTANT
I. — CHEMINS DE FER D'INTÉRÊT GÉNÉRAL									
COMPAGNIE DES CHEMINS DE FER DE L'EST									
Actions.....	584.000	292.000.000	500	292.000.000	90.961	45.480.500	1 ^{er} janv. 1930	20,00	1845E—1853Cf—1854A—1864Ab—1864B.
Obligations :									
Sociétés fusionnées :									
Strasbourg- Bâle	2.775 20.000	3.052.000 10.000.000	1.250 625	3.468.750 12.500.000	2.775 20.000	3.468.750 12.500.000	1 ^{er} oct. 1891 1 ^{er} juill. 1903	50,00 25,00	1854Bc. 1852B — 1853Cd — 1854Bc.
Montereau-Troyes (2).....	3.293	3.210.675	1.250	4.116.250	1.279	1.598.750	1 ^{er} juill. 1927	50,00	1853Bc.
Mulhouse-Thann (3).....	165	165.000	1.000	165.000	165	165.000	1 ^{er} juill. 1860	50,00	1858c.
Ardennes.....	435.500	128.990.660	500	227.750.000	81.166	40.583.000	1 ^{er} janv. 1935	15,00	1864Ac.
Salines de Dieuze.....	5.900	1.534.000	500	2.950.000	1.251	625.500	1 ^{er} janv. 1949	15,00	1863B.
Moselle.....	2.400	720.000	500	1.200.000	172	86.000	1 ^{er} mai 1974	15,00	1882Bb-1901Dc.
Est :									
Emprunt 5 0/0 (4).....	292.828	138.979.400	650	190.338.200	48.372	31.441.800	1 ^{er} juin 1949	25,00	1853Bb — 1853Bc — 1853Cf — 1854Bb
	76.000	36.693.589	650	49.400.000	41.352	7.378.800	1 ^{er} juin 1952	25,00	1856 — 1858b — 1896.
Emprunt 3 0/0 (5)									
Ancien.....	1.399.820	394.133.010	500	699.910.000	304.921	152.460.500	1 ^{er} juin 1949	15,00	
Nouveau.....	898.533	270.451.983	500	449.266.500	142.897	71.448.500	1 ^{er} juin 1954	15,00	
Emprunt 2 1/2 0/0 (6).....	2.206.730	865.966.745	500	1.103.365.000	234.700	117.350.000	1 ^{er} sept. 1954	15,00	1856 — 1860Ca — 1870Da — 1880Ga
	152.560	64.284.525	500	76.280.000	6.400	3.200.000	1 ^{er} juill. 1954	12,50	1890Ca — 1900Da — 1905Ba.
TOTAUX.....	6.100.504	2.210.182.387		3.112.709.700	946.414	487.787.100			

(1) Emprunt de 24.000 obligations dont 20.000 seulement ont été émises.
 (2) Non compris 7 obligations amorties antérieurement à la fusion de la Compagnie de l'Est.
 (3) Non compris 233 obligations amorties antérieurement à la fusion.
 (4) Les obligations 5 0/0 comprennent, pour une part, les titres émis en vue de la fusion des sociétés de Biesme à Gray, de Strasbourg à Bâle et de Mulhouse à Thann (V. 1853Bb, 1854Bb, 1858b).
 (5) V compris les obligations émises en remplacement des subventions de l'Etat converties en annuités et les obligations relatives aux secondes voies et aux travaux à la charge de l'Etat.
 (6) La première émission des obligations 2 1/2 0/0 date de 1897.
 (7) Après le 1^{er} mai 1934, l'amortissement des obligations de la Moselle sera effectué par les soins de l'Etat (V. 1901Dc).

Suite du Tableau des titres
par les Sociétés concessionnaires

INDICATIONS DES TITRES	NOMBRE de TITRES ÉMIS	CAPITAL RÉELISÉ	CAPITAL A AMORTIR	
			PAR TITRE	TOTAL
COMPAGNIE DU CHEMIN DE Concessionnaire de				
Actions	10.000	5.000.000	500	5.000.000
Obligations	10.000	3.000.000	500	5.000.000
	20.000	8.000.000		10.000.000
COMPAGNIE DU CHEMIN DE Concessionnaire de				
Actions	2.800	1.400.000	500	1.400.000
COMPAGNIE DES CHEMINS Concessionnaire de				
Actions	1.000 ⁽²⁾	500.000	500	500.000
Obligations	3.000	900.000	500	1.500.000
	4.000	1.400.000		2.000.000
COMPAGNIE DU CHEMIN DE FER Concessionnaire				
Actions	500	250.000	500	250.000
COMPAGNIE DU CHEMIN DE FER Concessionnaire				
Actions	2.217	1.108.500	500	1.108.500
Obligations	2.000	570.000	500	1.000.000
	4.217	1.678.500		2.108.500

(1) Un fonds d'amortissement s'élevant à 50.806 Fr. 70 a été créé à la fin de 1902.

financiers, émis ou pris en charge,
des lignes composant le réseau de l'Est

CAPITAL AMORTI au 31 décembre 1905	TITRES ÉMIS	MONTANT	ECHÉANCE FINALE de l'AMORTISSEMENT	INTÉRÊT FIXE ou STATUTAIRE	RENOIS AU TEXTE de la MONOGRAPHIE (années et paragraphes)
FER D'ÉPERNAY A ROMILLY la ligne n° 42					
»	»	»	»	23,00	1868Ee — 1873E.
9.594	»	4.797.000	1 ^{er} janv. 1969	15,00	
9.594	»	4.797.000			
FER DE NANCY A VÉZELISE la ligne n° 40					
»	»	»	»	»	1868Ea — 1873Fa.
DE FER DE LA LORRAINE la ligne n° 41					
»	»	»	»	25,00	1868Ed — 1873Fd.
2.344	»	1.172.000	1 ^{er} janv. 1970	15,00	
2.344	»	1.172.000			
DE LA VALLÉE DE LA SUIPPE de la ligne n° 43					
197	»	98.500	1 ^{er} janv. 1932	25,00	1868Ef — 1879B — 1901C.
DE VASSY A SAINT-DIZIER de la ligne n° 35					
173	»	86.500	1 ^{er} janv. 1963	20,00	1865C-1865D.
314	»	157.000	1 ^{er} déc. 1955	15,00	
487	»	243.500			

(2) Voir la note relative à l'année 1868, S. Ed.

Suite du Tableau des titres financiers, émis ou pris en charge par les Sociétés concessionnaires des lignes composant le Réseau de l'Est

INDICATIONS DES TITRES	NOMBRE de TITRES ÉMIS	CAPITAL RÉALISÉ	CAPITAL À AMORTIR		CAPITAL AMORTI au 31 décembre 1906	ECHÉANCE FINANCIÈRE de l'AMORTISSEMENT	INTERÊT FIXE ou STATUTAIRES	REVENUS AU TEXTE de la MONOGRAPHIE (années et paragraphes)
			PAR TITRE	TOTAL				
II. — CHEMINS DE FER								
COMPAGNIE DU CHEMIN DE FER Concessionnaire								
Actions.....	1.200	600.000	500	600.000				
Obligations.....	1.632	816.000	500 } 600	902.600				
	2.832	1.416.000		1.502.600				
COMPAGNIE DU CHEMIN DE FER Concessionnaire								
Actions.....	1.200	600.000	500	600.000				
Obligations.....	1.632	816.000	500 } 600	902.600				
	2.832	1.416.000		1.502.600				
III. — LIGNES DE TRAMWAYS								
COMPAGNIE DES CHEMINS Rétrocessionnaire								
Obligations (3).....	1.039	423.675	500	519.500				
COMPAGNIE DES CHEMINS Rétrocessionnaire								
Obligations (3).....	1.039	423.675	500	519.500				
IV. — LIGNES DE TRAMWAYS								
COMPAGNIE DES CHEMINS Rétrocessionnaire								
Obligations (3).....	98	49.000	1 ^{er} sept. 1954	15.00	1889A.			

(1) En ce qui concerne les lignes a, b, c, non concédées, mais exploitées par la Compagnie de l'Est, le département des Ardennes avait, au 31 décembre 1906, contribué à leurs dépenses d'établissement pour une somme de 711.153 francs (St. (d. p.), 1906, p. 436).

(2) Intérêt statutaire de 13 francs pendant la période de construction.
(3) Les obligations affectées au tramway de Gargan à Livry font partie des obligations ordinaires 3 0/0 de la Compagnie de l'Est.

TABLEAU RÉCAPITULATIF
DES
LIGNES DE CHEMINS DE FER

CONSTITUANT AU 31 DÉCEMBRE 1905

OU AYANT CONSTITUÉ LE

RÉSEAU DE L'EST

(avec renvois au texte de la Monographie)

TABLEAU DES LIGNES DU RÉSEAU DE L'EST

CONCÉDÉES, ÉCHANGÉES, ABANDONNÉES OU SIMPLEMENT PROTÉGÉES PAR LA COMPAGNIE DE L'EST AU 31 DÉCEMBRE 1905

NUMÉROS (ou lettres) d'ordre	CONCESSIONS définitives (Dates des lois, ordonnances ou décrets)	DÉSIGNATION DES LIGNES (1)	LONGUEURS (1)	ANNÉES de l'ouverture A de l'exploitation		RENVOIS AU TEXTE DE LA MONOGRAPHIE (Années et paragraphes)	NUMÉROS (ou lettres) d'ordre
				A	B		
I. — CHEMINS DE FER D'INTÉRÊT GÉNÉRAL							
A	L. 17 juill. 1837	Mulhouse à Thann.....	18 Km.	1839		1837—1858Aa—1859Ae—1873Aa.....	A
B ₁	L. 6 juill. 1838	Strasbourg à la frontière actuelle.....	135	1840-1841		1838—1840—1854B—1859Ae { 1873Aa..... 1868Ag—1873C.....	B ₁
B ₂				1841			B ₂
1	O. 25 janv. 1845	Montereau à Troyes (ancienne gare).....	100	1848		1844—1847—1852F—1853B—1859Af.....	1
2	O. 8 mars 1845	Vireux à la frontière belge.....	2	1854		1845A—1859Af—1898.....	2
3	O. 27 nov. 1845	Paris à Avricourt (2).....	410	1859-1852		1842B—1845E—1851B—1859Ae—1902B.....	3
C	..... d°.....	Avricourt à Strasbourg.....	93	1852		1842B—1845E—1859Ae—1873Aa.....	C
4	..... d°.....	Epernay à Reims.....	30	1854		1845E—1859Ae.....	4
5	..... d°.....	Fronard à Pagny-sur-Moselle (Novéant).....	32	1850		1845E—1859Ae.....	5
D	..... d°.....	Novéant à Sarrebruck (Forbach).....	90	1850		1845E—1859Ae.....	D
6	D. 19 fév. 1852	Reims à Laon.....	51	1857		1852A—1857C—1859Af—1864Aa.....	6
E	D. 25 fév. 1852	Strasbourg (Vendenheim) à Wissembourg.....	57	1854-1859		1852B—1854Ba—1859Ae—1873Aa.....	E
F	D. 25 mars 1852	Metz à Thionville.....	30	1854		1852C—1859Ae—1873Aa.....	F
G	..... d°.....	Thionville à la frontière du Luxembourg.....	16	1859		1852C—1859Ae—1873Aa.....	G
7	D. 26 mars 1852	Blesme et Saint-Dizier à Gray.....	177	1854-1858		1852E—1853Bd—1859Af.....	7
8	D. 20 juill. 1853	Reims à Charleville.....	86	1858		1853Aa—1859Af—1864Aa.....	8
9	..... d°.....	Charleville-Mézières à Sedan.....	20	1858-1859		1853Aa—1859Af—1864Aa—1880A.....	9

(1) Les dénominations et longueurs des lignes sont généralement tirées de la Statistique des Chemins de fer (Documents principaux), publiée annuellement par le Ministère des Travaux publics. — Les noms entre parenthèses indiquent les points de soudure des lignes entre elles.

(2) Non compris le raccordement des gares de la Chapelle et de la Villette (1.400 mètres), considéré comme voie de service (V. 1851B).

*Suite du Tableau des lignes du Réseau de l'Est
Concédées, échangées, abandonnées ou simplement exploitées par la Compagnie de l'Est au 31 décembre 1905*

NUMÉROS (ou lettres) D'ORDRE	CONCESSIONS DEFINITIVES (Dates des lois, ordonnances ou décrets)	DÉSIGNATION DES LIGNES	LONGUEURS Km.	ANNÉES DE L'OUVERTURE A L'EXPLOITATION	RENOVIS AU TEXTE DE LA MONOGRAPHIE (ANNÉES ET PARAGRAPHES)	NUMÉROS (ou lettres) D'ORDRE
H	D. 20 juill. 1833	Creil à Beauvais.....	37	1857	1853Aa-1857C.....	H
10	D. 17 août 1833	Noisy-le-Sec à Flamboin Gouaix (1).....	86	1856-1858	1853Ca-1859Af-1902A-1902B.....	10
11	.....d°.....	Troyes à Chaumont (1).....	96	1856-1858	1853Ca-1859Af.....	11
12	.....d°.....	Vesoul à Petit-Croix (1).....	74	1856-1858	1853Ca-1859Af.....	12
I	.....d°.....	Petit-Croix à Mulhouse (1).....	35	1858	1853Ca-1859Af-1873Af.....	I
13	.....d°.....	Gretz à Coulommiers.....	33	1861-1863	1853Ca-1859Af.....	13
14	.....d°.....	Nancy (Blainville) à Port-d'Atelier.....	123	1857-1863	1853Ca-1859Af.....	14
15	.....d°.....	Vesoul (Valvire) à Gray.....	33	1857-1863	1853Ca-1859Af.....	15
16	.....d°.....	Paris (Bastille) à Vincennes.....	5	1859	1853Ca-1859Ae.....	16
17	.....d°.....	Vincennes à Saint-Maur (La Varenne).....	12	1859	1853Ca-1859Ae.....	17
J	D. 20 avr. 1854	Strasbourg à Kehl (2).....	13	1861	1854C-1859Ae-1873Aa.....	J
18	D. 18 janv. 1855	Longueville à Provins.....	7	1858	1855A-1859Af.....	18
K	.....d°.....	Chalmaison aux Ormes (3).....	3	»	1855A-1859Af-1883Db.....	K
19	D. 8 mars 1855	Culmont-Chalindrey à Vesoul.....	73	1856-1858	1853Cb-1855B-1859Af.....	19
20	D. 21 janv. 1857	Troyes à Bar-sur-Seine.....	29	1862	1857A-1859Af.....	20
L	.....d°.....	Raccordement des lignes de Mulhouse et de Vincennes (4).....	5	»	1857A-1868Aa.....	L
21	D. 10 juin 1857	Charleville à Givet et à la frontière belge (5) (vers Dinant et Namur).....	67	1859-1861	1853Ab-1857B-1859Af-1864Aa.....	21
22	.....d°.....	Sedan à Audun-le-Roman.....	100	1859-1863	1857B-1859Af-1864Aa.....	22

(1) Conjointement avec les lignes ou sections de lignes nos 1, 3 et 7, ces concessions réunies forment l'établissement de la grande artère de Paris à Mulhouse.
(2) Y compris 5 kilomètres de longueur nette pour le pont sur le Rhin (V. 1854C).
(3) Ligne non construite et dont la concession fut plus tard abandonnée.

(4) Concession abandonnée et remplacée par celle de la ligne n° 39.
(5) La section de Givet à la frontière belge vers Dinant (3 kilomètres) est exploitée par la Compagnie du Nord (réseau belge).

Tableau III

Suite du Tableau des lignes du Réseau de l'Est
conclues, échangées, abandonnées ou simplement
plétées par la Compagnie de l'Est au 31 décembre 1905

1701

Tableau III

NUMÉROS (ou lettres) D'ORDRE	CONCESSIONS DÉFINITIVES (Dates des lois, ordonnances ou décrets)	DÉSIGNATION DES LIGNES	LONGUEURS	ANNÉES D'OUVERTURE À L'EXPLOITATION	RENOVOIS AU TEXTE DE LA MONOGRAPHIE (ANNÉES ET PARAGRAPHES)	NUMÉROS (ou lettres) D'ORDRE
M	D. 10 juin 1857	Audun-le-Roman à Thionville.....	17	1863	1857B-1859Af-1864Aa-1873Aa.....	M
23	.....d°.....	Longwy à Longwy et à la frontière belge vers Arlon (1).....	21	1863	1857B-1859Af-1864Aa.....	23
24	.....d°.....	Reims à Soissons.....	54	1862	1857B-1859Af-1864Aa.....	24
25	D. 3 juill. 1857	Châlons à Mourmelon.....	25	1857	1857E-1859Ae.....	25
N	D. 11 juin. 1839	Thann à Wesseling.....	12	1863	1859Ad-1859Ac-1873Aa.....	N
26	D. 12 déc. 1860	Givet à la frontière belge vers Morialmé (2)	1	1863	1860B-1862B-1864Aa.....	26
27	D. 6 juill. 1862	Mezières à Hirson (3).....	35	1869	1859Ac-1859Af-1862D-1882D.....	27
O	D. 16 août 1862	Dieuze à Avricourt.....	22	1864	1861A-1861B-1862E-1863B-1873Aa.....	O
28	D. 11 juin 1863	Épinal à Remiremont.....	24	1864	1860A-1863Cb.....	28
29	.....d°.....	Lunéville à Saint-Dié.....	30	1864	1860A-1863Cb.....	29
P	.....d°.....	Strasbourg à Barr, à Mutzig et à Was- selonne.....	49	1864	1863Cb-1873Aa.....	P
Q	.....d°.....	Haguenau à Niederbronn.....	21	1864	1863Cb-1873Aa.....	Q
R	.....d°.....	Niederbronn à Thionville.....	153	1869	1861A-1861B-1863Cb-1873Aa.....	R
30	.....d°.....	Châtillon-sur-Seine à Chaumont (Bricou).....	43	1866	1861A-1861B-1863Cb.....	30
31	.....d°.....	Chaumont (Bologne) à Pagny-sur-Meuse.....	95	1867-1873	1861A-1861B-1863Cb.....	31
S	.....d°.....	Sainte-Marie-aux-Mines à Schlesstadt.....	21	1864	1861A-1861B-1863Cb-1873Aa.....	S
T ₁	.....d°.....	Belfort à la frontière actuelle.....	18	)	1873Ac.....	T ₁
T ₂	.....d°.....	De la frontière à Guebwiller.....	31	1870	1862C-1863Cb { 1873Ac..... 1873Aa.....	T ₂

(1) La section de Longwy à la Belgique (5 kilomètres) est exploitée par l'Administration des chemins de fer de l'Etat belge.
(2) Ligne exploitée par l'Administration des chemins de fer de l'Etat belge.

(3) Non compris la déviation de Tornues à Avrillers (20 kilomètres) considérée comme voie dévi-
tement.

Suite du Tableau des lignes du Réseau de l'Est
concedées, échangées, abandonnées ou simplement exploitées par la Compagnie de l'Est au 31 décembre 1905

NUMÉROS (ou lettres) D'ORDRE	CONCESSIONS définies (Dites des lois, ordonnances ou décrets)	DÉSIGNATION DES LIGNES	Km.	ANNÉES DE L'OUVERTURE A L'EXPLOITATION	RENOIS AU TEXTE DE LA MONOGRAPHIE (ANNÉES ET PARAGRAPHS)	NUMÉROS (ou lettres) D'ORDRE
32	D. 11 juin 1863	Reims à Batilly et raccordement (1).....	172	1863-1873	1862A-1863Cb.....	32
U	.....de.....	Batilly à Metz.....	13	1863-1873	1863Cb-1873Aa.....	U
33	.....de.....	Is-s.-Tille à Chahndrey.....	44	1874-1877	1861A-1861B-1863E-1875Fa-1875Fc-1875Gj.....	33
34	D. 26 août 1865	Bar-s.-Seine à Châtillon (St-Colombe).....	32	1868	1863Cc-1865B.....	34
35	D. 23 déc. 1865	Vassy à St-Dizier.....	22	1868	1865C-1865D-1881D.....	35
V	D. 15 juin 1867	Sarreguemines à la frontière prussienne.	1	1870	1867A-1873Aa.....	V
36	D. 9 nov. 1867	Amagne à Vouziers.....	27	1872	1867C-1873Db-1881Bb-1881C-1882D-1883Dd.....	36
37	.....de.....	Pont-Maugis à Raucourt et à Monzon (2).....	6	1873	1867C-1875A-1875Aa-1875Ab-1875Ad.....	37
38	D. 25 déc. 1867	Arches à Laveline.....	24	1869-70	1867D-1881Bc-1881C-1883Cc.....	38
39	D. 11 juill. 1868	La Varenne (St-Maur) à Boissy-St-Léger.....	5	1872-74	1868Aa.....	39
40	D. 26 juill. 1868	Nancy à Vézelize et embranchement.....	34	1872-81	1868Ea-1873Fa-1875Fb-1875Gk-1879Ea-1881D.....	40
41	.....de.....	Nancy vers Château-Salins et Vic (3).....	24	1873	1868Eb-1872A-1873Fb-1875Fb-1875Gk-1879Ea-1881E.....	41
42	D. 12 nov. 1868	Epernay (Oiry) à Romilly.....	84	1870-72	1868Ee-1873E-1875Gk-1879Eb.....	42
43	D. 27 nov. 1868	Bazancourt à Béheniville.....	17	1872	1868Ef-1879B-1883B-1901C.....	43
44	D. 2 janv. 1869	Boissy-St-Léger à Brie-Comte-Robert.....	14	1875	1868Ab-1869A.....	44
45	D. 21 août 1869	Lérouville à Sedan (Pont-Maugis).....	143	1874-76	1868C-1868D-1869B-1874D-1875Ab-1879I-1879J-1881C-1883Df.....	45
46	D. 16 fév. 1870	Sens à Troyes et à Châlons.....	161	1873-75	1864C-1868B-1868C-1868D-1870A-1878C-1883Dc-1883Df.....	46
X1	D. 3 août 1870	Remiremont à la frontière actuelle (4).....	37	»	»	X1
X2	.....de.....	De la frontière à Wesserling.....	13	»	»	X2

(1) Moins la section de Mourmelon à Saint-Hilaire-en-Temple (10 kilomètres) déjà comprise à l'article n° 57.
(2) Non compris 10 kilomètres de Pont-Maugis à Monzon, compris à la ligne n° 45 (V. 1875Ac).

(3) Non compris 12 kilomètres sur le territoire d'Alsace-Lorraine, rétrocédés à l'Allemagne.
(4) Chemin non construit et dont la concession fut ultérieurement remplacée par les lignes n° 57 et 94.

Tableau III

174 175

Tableau III

Suite du Tableau des lignes du Réseau de l'Est exploitées par la Compagnie de l'Est au 31 décembre 1905
concedées, échangées, abandonnées ou simplement

NUMÉROS (ou lettres) d'ordre	CONCESSIONS DÉFINITIVES (Dates des lois, ordonnances ou décrets)	DÉSIGNATION DES LIGNES	LONGUEURS	ANNÉES DE L'OUVERTURE A L'EXPLOITATION		RENVois AU TEXTE DE LA MONOGRAPHIE ANNÉES ET PARAGRAPHES	NUMÉROS (ou lettres) d'ordre
47	D. 6 juin 1872	Bondy à Auhay-lès-Bondy.....	8	1875	1875	1872B—1878B—1880C—1880D—1883Dc.....	47
48	D. 6 nov. 1872	Nancois-le-Petit à Gondrecourt.....	35	1875	1875	1872C—1881Bd—1883Dc.....	48
49	D. 2 mai 1873	Laveline à St-Dié et embranchements sur Granges et sur Fraize.....	38	1875-76	1875-76	1873Da—1881Bc—1881C—1883Dc.....	49
50	L. 17 juin 1873	Longuyon à Pagny et embranchement sur Briey, Homécourt et Thiaucourt (1).....	97	1878-82	1878-82	1873Ba.....	50
51	.....d°.....	Longwy-Bas à Villersupt.....	18	1878	1878	1873Ba.....	51
52	.....d°.....	Aillevillers à Lure.....	31	1878	1878	1873Ba.....	52
53	.....d°.....	Aillevillers à Faymont.....	17	1881	1881	1873Ba.....	53
54	.....d°.....	Aillevillers à Plombières.....	11	1870	1870	1873Ba—1879L.....	54
55	.....d°.....	Belfort à la frontière suisse (2).....	12	1877	1877	1873Ba—1875B.....	55
56	.....d°.....	Coulomniers à la Ferté-Gaucher.....	19	1881	1881	1873Ba.....	56
57	.....d°.....	Remiremont à St-Maurice.....	29	1879	1879	1873Ba.....	57
58	.....d°.....	Vitrey à Bourbonne-les-Bains.....	45	1880	1880	1873Ba.....	58
59	.....d°.....	Langres à Langres-Ville.....	6	1883	1883	1873Ba.....	59
60	.....d°.....	Champignoule à Jarville (3).....	7	1881	1881	1873Ba.....	60
61	.....d°.....	Montmédy (Vélosnes) à Ecouvriez et rac- cordement.....	3	1881	1881	1873Ba—1879A.....	61
62	.....d°.....	Epinal à Neuchâteau.....	76	1878	1878	1868C—1868D—1873Ba.....	62
63	.....d°.....	Sedan à la frontière belge vers Bouillon..	22	„	„	1873Ba—1884B—1905A.....	63
64	D. 29 juin 1873	Vouziers à Challange et à Apremont.....	39	1878	1878	1873Dd—1881Bd—1881C—1882D—1883Dc.....	64

(1) Non compris 2 kilomètres établis à l'emplacement de la seconde voie, non posée, de la ligne de Coulaons à Briey.

(2) Non compris 9 kilomètres de Morvillers à Delle empruntés à la Compagnie Paris-Lyon-Méditerranée.

(3) La ligne n° 00 constitue le chemin de fer de ceinture de Nancy.

Tableau III

176 77

Tableau III

Suite du Tableau des lignes du Réseau de l'Est
concedées, échangées, abandonnées ou simplement exploitées par la Compagnie de l'Est au 31 décembre 1905.

NUMÉROS (ou lettres) D'ORDRE	CONCESSIONS définitives (Dates des lois, ordonnances ou décrets)	DESIGNATION DES LIGNES	LONGUEURS	ANNÉES de l'ouverture à l'exploitation	RENVOLS AU TEXTE DE LA MONOGRAPHIE (ANNÉES ET PARAGRAPHES)	NUMÉROS (ou lettres) D'ORDRE
65	D. 8 août 1873	Lunéville (Mont-sur-Meurthe) à Gerbéviller	10	1882	1873Dc—1881Ba—1882C—1883Dc.....	65
66	.....do.....	Toul à Colombey.....	23	1881	1873Dc—1881Ba—1881C—1883Dc.....	66
67	D. 3 mars 1874	Vézelize à Mirecourt.....	24	1879	1874A—1875Fb—1875Fc—1875Gj—1875Gk—1879Fa—1881D	67
68	D. 31 déc. 1875	Granges à Gérardmer.....	12	1878	1875D—1881Bc—1881C—1883Dc.....	68
69	L. 31 déc. 1875	Révigny à Vouziers (Challerange).....	67	1882	1875Ga.....	69
70	.....do.....	La Ferté-Milon à Château-Thierry.....	47	1884-85	1875Ga—1879G.....	70
71	.....do.....	Mézy à Esternay.....	45	1884-85	1875Ga.....	71
72	.....do.....	Esternay à Romilly.....	33	1884	1875Ga.....	72
73	.....do.....	Châtillon à Is-s-Tille et raccordement(1).	72	1882	1875Ga.....	73
74	.....do.....	Recey (Poison-Benueve) à Langres-Ville	44	1883	1875Ga.....	74
75	.....do.....	Is-sur-Tille à Gray.....	46	1888	1875Ga.....	75
76	.....do.....	Raccordements de la ligne de Vincennes avec la Ceinture (de la ligne d'Avricourt	1	1878	1875Gm—1877B.....	76
76 bis	.....do.....	.....	1	»	1875Gm.....	76 bis
77	D. 24 fév. 1877	Remiremont à Cornimont.....	21	1879	1877A—1882B—1901D.....	77
78	L. 26 déc. 1878	Vassy à Doulevant-le-Château.....	16	1884	1878G—1878H—1888—1904.....	78
79	D. 26 mars 1879	Jessains à Eclaron.....	53	1884	1875Gb—1879C.....	79
80	L. 2 avril 1879	La Ferté-Gaucher à Sezanne.....	40	1883	1875Gb—1879C—1880A.....	80
81	L. 20 nov. 1883	Armenières à Bazoches et raccordement(2)	27	1894	1879G—1882A—1883Da.....	81
82	.....do.....	Bas-Evette à Giromagny.....	7	1883	1879G—1882C—1883C—1883Da.....	82
83	.....do.....	Béthenyville à Challerange.....	37	1886	1883A—1883Da.....	83

(1) Le raccordement de 1 kilomètre à Is-sur-Tille est à construire.

(2) Les raccordements vers Coincy et vers Brainsne restent à construire.

Tableau III

178
179

Tableau III

Suite du Tableau des lignes du Réseau de l'Est
concedées, échangées, abandonnées ou simplement exploitées par la Compagnie de l'Est au 31 décembre 1905

NUMÉROS (ou lettres) d'ordre	CONCESSIONS DEFINITIVES (Dates des lois, ordonnances ou décrets)	DESIGNATION DES LIGNES	LONGUEURS	ANNÉES DE L'OUVERTURE A L'EXPLOITATION	RENOUVOIS AU TEXTE DE LA MONOGRAPHIE (ANNÉES ET PARAGRAPHES)	NUMÉROS (ou lettres) d'ordre
84	L. 20 nov. 1883	Favières à Frenelle-la-Grande.....	20	1883	1879D—1879F—1882C—1883C—1883D.....	84
85	.....d°	Fère-Champenoise à Vitry.....	30	1885	1880A—1883Da.....	85
86	.....d°	Gerbéviller à Bryères.....	43	1902 (1)	1879G—1882A—1883Da—1904B.....	86
87	.....d°	Hirson à Amagne.....	61	1885	1875Eb—1879D—1879F—1883Da.....	87
88	.....d°	Jussey à Darnieules et raccords.....	77	1886	1879G—1881A—1883Da.....	88
89	.....d°	Merrey à Neufchâteau.....	39	1884	1875Ea—1875Ee—1878F—1883Da.....	89
90	.....d°	Neufchâteau à Barizey-la-Côte.....	24	1889	1883A—1883Da.....	90
91	.....d°	Provins à Esternay.....	29	1902	1879G—1881A—1883Da.....	91
92	.....d°	St-Dizier à Revigny et raccords.....	28	1885	1879G—1881A—1883Da.....	92
93	.....d°	St-Florentin à Troyes et à Vitry (2).....	120	1885-1891	1879G—1880A—1881A—1883Da.....	93
94	.....d°	St-Maurice à Bussang.....	4	1891	1879G—1882A—1883Da.....	94
95	.....d°	Triport à La Ferté-Milon.....	28	1894	1879G—1883A—1883Da.....	95
96	.....d°	Baccarat à Radonviller.....	14	1881	1879D—1879F—1881C—1883Dc.....	96
97	.....d°	Chalindrey (Chaudenay) à Mirecourt (Hymont).....	88	1881	1875Ed—1878F—1879H—1879K—1888DE—1881C—1883Dc.....	97
98	.....d°	Langres à Andilly.....	17	1881	1879E—1878F—1879H—1880DE—1881C—1883Dc.....	98
99	.....d°	Gondrecourt à Neufchâteau.....	32	1875-1880	1878E—1880D—1881C—1883Dc.....	99
100	.....d°	Pompey à Nomeny et raccords.....	23	1882-1890	1879D—1879F—1882C—1883Dc.....	100
101	L. 20 nov. 1883	Colombey à Favières.....	11	1881	1879D—1879F—1881C—1883Dc.....	101
Y	L. 26 déc. 1884	Jussey à Gray (3).....	43	»	1883Db—1884A—1900A.....	Y

(1) La date d'ouverture indiquée pour la ligne n° 86 se rapporte seulement à la section de Rambervillers à Bryères; l'autre partie de la ligne n'était pas encore commencée au 31 décembre 1905.

(2) Non compris la section de Brienne à Valentigney comprise à la ligne n° 78.
(3) Concession abandonnée.

Tableau III

Suite du Tableau des concessions, échangées, abandonnées ou simplement

NUMÉROS (ou lettres) D'ORDRE	CONCESSIONS DÉFINITIVES (Dates des lois, ordonnances ou décrets)	DÉSIGNATION DES LIGNES	LONGUEURS Km.
102	D. 17 août 1885	Mont-St-Martin à la frontière luxembourgeoise.	1
103	L. 23 déc. 1885	Brienne (Montierender) à Sorcy	104
104	D. 26 août 1886	Raccordement de Boissy-St-Léger avec la Grande Ceinture.	2
105	L. 3 mars 1887	Toul à Nancy par Pont-St-Vincent et raccordements.	39
106	D. 8 avril 1887	Verneuil à Marles.	14
107	..... d°	Brie-Comte-Robert à Verneuil	18
108	L. 20 juin 1889	Bricon au raccordement de Chaumont.	8
109	L. 8 août 1890	Virry-le-François à Lérouville et raccordement.	87
110	L. 18 mai 1893	Gare de Troyes à St-Julien	4
111	..... d°	Raccordement de St-Julien	1
112	..... d°	Raccordement de Troyes-Preize	3
113	D. 18 août 1893	Esblay à Crécy	10
114	L. 12 avril 1900	Briey à Hussigny et à Villerrupt (1)	43
Z	..... d°	Lure à Fauconney et a Rupt (2)	35
115	L. 16 juill. 1900	Liart à Mézières (Tourmes) (4)	22
116	L. 27 juin 1903	Baroncourt à Audun-le-Roman (1)	16
117	»	Signy-le-Petit à la frontière belge (3)	10
118	»	Givet à la frontière belge vers Marche (3)	6

(1) Lignes en construction au 31 décembre 1905.
 (2) Concession abandonnée.
 (3) Concessions éventuelles, devenues caduques, et non portées à la carte du réseau au 31 décembre 1905.
 (4) Concessions éventuelles, devenues caduques, et non portées à la carte du réseau au 31 décembre 1905.

180

181

lignes du Réseau de l'Est exploitées par la Compagnie de l'Est au 31 décembre 1905

Tableau III

ANNÉES DE L'OUVERTURE A L'EXPLOITATION	RENVois AU TEXTE DE LA MONOGRAPHIE (ANNÉES ET PARAGRAPHES)	NUMÉROS (ou lettres) D'ORDRE
1886	1885A	102
1892	1883Db — 1885C	103
1892	1886A — 1886C	104
1896	1886A — 1887A	105
1893	1886A — 1887B	106
1892	1883Db — 1887B — 1891	107
1892	1889B	108
1892	1889B — 1890B	109
1895	1893A	110
1895	1893A	111
1895	1893A	112
1902 (4)	1879G — 1886A — 1893B	113
»	1900Ba	114
»	1879G — 1886A — 1900A	Z
»	1879G — 1900C	115
»	1883Db — 1900Bb — 1903	116
»	1863Cc	117
»	1863Cc	118

(4) La date d'ouverture indiquée pour la ligne n° 113 se rapporte à la section d'Esblay à Crécy, seule ouverte à l'exploitation au 31 décembre 1905.

EST.

15

Suite du Tableau des
concessions, échangées, abandonnées ou simplement

NUMÉROS (ou lettres) D'ORDRE	CONCESSIONS DÉFINITIVES (Dates des lois, ordonnances ou décrets)	DESIGNATION DES LIGNES	LONGUEURS
119	»	Flamboin à Mouy-sur-Seine (1).....	7
120	»	Grécy à Coulommiers (1).....	9
121	»	Embranchement sur Rozoy (1).....	7

II. — CHEMINS DE FER			
a	(non concédé)	Carignan à Messempré (2).....	6
b	(non concédé)	Monthermé à Laval-Dieu (2).....	4
c	(non concédé)	Virgine-Meuse à Virgine-aux-Bois (2).....	3
d	D. 26 juill. 1868	Avricourt à Blamont et à Grécy (3).....	18
e	D. 23 août 1868	Rambervillers à Charmes (4).....	25

III. — LIGNES DE			
f	D. 21 fév. 1889	Gargan-Livry à Livry-Ville (3).....	3

(1) Concession encore éventuelles au 31 décembre 1905.
(2) Lignes non concédées, mais exploitées par la C^{ie} de l'Est pour le complet du département des Ardennes.
(3) Ligne concédée à la Compagnie d'Avricourt à Blamont et à Grécy et exploitée par la Compagnie de l'Est.

lignes du Réseau de l'Est
exploitées par la Compagnie de l'Est au 31 décembre 1905

ANNÉES DE L'OUVERTURE À L'EXPLOITATION	REVOIS AU TEXTE DE LA MONOGRAPHIE (ANNÉES ET PARAGRAPHES)	NUMÉROS (ou lettres) D'ORDRE
»	1883Dh.....	119
»	1879G-1886A.....	120
»	1886A.....	121

D'INTÉRÊT LOCAL			
1871	1865A — 1867C — 1885D.....	a	
1873	1865A — 1867C — 1885D.....	b	
1873	1865A — 1867C — 1885D.....	c	
1870	1865A — 1868Ec — 1887C — 1897.....	d	
1871	1865A — 1868Fd.....	e	

TRAMWAYS			
1890	1880B — 1889A.....	f	

(4) Ligne concédée à la Compagnie de Rambervillers à Charmes et exploitée par la Compagnie de l'Est.
(5) Tramway pour voyageurs, bagages et messageries, concédé à la ville de Livry et rétrocédé par cette dernière à la Compagnie de l'Est.

TABLE DES MATIÈRES

INDEX ALPHABÉTIQUE.....	Pages. 1
-------------------------	-------------

SECTION PREMIÈRE

PÉRIODE DE 1837 A 1852

Année 1837

Concession du chemin de fer de Mulhouse à Thann.....	15
--	----

Année 1838

Concession du chemin de fer de Strasbourg à Bâle.....	16
---	----

Année 1840

Prêt à la Compagnie de Strasbourg à Bâle.....	16
---	----

Année 1842

A. — Loi relative au mode d'exécution des grandes lignes de chemins de fer. Programme général.....	17
B. — Exécution et dotation du chemin de Paris à Strasbourg.....	17

Année 1844

Concession du chemin de fer de Montereau à Troyes	18
---	----

Année 1845

A. — Concession du chemin de Vireux à la frontière belge.....	18
B. — Loi sur la police des chemins de fer	19

	Pages.
C. — Loi sur les conditions des adjudications et sur la formation des Sociétés de chemins de fer.....	19
D. — Modification de la loi du 11 juin 1842.....	20
E. — Fondation de la Compagnie de Paris à Strasbourg.....	20
Année 1846	
Ordonnance sur la police, la sûreté et l'exploitation des chemins de fer.....	21
Année 1847	
Prêt à la Compagnie de Montereau à Troyes.....	21
Année 1851	
A. — Concession du chemin de fer de Ceinture (R. D.). — Participation de la Compagnie de Paris à Strasbourg.....	22
B. — Raccordement des gares de La Chapelle et de La Villette.....	22
Année 1852	
A. — Concession du chemin de Reims à Laon.....	23
B. — Concession du chemin de Strasbourg à Wissembourg.....	23
C. — Concession des chemins de Metz à Thionville et de Thionville à la frontière luxembourgeoise.....	23
D. — Durée générale des concessions.....	24
E. — Concession du chemin de Blesme à Gray.....	24
F. — Prorogation de la Concession du Chemin de fer de Montereau à Troyes.....	25
G. — Forme constitutionnelle des autorisations de chemins de fer.....	25
H. — Situation générale au 31 décembre 1852.....	25
CARTE AU 31 DÉCEMBRE 1852	26

SECTION II

PÉRIODE DE 1853 A 1860

Année 1853

A. — Convention du 19 juillet 1853 entre l'État et les concessionnaires du réseau des Ardennes.....	27
B. — Fusion des Compagnies de Montereau à Troyes et de Blesme à Gray.....	27
C. — Convention du 17 août 1853 entre l'État et la Compagnie de Paris à Strasbourg.....	28

Année 1854

	Pages.
A. — Fondation de la Compagnie de l'Est.....	30
B. — Fusion de la Compagnie de Strasbourg à Bâle.....	30
C. — Concession du chemin de Strasbourg à Kehl.....	30

Année 1855

A. — Embranchements de Longueville à Provins et de Chalmaison aux Ormes.....	31
B. — Concession définitive du chemin de Culmont-Chalindrey à Vesoul.....	32
C. — Fondation de la Compagnie des Ardennes et de l'Oise.....	32

Année 1856

Titres d'obligations de la Compagnie de l'Est.....	32
--	----

Année 1857

A. — Concession du chemin de Troyes à Bar-sur-Seine et d'un raccordement avec la ligne de Vincennes.....	33
B. — Concessions nouvelles à la Compagnie des Ardennes et de l'Oise.....	33
C. — Échange des chemins de Creil à Beauvais et de Reims à Laon. — Dénomination nouvelle de la Compagnie des Ardennes...	33
D. — Émission par l'État d'obligations trentenaires.....	34
E. — Concession de l'embranchement du camp de Châlons.....	35
F. — Réseau luxembourgeois exploité par la Compagnie de l'Est....	35

Année 1858

Fusion de la Compagnie de Mulhouse à Thann.....	36
---	----

Année 1859

A. — Convention des 24 juillet 1858 et 11 juin 1859 entre l'État et la Compagnie de l'Est.....	36
B. — Convention des 28 juillet 1858 et 11 juin 1859 entre l'État et la Compagnie des Ardennes.....	40

Année 1860

A. — Déclarations d'utilité publique et exécution par l'État de chemins non concédés.....	41
B. — Concession du chemin de Givet vers Morialmé.....	41

	Pages.
C. — Résumé de la période de 1851 à 1860	41
a. — <i>Emissions d'obligations et taux des emprunts</i>	42
b. — <i>Capital réalisé</i>	42
c. — <i>Dépenses d'établissement</i>	43
d. — <i>Résultats de l'exploitation</i>	43
e. — <i>Dividendes payés</i>	43
f. — <i>Garanties d'intérêt</i>	44
g. — <i>Développement des lignes concédées</i>	44
h. — <i>Situation des concessions (Ancien réseau, Nouveau réseau)</i>	45

SECTION III

PÉRIODE DE 1861 A 1870

Année 1861

A. — Classement et déclaration d'utilité publique de chemins non concédés.....	46
B. — Seconde émission par l'État d'obligations trentenaires.....	46

Année 1862

A. — Déclaration d'utilité publique d'un chemin non concédé.....	47
B. — Raccordement avec un chemin de fer belge, près de Givet.....	47
C. — Subvention au chemin de Belfort à Guebwiller.....	48
D. — Concession définitive du chemin de Mézières à Hirson.....	48
E. — Concession du chemin de Dieuze à Avricourt.....	48

Année 1863

A. — Modification du réseau luxembourgeois exploité par la Compagnie de l'Est.....	48
B. — Rétrocession du chemin de Dieuze à Avricourt.....	49
C. — Convention du 1^{er} mai 1863 entre l'État et la Compagnie de l'Est.....	49
D. — Justifications financières à fournir à l'État.....	51
E. — Concession du chemin de Langres à Dijon.....	52

Année 1864

A. — Fusion de la Compagnie des Ardennes.....	52
B. — Capital social de la Compagnie de l'Est.....	53
C. — Concession du chemin d'Orléans à Châlons.....	53

Année 1865

	Pages.
A. — Loi sur les chemins de fer d'intérêt local.....	54
B. — Concession définitive du chemin de Bar-sur-Seine à Châtillon..	55
C. — Concession du chemin de Vassy à Saint-Dizier.....	55
D. — Construction et exploitation par la Compagnie de l'Est du chemin précédent.....	55

Année 1866

Nouveaux statuts de la Compagnie de l'Est.....	56
--	----

Année 1867

A. — Concession du chemin de Sarreguemines à la frontière prussienne.....	56
B. — Loi sur les Sociétés commerciales.....	57
C. — Établissement de divers Chemins d'intérêt local dans le département des Ardennes.....	57
D. — Chemin d'intérêt local d'Arches à Laveline.....	58

Année 1868

A. — Convention du 11 juillet 1868 entre l'État et la Compagnie de l'Est.....	59
B. — Déchéance des concessionnaires du chemin d'Orléans à Châlons.	61
C. — Déclarations d'utilité publique de divers chemins non concédés	61
D. — Classement, exécution et mise en adjudication.....	61
E. — Chemins d'intérêt local dans la Meurthe-et-Moselle, la Marne, l'Aube et les Vosges.....	62

Année 1869

A. — Concession définitive du chemin de Boissy-Saint-Léger à Briecomte-Robert.....	63
B. — Adjudication du chemin de Lérrouville à Sedan.....	65

Année 1870

A. — Adjudication du chemin d'Orléans à Châlons.....	66
B. — Loi sur les grands travaux publics.....	67
C. — Concession définitive du chemin de Remiremont à Wesserling.	67
D. — Résumé de la période de 1861 à 1870 :	
a. — Emissions d'obligations et taux d'emprunt.....	68
b. — Capital réalisé.....	68
c. — Dépenses d'établissement.....	69

	Pages.
d. — <i>Résultats de l'exploitation</i>	69
e. — <i>Dividendes payés</i>	70
f. — <i>Garanties d'intérêt</i>	70
g. — <i>Développement des lignes concédées</i>	71
h. — <i>Situation des concessions (Ancien réseau, Nouveau réseau)</i>	71
CARTE AU 31 DÉCEMBRE 1870	72

SECTION IV

PÉRIODE DE 1871 A 1880

Année 1871

Conséquences de la guerre franco-allemande	74
--	----

Année 1872

A. — Exploitation de la partie allemande du chemin de Nancy à Château-Salins à Vic	75
B. — Concession du chemin de Bondy à Aulnay-lès-Bondy	75
C. — Chemin d'intérêt local de Nançois-le-Petit à Gondrecourt	76
D. — Garanties d'intérêt des exercices 1871 et 1872	76

Année 1873

A. — Lignes cédées à l'Allemagne. Renonciation à l'exploitation du réseau luxembourgeois. Abandon de diverses concessions	76
B. — Convention du 17 juin 1873 entre l'État et la Compagnie de l'Est	78
C. — Cession de la section suisse du chemin de Strasbourg à Bâle	79
D. — Chemins d'intérêt local dans les départements des Vosges, des Ardennes et de Meurthe-et-Moselle	80
E. — Exploitation du chemin d'Épernay à Romilly	81
F. — Exploitation des chemins de Nancy à Vézélise et de Nancy vers Château-Salins	81

Année 1874

A. — Chemin d'intérêt local de Vézélise à Mirecourt	82
B. — Loi Montgolfier. Indemnité de rachat	82
C. — Annuités aux Compagnies de chemins de fer	83
D. — Rétrocession du chemin de Lérouville à Sedan à la Compagnie de Lille à Valenciennes	83

Année 1875

	Pages.
A. — Chemins de Pont-Maugis à Raucourt et à Mouzon et de Sedan à Lérrouville. — Cession, rétrocession et classement.....	83
B. — Exploitation de la section de Morvillars à Delle.....	84
C. — Concession du chemin de Grande-Ceinture. Participation du réseau de l'Est.....	85
D. — Chemin d'intérêt local de Granges à Gérardmer.....	85
E. — Déclarations d'utilité publique, classement et exécution de divers chemins non concédés.....	86
F. — Rétrocession au réseau de l'Est des chemins d'Is-sur-Tille à Chalindrey et de Vézelize à Mirecourt.....	86
G. — Convention du 31 décembre 1875, entre l'État et la Compagnie de l'Est.....	87

Année 1876

Nouvelle émission par l'État d'obligations trentenaires.....	91
--	----

Année 1877

A. — Chemin d'intérêt local de Remiremont à Cornimont.....	91
B. — Raccordement entre les lignes de Vincennes et de la Petite-Ceinture.....	92

Année 1878

A. — Séquestre administratif des chemins de fer. — Création d'un compte spécial.....	93
B. — Mise sous séquestre du chemin de Bondy à Aulnay-lès-Bondy...	93
C. — Rachat par l'État de la ligne d'Orléans à Châlons.....	93
D. — Création de la rente 3 0/0 amortissable. Son application aux lignes de l'Est.....	94
E. — Travaux de superstructure exécutés par l'État.....	94
F. — Déclarations d'utilité publique de divers chemins non concédés.	94
G. — Concession du chemin de Vassy à Doulevant-le-Château.....	94
H. — Construction et exploitation par la Compagnie de l'Est du chemin précédent.....	95

Année 1879

A. — Chemin de Montmédy à Ecouvieux et à Virton. — Règlement international.....	95
B. — Exploitation du chemin de Bazancourt à Bétheniville.....	95
C. — Concessions définitives des chemins de Jessains à Eclaron et de La Ferté-Gaucher à Sézanne.....	96
D. — Déclarations d'utilité publique de divers chemins non concédés.	96
E. — Classement de chemins d'intérêt local situés dans les départements de Meurthe-et-Moselle et des Vosges.....	96

	Pages.
F. — Exécution par l'Etat de divers chemins non concédés.....	97
G. — Loi de classement de chemins de fer d'intérêt général. Programme Freycinet.....	98
H. — Travaux de superstructure exécutés par l'Etat.....	98
I. — Rachat par l'Etat de la ligne de Lérrouville à Sedan.....	98
J. — Exploitation provisoire de la ligne précédente, pour le compte de l'Etat.....	99
K. — Travaux de superstructure pour le compte de l'Etat.....	100
L. — Modification des conditions de concession du chemin d'Aillevillers au Val d'Ajol.....	100

Année 1880

A. — Déclarations d'utilité publique de divers chemins non concédés..	100
B. — Loi sur les chemins de fer d'intérêt local et tramways.....	101
C. — Rachat par l'Etat du chemin de Bondy à Aulnay-le-Bondy.....	101
D. — Exploitation provisoire pour le compte de l'Etat.....	102
E. — Travaux de superstructure pour le compte de l'Etat.....	102
F. — Dérogation à la loi sur la police des chemins de fer.....	102
G. — Résumé de la période de 1871 à 1880.....	103
a. — Emissions d'obligations et taux des emprunts.....	103
b. — Capital réalisé.....	103
c. — Dépenses d'établissement.....	104
d. — Résultats de l'exploitation.....	104
e. — Dividendes payés.....	105
f. — Garanties d'intérêts.....	105
g. — Développement des lignes concédées.....	105
h. — Situation des concessions (ancien réseau, nouveau réseau).....	106

SECTION V

PÉRIODE DE 1881 A 1890

Année 1881

A. — Déclarations d'utilité publique de chemins non concédés.....	107
B. — Rachat par l'Etat et classement de chemins d'intérêt local situés dans les départements de Meurthe-et-Moselle, des Ardennes, des Vosges et de la Meuse.....	107
C. — Exploitation provisoire pour le compte de l'Etat.....	108
D. — Secondes voies stratégiques.....	109
E. — Reprise par l'Allemagne d'une section du chemin de Nancy à Château-Salins et à Vic.....	109
F. — Exploitation des chemins de fer de Ceinture de Paris.....	109

Année 1882

	Pages.
A. — Déclarations d'utilité publique de chemins non concédés.....	110
B. — Cession à la Compagnie de l'Est du chemin d'intérêt local de Remiremont à Cornimont. Fusion de la Société de la Moselotte.	110
C. — Exploitation provisoire pour le compte de l'Etat.....	111
D. — Secondes voies stratégiques.....	111

Année 1883

A. — Déclaration d'utilité publique de chemins non concédés.....	112
B. — Classement du chemin d'intérêt local de Bazancourt à Bétheniville.....	113
C. — Exploitation provisoire pour le compte de l'Etat.....	113
D. — Convention du 11 juin 1883 entre l'Etat et la Compagnie de l'Est.	113

Année 1884

A. — Concession définitive du chemin de Jussey à Gray.....	119
B. — Ajournement de la construction du chemin de Sedan à la frontière belge.....	119

Année 1885

A. — Concession du chemin de Mont-Saint-Martin à la frontière luxembourgeoise.....	119
B. — Emission par l'Etat d'obligations sexennaires.....	120
C. — Concession définitive du chemin de Brienne à Sorcy.....	120
D. — Exploitation de divers chemins d'intérêts local, non concédés dans le département des Ardennes.....	120

Année 1886

A. — Concessions à valoir sur les chemins non dénommés en 1883...	121
B. — Suppression des passages à niveau de la Petite-Ceinture.. Participation du Réseau de l'Est.....	121
C. — Concession définitive du chemin de Boissy-Saint-Léger à la ligne de Grande-Ceinture.....	122

Année 1887

A. — Concession définitive du chemin de Toul à Nancy, par Pont-Saint-Vincent.....	122
B. — Concessions définitives des chemins de Verneuil à Marles et de Brie-Comte-Robert à Verneuil.....	122
C. — Exploitation du chemin d'Avricourt à Blamont et à Cirey.....	122

Année 1888

	Pages.
Mise sous séquestre du chemin de Vassy à Doulevant-le-Château.....	123

Année 1889

A. — Concession du tramway de Gargan à Livry et rétrocession à la Compagnie de l'Est.....	123
B. — Concessions à valoir sur les chemins non dénommés de la convention de 1883.....	124

Année 1890

A. — Modification du compte d'exploitation partielle.....	124
B. — Concession définitive du nouveau chemin de Vitry-le-François à Lérerville.....	125
C. — Résumé de la période de 1881 à 1890 :	
a. — Emissions d'obligations et taux des emprunts.....	125
b. — Capital réalisé.....	126
c. — Dépenses d'établissement.....	126
d. — Résultats de l'exploitation.....	127
e. — Dividendes payés.....	127
f. — Garanties d'intérêt.....	128
g. — Développement des lignes.....	128
h. — Situation des concessions (ancien réseau, nouveau réseau, régime de 1883).....	129

SECTION VI

PÉRIODE DE 1891 A 1900

Année 1891

Chemin de Toul à Nancy par Pont-Saint-Vincent. Rectification du tracé.....	130
--	-----

Année 1892

Suppression des émissions d'obligations sexennaires.....	130
--	-----

Année 1893

A. — Concessions à valoir sur les lignes non dénommées de 1883.....	131
B. — Concession définitive de la section d'Esblly à Crécy.....	131

Année 1896

	Pages.
Essai de conversion des Obligations 5 0/0 de la Compagnie de l'Est.....	131

Année 1897

Exploitation du chemin d'intérêt local d'Avricourt à Cirey.....	132
---	-----

Année 1898

Rétrocession à la Compagnie de l'Est du chemin de Vireux à la frontière belge.....	133
--	-----

Année 1900

A. — Abandon des concessions des chemins de Jussey à Gray et de Lure à Rupt.....	134
B. — Concessions à valoir sur les chemins non dénommés de 1883...	134
C. — Concession définitive du chemin de Liart à Mézière.....	135
D. — Résumé de la période de 1891 à 1900 :	
a. — Emissions d'obligations et taux des emprunts.....	135
b. — Capital réalisé.....	136
c. — Dépenses d'établissement.....	136
d. — Résultats de l'exploitation.....	137
e. — Dividendes payés.....	138
f. — Garanties d'intérêt.....	138
g. — Développement des lignes.....	138
h. — Situation des concessions (ancien réseau, nouveau réseau, régime de 1883).....	139

SECTION VII

PÉRIODE DE 1901 A 1905

Année 1901

A. — Décret modificatif de l'ordonnance de 1846 sur la police des chemins de fer.....	140
B. — Chemin de Gerbéviller à Bruyères. Rectification de tracé.....	140
C. — Régularisation de la situation du chemin de Bazancourt à Bétheniville.....	140
D. — Classement des chemins d'intérêt local de Remilly à Raucourt et de Remiremont à Cornimont. Service des obligations de la Moselotte.....	141

Année 1902

	Pages.
A. — Raccordement des lignes de Grande-Ceinture et de Paris-Mulhouse	142
B. — Quadruplement de voies dans la banlieue de Paris.....	142

Année 1903

Concession définitive du chemin de Baroncourt à Audun-le-Roman...	143
---	-----

Année 1904

Rétrocession à la Compagnie de l'Est du chemin de Vassy à Doulevant-le-Château.....	143
---	-----

Année 1905

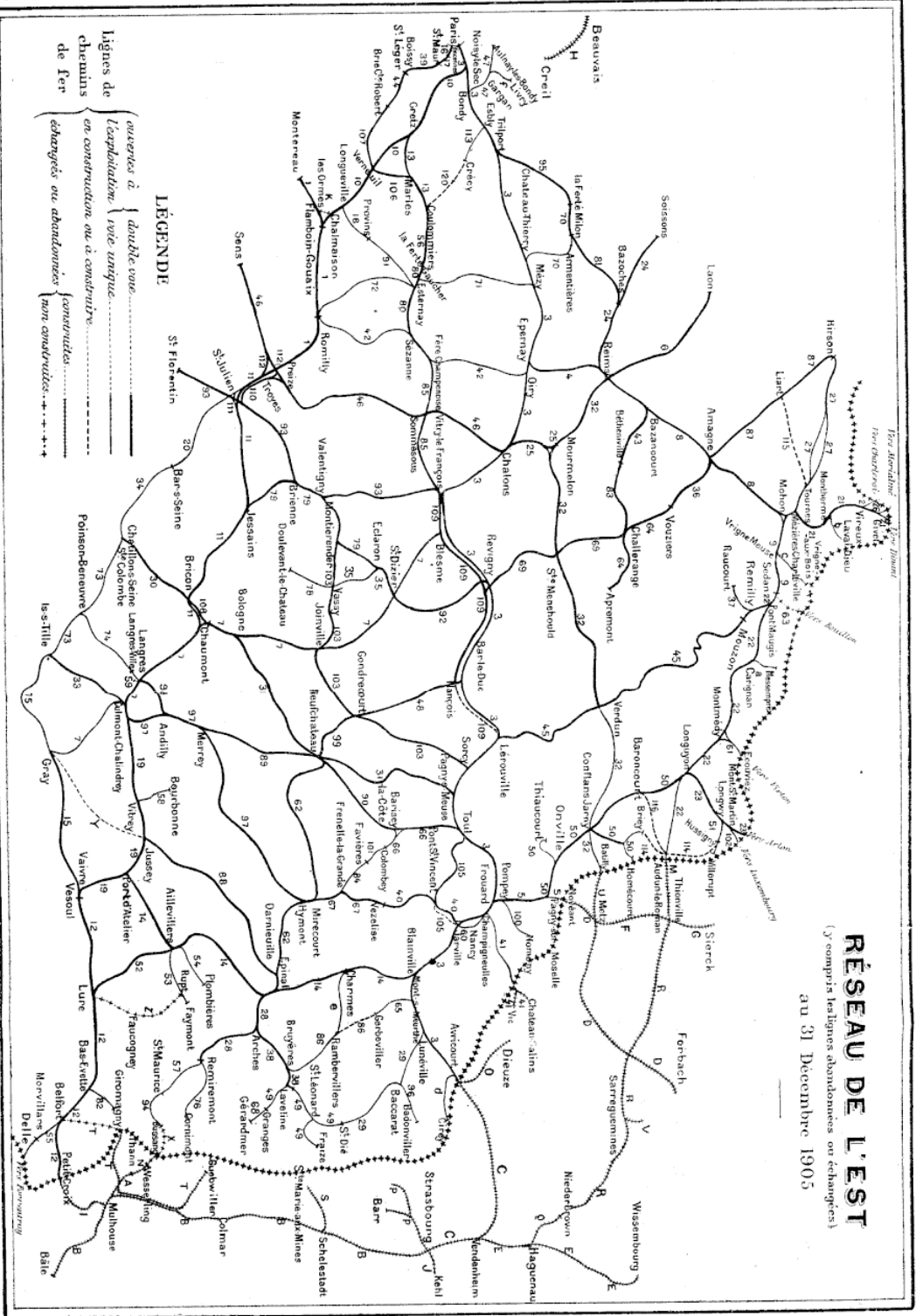
A. — Abandon éventuel de la concession du chemin de Sedan à la frontière belge, vers Bouillon.....	144
B. — Résumé de la période de 1901 à 1905 :	
a. — Emission d'obligations et taux des emprunts.....	145
b. — Capital réalisé.....	145
c. — Dépenses d'établissement.....	146
d. — Résultats de l'exploitation.....	146
e. — Dividendes payés.....	146
f. — Garanties d'intérêt.....	146
g. — Développement des lignes.....	147
h. — Situation des concessions (ancien réseau, nouveau réseau, régime de 1883).....	147
TABLEAUX RÉCAPITULATIFS au 31 décembre 1905 :	
I. — des Charges budgétaires de l'Etat	152
II. — des Titres financiers émis ou pris en charge par la Compagnie de l'Est.....	158
III. — des Lignes de chemins de fer constituant ou ayant constitué le réseau de l'Est.....	166
CARTE AU 31 DÉCEMBRE 1905.....	(hors texte)



TOURS, IMPRIMERIE DESLIS FRÈRES.

RÉSEAU DE L'EST

(y compris les lignes abandonnées ou échangées)
au 31 Décembre 1905



NOTA. Les chiffres et lettres placés près des lignes de chemins de fer renvoient au tableau III (pages 166 à 183)

