

Auteur ou collectivité : Lambert, Henri
Auteur : Lambert, Henri
Titre : Réseau du Nord. Précis historique, statistique et financier

Adresse : Paris : H. Dunod et E. Pinat, 1909
Collation : XIV-212 p. : carte et graphiques ; 22 cm
Cote : CNAM-BIB 8 Le 630
Sujet(s) : Chemins de fer

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

URL permanente : <http://cnum.cnam.fr/redir?8LE630>



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

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

8°

Lc
630

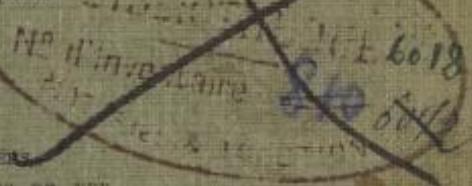
Bibliothèque
8° Le 630

ONOGRAPHIES DES GRANDS RÉSEAUX
DE CHEMINS DE FER FRANÇAIS

PAR

HENRI LAMBERT

INGÉNIEUR DES PONTS ET CHAUSSEES
EN CONTRÔLEUR DES COMPTES DES CHEMINS DE FER



RÉSEAU DU NORD

PRÉCIS HISTORIQUE, STATISTIQUE ET FINANCIER

HONORÉ DES SOUSCRIPTIONS DU

Ministère des Travaux Publics, des Postes et des Télégraphes
de la Compagnie du chemin de fer du Nord
et de diverses autres Administrations de chemins de fer

I. L'économie politique ou sociale
et l'histoire sont les deux étoiles
du berger que l'Administrateur ne
doit jamais perdre de vue, sous
peine de s'égarter.

Alfred PICARD.
(*Traité des chemins de fer.*)

PARIS

H. DUNOD ET E. PINAT, ÉDITEURS
49, Quai des Grands-Augustins, 49

1909

Tous droits réservés



Reçu au Secrétariat le 8.1.09
en 2 exemplaires dont 1 conservé
par M. Salomon

MONOGRAPHIE
DU
RÉSEAU DU NORD

OUVRAGE DU MÊME AUTEUR

MONOGRAPHIE DU RÉSEAU DE L'EST. — *Précis historique, statistique et financier des chemins de fer de l'Est*, honoré des souscriptions de la Compagnie des chemins de fer de l'Est et du Ministère des Travaux Publics. — Un volume in-8° de xii-196 pages.

8° Le 630

MONOGRAPHIES DES GRANDS RÉSEAUX
DE CHEMINS DE FER FRANÇAIS

PAR

HENRI LAMBERT

SOUS-INGÉNIEUR DES PONTS ET CHAUSSÉES
ANCIEN CONTRÔLEUR DES COMPTES DES CHEMINS DE FER

RÉSEAU DU NORD

PRÉCIS HISTORIQUE, STATISTIQUE ET FINANCIER

HONORÉ DES SOUSCRIPTIONS DU

Ministère des Travaux Publics, des Postes et des Télégraphes
de la Compagnie du chemin de fer du Nord
et de diverses autres Administrations de chemins de fer

L'Économie politique ou sociale
et l'Histoire sont les deux étoiles
du berger que l'Administrateur ne
doit jamais perdre de vue, sous
peine de s'égarer.

Alfred PICARD.
(*Traité des chemins de fer.*)

PARIS

H. DUNOD ET E. PINAT, ÉDITEURS
49, Quai des Grands-Augustins, 49

—
1909

Tous droits réservés





LETTER ADDRESSED TO THE AUTHOR BY

M. ALFRED PICARD

MEMBRE DE L'INSTITUT
PRÉSIDENT DE SECTION AU CONSEIL D'ÉTAT
VICE-PRÉSIDENT DU COMITÉ CONSULTATIF DES CHEMINS DE FER
PRÉSIDENT DE LA COMMISSION DE VÉRIFICATION DES COMPTES DES CHEMINS DE FER
(ACTUELLEMENT MINISTRE DE LA MARINE)

Paris, le 26 février 1908.

Après la Monographie du Réseau de l'Est, publiée en 1907, vous avez entrepris et vous venez de mener à bonne fin la Monographie du Réseau du Nord.

Cette publication, comme la précédente, fera honneur à votre esprit de méthode, à votre érudition, à votre courageux labeur. Elle rendra de précieux services, non seulement aux spécialistes, mais aussi au public, alors surtout que l'opinion se préoccupe de plus en plus de notre outillage économique et que les plus graves problèmes s'agitent au sujet du régime des chemins de fer.

Signé : A. Picard.

b

LETTRE ADRESSÉE A L'AUTEUR PAR

M. CHARLES BAUME

INSPECTEUR GÉNÉRAL DES PONTS ET CHAUSSÉES EN RETRAITE
ANCIEN DIRECTEUR DU CONTRÔLE DU RÉSEAU
DE LA COMPAGNIE DU CHEMIN DE FER DU NORD

Paris, le 15 mars 1908.

Vous avez bien voulu me communiquer la Monographie du Réseau du Nord, que vous avez rédigée. J'ai pris connaissance de votre travail, qui m'a vivement intéressé. Si votre Monographie avait existé au temps où j'étais attaché au Contrôle du Réseau du Nord, elle m'aurait souvent épargné du temps et de nombreuses recherches.

Je vous félicite hautement d'avoir mené à bonne fin un travail aussi utile, et d'avoir comblé une lacune qui existait jusqu'ici dans la littérature des chemins de fer.

Signé : C. Baume.

LETTRE ADRESSÉE A L'AUTEUR PAR

M. LUNEAU

INSPECTEUR GÉNÉRAL DES PONTS ET CHAUSSÉES
DIRECTEUR DU CONTRÔLE DU RÉSEAU DU NORD
ANCIEN ADJOINT À LA DIRECTION GÉNÉRALE DES CHEMINS DE FER
AU MINISTÈRE DES TRAVAUX PUBLICS

Paris, le 26 octobre 1908.

J'ai vérifié, au moyen de quelques épreuves, la Monographie du Réseau du Nord que vous avez eu l'obligeance de me communiquer et j'en ai constaté la remarquable exactitude.

Votre travail rendra de très grands services aux fonctionnaires du Contrôle, en leur évitant de longues recherches; car ils n'ont, jusqu'à présent, aucun recueil qui donne complètement, comme le vôtre, l'historique de la concession de chacune des lignes qui composent actuellement le Réseau du Nord.

Signé : Luneau.

AVANT-PROPOS

Suivant le même plan que dans la Monographie du Réseau de l'Est, publiée l'an dernier, nous nous proposons, dans le présent ouvrage, de donner un précis historique du Réseau de la Compagnie du chemin de fer du Nord, au point de vue, spécialement, des concessions dont il a été l'objet, de son développement économique et des relations financières qui le lient à l'État.

Toutefois, l'expérience et aussi les critiques bienveillantes suggérées par notre travail sur le Réseau de l'Est, nous ont conduit à apporter diverses améliorations dans la composition de cette nouvelle étude. C'est ainsi, notamment, qu'ont été ajoutés, par sections décennales, les cours complets des actions et des obligations de la Compagnie concessionnaire, ainsi qu'un tableau portant Résumé général de la vie économique du Réseau. L'ordre des données statistiques s'est trouvé aussi quelque peu changé.

A part ces modifications de détail, la méthode employée a été la même que celle précédemment adoptée : il ne nous paraît pas inutile de la rappeler, en raison de son caractère un peu spécial, provoqué surtout par notre désir

de condenser le plus grand nombre de faits sous le moindre volume, tout en donnant au lecteur le maximum de facilités pour ses recherches.

Les Monographies dont il s'agit comportent deux divisions : l'une analytique, l'autre synthétique.

Dans la première (feuilles blanches) se trouvent examinés — en substance et suivant leur ordre chronologique — les documents touchant à la constitution du Réseau considéré, et recueillis aux sources mêmes : Bulletins des Lois, Statistiques officielles, Débats parlementaires et annexes, Comptes généraux des Finances, Rapports présentés par les Conseils d'administration des Compagnies de chemins de fer, etc.

Toujours rappelées avec références marginales à l'appui de chaque citation, les sources précédentes permettent de contrôler aisément le renseignement donné et de le développer, au besoin, en se reportant au texte in-extenso des documents invoqués.

De nombreuses notes doctrinaires tirées des meilleurs auteurs, ou de jurisprudence, ou simplement adjuvantes à la précision du fait énoncé, accompagnent le texte analytique. Elles comprennent aussi — pour les lois et conventions importantes — l'indication des discussions parlementaires y relatives.

Trois cartes donnent respectivement la situation des lignes concédées ou exploitées, à simple ou à double voie, à la fin des années 1851, 1870 et 1905.

Enfin, et par périodes ordinairement décennales, des

relevés statistiques et des tableaux graphiques — réunis et complétés eux-mêmes en un RÉSUMÉ GÉNÉRAL — se rapportent au développement territorial, économique et financier du Réseau, depuis ses origines jusqu'à nos jours.

La seconde division de l'ouvrage (feuilles roses) a essentiellement pour but de récapituler les faits consignés dans la première partie et de donner la facilité — au moyen de renvois conventionnels à l'historique proprement dit (1) — d'en constituer rapidement la synthèse sommaire.

Elle comprend, tout d'abord, un INDEX ALPHABÉTIQUE placé en tête de chaque monographie et groupant les points étudiés suivant leur nature, leur objet ou leur caractère.

Le Lecteur désire-t-il, par exemple, se renseigner sur la durée de la garantie d'intérêt accordée par l'État à la Compagnie du chemin de fer du Nord. En face des mots soulignés — au dit Index, page 8 — il recueillera les références 1859Bc et 1883Bn qui, dans le texte de l'étude, lui rappelleront :

- | | |
|--------------|--|
| au § 1859 Bc | <i>que la garantie de l'État fut, dans le principe, accordée pour une durée de cinquante ans à partir du 1^{er} Janvier 1865 aux lignes composant le nouveau réseau,</i> |
| au § 1883 Bn | <i>que cette durée ne fut pas modifiée par la convention de 1883 et qu'elle doit expirer par conséquent, encore aujourd'hui, à la date du 31 décembre 1914.</i> |

(1) Ainsi le signe : V. 1875Hc signifie : Voir dans le texte de la présente étude, le paragraphe Hc de l'année 1875.

Cette seconde partie comporte, ensuite, une série de TABLEAUX RÉCAPITULATIFS, situés à la fin du volume, et qui, de la même manière que l'Index, permettent de colliger toutes données essentielles :

- a) — *Soit sur les Charges budgétaires de l'Etat, relatives à l'ensemble des chemins de fer d'intérêt général et particulièrement au Réseau du Nord (Tableau n° I) ;*
- b) — *Soit sur les Titres financiers émis, amortis ou pris en charge par la Compagnie concessionnaire : renseignements faisant l'objet du Tableau n° II, lequel peut, avec fruit, être rapproché du Résumé général (colonnes 3, 4 et 5), en ce qui concerne notamment les émissions et les prix de vente des obligations ;*
- c) — *Soit enfin sur les Lignes de chemins de fer concédées, abandonnées ou simplement exploitées par la Compagnie du Nord au 31 décembre 1905. Le Tableau n° III, contenant ces dernières indications, est d'ailleurs — conjointement avec la carte hors texte — l'instrument le meilleur, après l'Index alphabétique, pour la bonne utilisation de la première partie de cette étude.*

Veut-on, par exemple, suivre l'historique de la ligne de Lille à Valenciennes, repérée sous le n° 31 à la carte finale du Réseau du Nord ? Se reportant au n° 31 du dit Tableau récapitulatif (pages 486 et 487) — et tant par les indications directement fournies qu'en recourant au texte principal, selon les renvois marqués dans l'avant-dernière colonne de ce tableau — le Lecteur trouvera :

au Tableau III sous le n° 31 (col. 2, 4 et 5)	que la ligne de Lille à Valenciennes, concédée par décret du 11 juillet 1864, mesure une longueur de 43 kilomètres et fut ouverte à l'exploitation en 1870.
au § 1864 B	que cette concession fut accordée sans subvention ni garantie d'intérêt à MM. Guilbert, Estevez et consorts, fondateurs de la Compagnie du chemin de fer de Lille à Valenciennes.
au § 1876 Bb	les conditions dans lesquelles l'exploitation du chemin dont il s'agit — une des principales lignes du groupement dit Réseau Philippart — fut reprise par la Compagnie du Nord.
au § 1878 F	comment la faillite de la Compagnie Lille-Valenciennes entraîna l'abandon à l'État de la concession de ce chemin et dans quelles conditions le syndic déléguait ses droits à une Société civile en vue du recouvrement de rentes dues par le Réseau du Nord.
au § 1883 Be	les conditions dans lesquelles l'État rétrocéda les concessions Lille-Valenciennes à la Compagnie du Nord, qui fut ainsi définitivement substituée aux concessionnaires primitifs.
au § 1883 Bf	comment enfin la dite ligne de Lille à Valenciennes fut incorporée dans l'ancien réseau de la Compagnie du Nord et se trouve en dehors, par conséquent, de la garantie d'intérêt accordée par l'État.

Le Tableau récapitulatif n° III permettrait de dresser un résumé synthétique de ce genre pour chaque ligne de chemin de fer du Réseau considéré, de même que les Tableaux n°s I et II et l'Index alphabétique donneraient respectivement la possibilité d'établir un tel résumé, soit pour les charges budgétaires de l'État, soit pour les titres financiers de la Compagnie, soit enfin pour la généralité des cas envisagés dans l'historique proprement dit.

On voit ainsi que la méthode adoptée dans nos monographies procure le moyen de les utiliser, non seulement comme un simple exposé chronologique des faits, mais encore, et dans leur ensemble, comme une sorte de dictionnaire historique, puisque effectivement — et en suivant le plus souvent l'ordre alphabétique de l'Index — ces études donnent au Lecteur la faculté de se documenter, sans grand effort, sur quelque point que ce soit touchant au régime constitutionnel des chemins de fer.

Dans ces conditions, et nous appuyant sur les encouragements qui nous ont été adressés — voir notamment, aux premières pages de ce livre, les précieux témoignages de M. le Ministre Alfred Picard et de MM. les Inspecteurs Généraux Baume et Luneau — nous avons l'espoir que cette nouvelle monographie sera, comme notre étude similaire sur les chemins de fer de l'Est, favorablement accueillie des personnes que ne laissent pas indifférentes le passé et surtout l'avenir des grands Réseaux français.

Paris, 30 novembre 1908.

H. L.

ABRÉVIATIONS

B. L. 1842.....	signifie : <i>Bulletin des Lois (partie principale) de l'année 1842.</i>
B. L., supp.....	— <i>Bulletin des Lois (partie supplémentaire).</i>
M. U.....	— <i>Moniteur universel.</i>
J. O.....	— <i>Journal officiel.</i>
Dc. C.....	— <i>Documents parlementaires (Chambre des Députés).</i>
Db. C.....	— <i>Débats de la Chambre des Députés.</i>
Dc. S.....	— <i>Documents parlementaires (Sénat).</i>
Db. S.....	— <i>Débats du Sénat.</i>
Nord 1846.....	— <i>Rapport présenté par le Conseil d'Administration de la Compagnie du chemin de fer du Nord à l'Assemblée générale de 1846.</i>
Lille-Béthune 1875...	— <i>Rapport présenté par le Conseil d'Administration de la Compagnie du chemin de fer de Lille à Béthune à l'Assemblée générale de 1875.</i>
St. (d. P.) 1900.....	— <i>Statistique des Chemins de fer au 31 décembre 1900 (Documents principaux).</i>
St. (d. D.) 1901.....	— <i>Statistique des chemins de fer au 31 décembre 1901 (Documents divers, première partie).</i>
V. 1842A.....	— <i>Voir à l'année 1842, § A</i> } du texte de la
V. 1883Bc.....	— <i>Voir à l'année 1883, § Bc</i> } Monographie.

INDEX ALPHABÉTIQUE

d

INDEX ALPHABÉTIQUE

(Pour l'utilisation de cet Index et des Tableaux récapitulatifs
voir supra aux pages xi à xiii de l'Avant-Propos.)

RÉFÉRENCES AU TEXTE DE LA MONOGRAPHIE
(ANNÉES ET PARAGRAPHES)

ABANDONS DE CONCESSIONS	{ 1839A — 1872E — 1878F — 1884 — 1901A.
ACTIONS FINANCIÈRES	{ 1845B — 1845D — 1849 — 1852Ae — 1853B — 1857C — 1860A — 1860Ba — 1870Da — 1880Ia — 1890Ca — 1900Da — 1905Ba. (V. <i>infra</i> : Cours annuels moyens des actions.)
ADJUDICATIONS	{ V. <i>infra</i> : Concessions par adjudica- tions.
ANCIEN RÉSEAU	{ 1859Bb — 1860Bh — 1862Bb — 1869Be — 1870Dh — 1875F — 1875He — 1880Ih — 1883Bf — 1883Bo — 1890Aa — 1890Ch — 1900Dh — 1905Bh.
ANNUITÉS PAYÉES PAR L'ÉTAT	{ 1857D — 1869Bc — 1874E — 1875Ha — 1875Hc — 1883Bl — 1886B — 1901Cc.
AVANCES DE FONDS A L'ÉTAT	1869Bc — 1883Bl — 1885A — 1886B.
CAHIERS DES CHARGES	{ 1839B — 1852Ac — 1857Af — 1862Be — 1869Ba — 1869Bd — 1875Hb — 1883Bg.
CAPITAL GARANTI	{ 1859Bc — 1862Bc — 1869Bf — 1875He — 1883Bn.

RÉFÉRENCES AU TEXTE DE LA MONOGRAPHIE
(ANNÉES ET PARAGRAPHES)

CAPITAL RÉALISÉ.....	1860Ba—1870Da—1880Ia—1890Ca
	— 1900Da—1905Ba—1905C (col. 2 du Résumé général.)
CAPITAL	Compagnie du Nord..... 1845D—1847A—1849—1852Ae — 1857C—1860A.
	Autres Sociétés..... 1844B—1845F—1845G—1855 — 1864B—1865A—1869Ab—1869C.
CESSIONS DE LIGNES	1857Ad—1857Ae — 1857B—1859C
	— 1872F—1873A—1873B—1873E
CHARGES	— 1876C—1878C—1878F—1879D
	— 1880G.
FINANCIÈRES	de l'Etat..... V. le Tableau récapitulatif n° I (p. 172 à 175).
	de la Compagnie 1905C (col. 13 du Résumé général) et le Tableau récapitulatif n° II (p. 179 et 180)
CHEMINS DE FER D'INTÉRÊT LOCAL.....	1865C—1869A—1872B—1873A— 1873B—1873C—1873D—1873F—
	1873G—1874A—1875A—1875B— 1876A—1876D—1876F—1877A— 1880B—1883Ba—1886A—1894B — 1898.
CLASSEMENT DIRECT.....	1842A—1861A—1868A—1875I— 1879B.
	— Abancourt au Tréport.... 1869Ac—1881D—1883Be.
COMPAGNIES DE CHEMINS DE FER	— Amiens à Boulogne..... 1844B—1851C—1852Ad et tableau II (page 178).
	— Ardennes et de l'Oise.... 1853C—1853Da—1857Ad—1857B.
	— Banque franco-autrichienne-hongroise..... 1873G—1875Bb.
	— Bassins houillers du Hainaut..... 1866C.
	— Ceintures de Paris..... 1851B—1875F—1881G—1886B — 1892B.
	— Charleroi à Erquelinnes .. 1853A.

COMPAGNIES DE CHEMINS DE FER ET AUTRES SOCIÉTÉS VISÉES DANS LA PRÉSENTE MONOGRAPHIE (Suite) :

RÉFÉRENCES AU TEXTE DE LA MONOGRAPHIE
(ANNÉES ET PARAGRAPHES)

- Chimay 1870B.
- Creil à Saint-Quentin 1845G — 1847A.
- Docks de Saint-Ouen 1855 — 1873H.
- Dunkerque à Furnes 1863A — 1880C.
- Economiques 1887A.
- Est { 1851 A — 1851B — 1875F — 1881G —
1886B.
- Fampoux à Hazebrouck .. 1845F — 1847D — 1853E.
- Frévent à Gamaches { 1869Aa — 1875A — 1875Ba — 1881E
— 1883Be.
- Lille à Béthune { 1865A — 1867B — 1872F — 1876Bc —
1876C — 1883Be.
- Lille à Valenciennes { 1864B — 1871D — 1872A — 1872F
— 1873E — 1874A — 1875G — 1876Bb
— 1878F — 1883Be.
- de la Lys 1878C.
- Mines de Béthune { 1859D — 1863C — 1865A — 1867B
1876Bc.
- Mons à Hautmont 1854B — 1858Aa — 1859C.
- Namur à Liège 1854A — 1858Ab.
- Nord (origines) 1845C — 1845D.
- Nord-Central 1864B — 1871D.
- Nord-Est { 1869C — 1871B — 1872D — 1873E —
1876B — 1878C — 1880G — 1881C —
1883Be — 1890A et tableau II (p. 478).
- Orléans 1851B — 1875F — 1881G — 1886B.
- Orléans à Rouen 1872B — 1873A — 1877.
- Ouest { 1851B — 1857Ab — 1862D — 1875F —
1881G — 1886B.
- Ostende à Armentières... 1866B — 1881F.
- Paris-Lyon-Méditerranée . 1851B — 1875F — 1881G — 1886B.
- Paris à Strasbourg V. *supra*: Est.
- Picardie et Flandres..... { 1869Ab — 1872B — 1873B — 1873C —
1875C — 1879D — 1880F — 1883Be
et Tableau récapitulatif n° II (p. 478).
- Vicinaux belges..... 1887B.

IndexRÉFÉRENCES AU TEXTE DE LA MONOGRAPHIE
(ANNÉES ET PARAGRAPHES)

généralités	V. <i>infra</i> : Justifications financières.								
COMPTES DES COMPAGNIES DE CHEMINS DE FER	<table border="0"> <tr> <td>premier établissement</td> <td>1859Bf — 1868B — 1869Bg (V. <i>infra</i> : Dépenses d'établissement.)</td> </tr> <tr> <td>travaux complémentaires</td> <td>1859Bf — 1868B — 1869Bg — 1875He — 1883Bm — 1883Bs.</td> </tr> <tr> <td>exploitation complète</td> <td>1868B — 1883Bm — 1901Cb (V. <i>infra</i> : Dépenses d'exploitation).</td> </tr> <tr> <td>exploitation partielle</td> <td>1883Br — 1901Cb.</td> </tr> </table>	premier établissement	1859Bf — 1868B — 1869Bg (V. <i>infra</i> : Dépenses d'établissement.)	travaux complémentaires	1859Bf — 1868B — 1869Bg — 1875He — 1883Bm — 1883Bs.	exploitation complète	1868B — 1883Bm — 1901Cb (V. <i>infra</i> : Dépenses d'exploitation).	exploitation partielle	1883Br — 1901Cb.
premier établissement	1859Bf — 1868B — 1869Bg (V. <i>infra</i> : Dépenses d'établissement.)								
travaux complémentaires	1859Bf — 1868B — 1869Bg — 1875He — 1883Bm — 1883Bs.								
exploitation complète	1868B — 1883Bm — 1901Cb (V. <i>infra</i> : Dépenses d'exploitation).								
exploitation partielle	1883Br — 1901Cb.								
CONCESSIONS EN GÉNÉRAL	1842Ad (la note). (V. <i>infra</i> : Durée.)								
CONCESSIONS par ADJUDICATIONS primitivement accordées	<table border="0"> <tr> <td>à la Compagnie du Nord.</td> <td>1845B — 1845C.</td> </tr> <tr> <td>à d'autres soumissionnaires.</td> <td>1844B — 1845B — 1845F — 1845G — 1863A — 1864C — 1873F.</td> </tr> </table>	à la Compagnie du Nord.	1845B — 1845C.	à d'autres soumissionnaires.	1844B — 1845B — 1845F — 1845G — 1863A — 1864C — 1873F.				
à la Compagnie du Nord.	1845B — 1845C.								
à d'autres soumissionnaires.	1844B — 1845B — 1845F — 1845G — 1863A — 1864C — 1873F.								
CONCESSIONS DIRECTES primitivement faites	<table border="0"> <tr> <td>à la Compagnie du Nord.</td> <td>1851B — 1852A — 1853D — 1854C — 1857A — 1862Ba — 1862C — 1869Ba — 1872B — 1872C — 1874C — 1874D — 1875H — 1876A — 1877A — 1883Bb — 1883Bc — 1883Bd — 1885C — 1888 1893 — 1894B — 1897 — 1900A — 1900B — 1901A — 1904A — 1904B — 1905A.</td> </tr> <tr> <td>à d'autres demandeurs</td> <td>1836 — 1838 — 1853C — 1854B — 1855 — 1859A — 1859D — 1863C — 1864B — 1865A — 1867A — 1869A — 1869C — 1871B — 1871D — 1872A — 1872D — 1873C — 1873F — 1873G — 1874A — 1875A — 1875C — 1875G.</td> </tr> </table>	à la Compagnie du Nord.	1851B — 1852A — 1853D — 1854C — 1857A — 1862Ba — 1862C — 1869Ba — 1872B — 1872C — 1874C — 1874D — 1875H — 1876A — 1877A — 1883Bb — 1883Bc — 1883Bd — 1885C — 1888 1893 — 1894B — 1897 — 1900A — 1900B — 1901A — 1904A — 1904B — 1905A.	à d'autres demandeurs	1836 — 1838 — 1853C — 1854B — 1855 — 1859A — 1859D — 1863C — 1864B — 1865A — 1867A — 1869A — 1869C — 1871B — 1871D — 1872A — 1872D — 1873C — 1873F — 1873G — 1874A — 1875A — 1875C — 1875G.				
à la Compagnie du Nord.	1851B — 1852A — 1853D — 1854C — 1857A — 1862Ba — 1862C — 1869Ba — 1872B — 1872C — 1874C — 1874D — 1875H — 1876A — 1877A — 1883Bb — 1883Bc — 1883Bd — 1885C — 1888 1893 — 1894B — 1897 — 1900A — 1900B — 1901A — 1904A — 1904B — 1905A.								
à d'autres demandeurs	1836 — 1838 — 1853C — 1854B — 1855 — 1859A — 1859D — 1863C — 1864B — 1865A — 1867A — 1869A — 1869C — 1871B — 1871D — 1872A — 1872D — 1873C — 1873F — 1873G — 1874A — 1875A — 1875C — 1875G.								

Index

RÉFÉRENCES AU TEXTE DE LA MONOGRAPHIE
(ANNÉES ET PARAGRAPHES)

CONVENTIONS FINANCIÈRES AVEC L'ÉTAT	1852A — 1853D — 1857A — 1859B — 1862B — 1864A — 1869B — 1875H — 1883B — 1886B — 1901C.	
COURS ANNUELS	des actions	1860Be — 1870De — 1880Ie — 1890Ce — 1900De — 1905Be.
MOYENS	des obligations..	1860Bb — 1870Db — 1880Ib — 1890Cb — 1900Db — 1905Bb.
CRÉDIT DE LA COMPAGNIE (taux des emprunts).....	1860Bb — 1870Db — 1880Ib — 1890Cb — 1900Db — 1905Bb.	
DÉCHÉANCES.....	1847D — 1868C — 1894A.	
DÉCLARATIONS D'UTILITÉ PUBLIQUE	avec concessions concomitantes.	V. le tableau récapitulatif n° III (col. 2). (p. 182 à 197).
DÉVELOPPEMENT DES LIGNES du Réseau du Nord.....	1861A — 1875I — 1879A — 1881A.	
DÉPENSES D'ÉTABLISSEMENT....	1860Bc — 1870Dc — 1880Ic — 1890Cc — 1900Dc — 1905Bc — 1905C (col. 7 du Résumé général).	
DÉPENSES D'EXPLOITATION.....	1860Bd — 1870Dd — 1880Id — 1890Cd — 1900Dd — 1905Bd — 1905C (col. 11 du Résumé général).	
DETTE AU TITRE DE LA GARANTIE D'INTÉRÉT.....	1860Bf — 1870Df — 1880If — 1890Cf — 1900Df — 1905Bf.	
DIVIDENDES RÉSERVÉS (ou garantis)	1859Bb — 1860Be (note de la p. 50) — 1862Bb — 1869Be — 1875Hf — 1883Bo.	

RÉFÉRENCES AU TEXTE DE LA MONOGRAPHIE
(ANNÉES ET PARAGRAPHES)

DIVIDENDES PAYÉS	{ par action ..	1860Be — 1870De — 1880Ie — 1890Ce — 1900De — 1905Be.
	ensemble ..	1905C (Col. 15 du Résumé général).
DURÉE DES CONCESSIONS.....		{ 1852Af — 1857Ah — 1862Be — — 1869Bd — 1875Hb — 1883Bg.
DURÉE DE LA GARANTIE.....		{ 1859Bc — 1883Bn.
ÉCHANGES DE LIGNES.....		1857Ad — 1857B.
ÉMISSIONS D'OBLIGATIONS.....		{ 1860Bb — 1870Db — 1880Ib — 1890Cb 1900Db — 1905Bb — 1905C (col. 3, 4, 5 et 6 du Résumé général).
EMPRUNTS	{ de l'État	{ 1857D — 1861C — 1876E — 1878D — 1885B — 1892A — 1902C.
	de la compagnie	V. <i>supra</i> : Crédit de la Compagnie.
EXPLOITATION	{ par l'État	1842C.
	par la Compagnie	{ V. <i>infra</i> : Résultats et Traités d'explo- tation.
FAILLITES		1878F — 1881D — 1881E — 1881F.
FONDS DE CONCOURS de la Com- pagnie du Nord		{ 1883Bh — 1890B — 1890Ch — 1900Dh — 1901Ca — 1905Bh.
FUSIONS ou reprises de concessions par la Compagnie du Nord		{ 1847A — 1851C — 1852Ad — 1857Ae — 1859C — 1873H — 1875B — 1876C — 1879D — 1881D — 1881E — 1883Be — 1890A — 1892B.
GARANTIES D'INTÉRÊT		{ 1859Bc — 1859Bd — 1859Bg — 1864A — 1868B — 1869C — 1871A — 1883Bn — 1883Bp. (V. <i>supra</i> : Dette au titre de la garantie d'intérêt.)

RÉFÉRENCES AU TEXTE DE LA MONOGRAPHIE
(ANNÉES ET PARAGRAPHES)

INFRASTRUCTURE.....	1842Ac — 1869Ba.
JUSTIFICATIONS FINANCIÈRES..	1859Bf — 1868B.
LÉGISLATION - DES CHEMINS DE FER	1842A — 1845A — 1845B — 1845E — 1846 — 1847B — 1852B — 1853B — 1865C — 1867C — 1868B — 1870C — 1874B — 1880B — 1880H — 1901B.
LIGNES DU RÉSEAU DU NORD ...	V. le tableau récapitulatif n° III (col. 3) (p. 182 à 197).
LONGUEURS...	concédées 1905C (col. 8 du Résumé général). exploitées V. <i>infra</i> : Situations des concessions. moyennes exploi- tées..... 1860Bd — 1870Dd — 1880Id — 1890Cd — 1900Dd — 1905Bd — 1905C (col. 9 du Résumé général).
NOUVEAU RÉSEAU	1859Bc — 1860Bh — 1862Bc — 1869Bf — 1870Dh — 1871A — 1875He — 1880lh — 1883Bn — 1890Ch — 1900Dh — 1905Bh.
OBLIGATIONS FINANCIÈRES	de l'État..... 1857D — 1861C — 1876E — 1878D — 1885B — 1892A — 1902C. de la Compagnie 1853Db — 1857Ag — 1860Ba — 1860Bb — 1868B — 1870Da — 1870Db — 1875Hg — 1880la — 1880lb — 1890Ca — 1890Cb — 1900Da — 1900Db — 1905Ba — 1905Bb — 1905C (col. 3, 4 et 5 du Résumé général).
OUVERTURES DE LIGNES A L'EXPLOITATION	V. le tableau récapitulatif n° III (col. 5) (p. 182 à 197).
PARTAGE DES BÉNÉFICES	1859Be — 1862Bd — 1864A — 1868B — 1869Bh — 1875Hh — 1883Bq — 1890Cf.

e

RÉFÉRENCES AU TEXTE DE LA MONOGRAPHIE
(ANNÉES ET PARAGRAPHES)

PARTICIPA- TIONS FINAN- CIÈRES	de l'État	{ 1842B — 1844A — 1883Bj. Voir aussi Subventions et Garanties d'intérêt.
	de la Compagnie .	
		{ V. <i>supra</i> : Ceintures de Paris. Chemins d'intérêt local. Fonds de Concours.
PRODUITS NETS D'EXPLOITATION		1905C (col. 12 du Résumé général).
PROGRAMMES GÉNÉRAUX		1842A — 1879B.
RACHATS de CONCESSIONS	par l'État...	{ 1852Ah — 1874B — 1880C — 1881F — 1883Bs.
	par la Compagnie.	V. <i>supra</i> : Fusions.
RECETTES D'EXPLOITATION		{ 1860Bd — 1870Dd — 1880Id — 1890Cd — 1900Dd — 1905Bd — 1905C (col. 10 du Résumé général).
RÉGIME DES CONVENTIONS DE 1883		{ 1883B — 1890Ch — 1900Dh — 1901D — 1905Bh.
RÉSEAU NORD-BELGE		{ 1853A — 1854A — 1854B — 1858A — 1866C — 1866D — 1870B — 1887B.
RÉSEAU PHILIPPART		{ 1869C — 1871D — 1872F — 1873E 1876B — 1878F.
RÉSEAU SPÉCIAL		1872C — 1873H — 1875E — 1875Hd.
RÉSULTATS DE L'EXPLOITATION		{ 1860Bd — 1870Dd — 1880Id — 1890Cd — 1900Dd — 1905Bd — 1905C (col. 10, 11 et 12 du Résumé général).
RÉTROCESSIONS		V. <i>supra</i> : Cessions.
REVENUS RÉSERVÉS		{ 1859Bb — 1862Bb — 1869Be — 1875Hf — 1883Bo.
SECONDES VOIES		{ 1875He (et la note 1) — 1899 — 1901Cc 1901D — 1902A.
SÉQUESTRE		1878A.

RÉFÉRENCES AU TEXTE DE LA MONOGRAPHIE
(ANNÉES ET PARAGRAPHES)

SITUATIONS DES CONCESSIONS	{ 1851D—1860Bh—1870Dh—1880Ih— 1890Ch—1900Dh — 1905Bh.
SOCIÉTÉ CIVILE (Rentes Lille-Valenciennes).....	{ 1878F (note 3). Voir aussi le tableau récapitulatif n° II (note 7).
SOCIÉTÉS COMMERCIALES.....	1845B — 1867C.
STATUTS DE LA COMPAGNIE DU NORD	{ 1845D — 1857C.
SUBVENTIONS DE L'ÉTAT	{ 1840 — 1842B — 1844A — 1848 — 1857D—1869Ba — 1874E — 1875Ha.
SUPERSTRUCTURE.....	{ 1842Ad — 1869Ba — 1878E — 1879C 1880E.
TERRAINS (acquisitions de).....	1842Ab — 1845E.
TITRES FINANCIERS émis ou pris en charge par la Compagnie ...	{ V. <i>supra</i> : Actions, Obligations et le tableau récapitulatif n° II (p. 179).
TRAITÉS D'EXPLOI- TATION	{ avec l'État..... { 1881B — 1882A — 1882B—1883A. avec des Localités.. 1874D — 1898. avec d'autres Socié- tés concessionnaires { 1853A—1854A—1858Aa—1858Ab— 1866C — 1870B — 1876B — 1876F— — 1881G — 1886A—1887A — 1887B.
TRAMWAYS	1880B et le tableau récapitulatif n° III.
TRAVAUX COMPLÉMENTAIRES..	V. <i>supra</i> : Comptes des Compagnies.
TRAVAUX EXÉCUTÉS PAR L'ÉTAT sur le Réseau du Nord	{ 1840 — 1842B — 1844A — 1848 — 1852Ag—1868A—1869Bb—1875Ic— 1879A — 1879B — 1879C — 1880E — 1881A.
TRAVERSÉE DE LA MANCHE.....	1875D — 1896a.
VIE ÉCONOMIQUE DU RÉSEAU (Statistiques, Graphiques et Résumé général)	{ 1860B — 1870D — 1880I — 1890C — 1900D — 1905B — 1905C.

MONOGRAPHIE

NORD.

1

MONOGRAPHIE
DU
RÉSEAU DU NORD

SECTION I

PÉRIODE DE 1836 A 1851

ANNÉE 1836

Concession du chemin de Villers-Cotterets à Port-aux-Perches.
— Le plus ancien chemin de fer enclavé dans le Réseau du Nord fut celui de Villers-Cotterets à Port-aux-Perches (ligne A de notre tableau récapitulatif n° III, page 182).

Par ordonnance royale du 6 juin 1836, ce chemin fut concédé pour une durée de quatre-vingt-dix-neuf ans (1), et pour être construit à ses frais, risques et périls, à M. Charpentier, qui en fit plus tard rétrocession à la Compagnie du chemin de fer du Nord (V. 1857Ae).

B./L., 1836,
n° 439, p. 4.
—
Nord. 1858,
p. 9.

(1) A compter du 7 juin 1836 (art. 3 du cahier des charges annexé à l'ordonnance de concession).

ANNÉE 1838

Concession du chemin de Lille à Dunkerque. — Par une loi du 9 juillet 1838, fut acceptée l'offre faite par M. Dupouy aîné, B. L., 1838, n° 587, p. 78, d'exécuter à ses frais, risques et périls, le chemin de fer de Lille à Dunkerque (ligne B), concédé pour une durée de soixante-dix ans (1).

ANNÉE 1839

A). — **Résiliation de la concession du chemin de Lille à Dunkerque.** — En présence de l'impossibilité où se trouva le concessionnaire précité de réunir les ressources nécessaires B. L., 1839, n° 664, p. 85, et de constituer une Société pour la construction de la ligne B, la concession de cette ligne fut abrogée par une loi du 26 juillet 1839 (2).

B). — **Modifications de cahiers des charges.** — Une loi du 9 août 1839 autorisa, d'une manière générale, les Compagnies concessionnaires des chemins de fer concédés jusqu'à ce jour à proposer des modifications à leurs *cahiers des charges* (3), notamment en ce qui concerne les conditions de tracé et d'établissement des voies ferrées.

(1) A compter du 9 juillet 1838 (art. 36 du cahier des charges annexé à la loi de concession).

(2) Le concessionnaire se trouva simplement délié de ses obligations sans qu'aucune déchéance ait été prononcée.

(3) C'est vers 1837 que les obligations des Compagnies commencèrent à être nettement définies dans des cahiers des charges. Ces documents se précisèrent au fur et à meure des concessions ultérieures jusqu'à atteindre en 1857, la forme à peu près définitive qu'ils ont encore aujourd'hui (V. 1857Af).

ANNÉE 1840

Exécution par l'État des chemins de Lille et de Valenciennes à la frontière de Belgique. — En vertu d'une loi du 15 juillet 1840 (art. 24), un premier crédit de dix millions fut affecté par l'État à la construction des chemins de Lille à la frontière de Belgique et de Valenciennes à ladite frontière (sections de la ligne n° 2 du tableau récapitulatif n° III, page 182).

B. L., 1840,
n° 753, p. 235.

ANNÉE 1842

A). — Loi relative au mode d'exécution des grandes lignes de chemins de fer (1). — La loi de principe du 41 juin 1842, qui devait donner une si vive impulsion aux grands travaux de chemins de fer français, établit tout d'abord un *programme général* des principales lignes à construire.

B. L., 1842,
n° 914, p. 481.
—
Loi visée
(art. 1).

Cette loi stipula, en outre, que :

Aa). — L'*exécution des lignes* ainsi classées aurait lieu avec le concours de l'État, des localités et de l'industrie privée (2);

(art. 2).

(1) Documents parlementaires de la loi du 41 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) Le système de la loi de 1842 associait dans une juste mesure l'action gouvernementale et l'action industrielle ; il mettait à la charge de l'Etat la partie la plus considérable et la plus aléatoire des dépenses et ne laissait aux comptes des Compagnies que les frais susceptibles d'être évalués avec le plus de précision (Picard, *Traité des chemins de fer*).

Loi visée
(art. 3 et 4).

Ab). — les *acquisitions de terrains* seraient effectuées par l'État et les localités (départements et communes) (1);

(art. 5).

Ac). — l'État serait chargé de l'*infrastructure*, soit de l'exécution des terrassements, des ouvrages d'art et des stations (2);

(art. 6).

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 des dites voies ferrées devait être donnée à bail (3).

B. L., 1842,
n° 914, p. 484.

B). — Exécution par l'Etat et dotation du chemin de Paris sur la frontière de Belgique. — En ce qui concerne le Réseau du Nord, furent compris dans le programme précité :

Ba). — le chemin de fer de Paris à Lille et à Valenciennes (ligne n° 2) pour l'exécution duquel l'article 40 de la loi du 11 juin 1842 alloua au Ministre des Travaux publics un crédit de quarante-trois millions;

Bb). — le chemin de Paris sur l'Angleterre par un ou plusieurs points de la Manche à désigner ultérieurement (lignes n°s 1 et 3).

(1) Disposition modifiée ultérieurement (V. 1845E).

(2) En 1859, les stations furent comprises dans la superstructure incomptant aux Compagnies; mais les maisons de garde et les passages à niveau furent laissés dans l'infrastructure réservée à l'État (V. aussi 1869Ba).

(3) La loi de 1842 stipulait cependant (art. 2, dernier §) que les lignes de chemins de fer pourraient être *concédées* en tout ou en partie à l'industrie privée. En fait, ce fut ce régime qui prévalut, soit par adjudications, soit, le plus souvent, sous la forme de concessions directes.

C). — Exploitation par l'Etat des chemins de Lille et de Valenciennes à la frontière de Belgique. — Il fut décidé, par ordonnance royale du 15 septembre 1842, que les chemins de Lille et de Valenciennes à la frontière de Belgique (sections de la ligne n° 2) seraient provisoirement exploités par l'Etat (V. 1840).

B. L., 1842,
n° 952, p. 566.

Une ordonnance royale du 6 janvier suivant ouvrit, à cette fin, un premier crédit annuel.

B. L., 1843,
n° 975, p. 413.

ANNÉE 1844

A). — Tracé, dotation et mode de concession du chemin de Paris sur l'Angleterre. — La loi du 26 juillet 1844 décida que le chemin de Paris sur l'Angleterre, dont l'établissement avait été ordonné par la loi du 11 juin 1842 (V. 1842Bb), serait dirigé sur Calais, Dunkerque et Boulogne.

B. L., 1844,
n° 1120, p. 171.

Une dotation de quinze millions fut affectée à l'établissement par l'Etat de la section de Lille sur Calais et Dunkerque (ligne n° 3).

Quant à la section d'Amiens à Boulogne (ligne n° 4), le Ministre des Travaux publics fut autorisé à la concéder selon les clauses et conditions d'un cahier des charges annexé à l'ordonnance royale du 9 septembre 1844.

B. L., 1844,
n° 1133, p. 419.

B). — Adjudication du chemin d'Amiens à Boulogne. — C'est en exécution de l'acte noté au paragraphe précédent qu'une ordonnance royale du 2 octobre 1844 approuva l'adjudication de la ligne n° 4 au profit de MM. Laffitte, Blount et Cie, pour une durée de quatre-vingt-dix-huit ans et onze mois (1) et

B. L., 1844,
n° 1147, p. 693.

(1) Adjudication accordée au rabais d'un mois sur la durée de concession, fixée par la loi précitée du 26 juillet 1844 (art. 2), au maximum de quatre-vingt-dix-neuf ans à partir du délai indiqué pour l'achèvement des travaux.

pour être construite et exploitée à leurs frais, risques et périls.

Ces adjudicataires se substituèrent la société anonyme dite *Compagnie du chemin de fer d'Amiens à Boulogne*, fondée au capital de 37.500.000 francs divisé en 75.000 actions de 500 francs (ordonnance royale du 29 mai 1845).

ANNÉE 1845

A). — Loi sur la police des chemins de fer⁽¹⁾. — 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 totalement en vigueur aujourd'hui.

B. L., 1845,
n° 1221, p. 109.

B). — Loi sur les conditions des adjudications et sur la formation des Sociétés de chemins de fer⁽²⁾. — Une autre loi du 15 juillet 1845 — dont nous noterons au paragraphe suivant les prescriptions spéciales au Réseau du Nord — stipula, en ses articles 7 et suivants, diverses dispositions d'ordre général relatives notamment aux règles à suivre pour

B. L., 1845,
n° 1221, p. 116.

(1) 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, 8 et 29 mai 1845.

(2) 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.

l'adjudication des concessions de chemins de fer, pour la constitution des Compagnies concessionnaires, ainsi que pour le mode d'émission et de négociation des actions financières de ces Sociétés.

C). — *Adjudication des chemins de Paris à la frontière de Belgique par Lille et Valenciennes et des embranchements sur Calais et Dunkerque.* — La loi du 45 juillet 1845 notée au paragraphe B ci-dessus, eut aussi pour effet, en son article 1, d'autoriser le Ministre des Travaux publics à procéder à l'adjudication, conformément au cahier des charges y annexé, de la concession du chemin de fer de Paris à la frontière de Belgique et de ses embranchements sur Calais et Dunkerque (lignes n°s 2 et 3 du tableau de la page 182).

Sanctionnée par ordonnance royale du 10 septembre 1845, cette adjudication fut prononcée en faveur de MM. de Rothschild frères, Hottinguer, Ch. Laffitte, Blount et Cie, sans subvention ni garantie d'intérêt et pour une durée de concession de trente-huit ans, à dater du 10 septembre 1848 (1). A observer toutefois que la ligne n° 2 dont l'exécution avait été confiée à l'Administration des Travaux publics était alors, à titre provisoire, partiellement exploitée par l'État (V. 1840 et 1842C).

B. L., 1845,
n° 1221, p. 146.

B. L., 1845,
n° 1238, p. 572.

D). — *Fondation de la Compagnie du chemin de fer du Nord.* — En vertu d'une ordonnance du 20 septembre 1845, les adjudicataires précités (V. 1845C) fondèrent la *Compagnie du chemin de fer du Nord*, au capital de 200 millions divisé en 400.000 actions de 500 francs.

B. L., 1845,
Supplém.,
n° 802, p. 289.

Les *statuts* approuvés par cette ordonnance, furent modifiés comme nous l'indiquerons plus loin (V. 1857C).

(1) Adjudication faite au rabais de trois ans sur la durée de concession fixée au maximum de quarante et un ans par la loi notée au § 1845B.

E). — **Modification du régime des acquisitions de terrain.** — 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).

B. L., 1845,
n° 1224, p. 299.

De ce fait, les départements et les communes cessèrent de contribuer, obligatoirement, dans les *acquisitions des terrains* nécessaires à l'établissement des chemins de fer et, dès lors, l'État conserva seul, en principe, la charge de la dépense.

F). — **Adjudication du chemin de Fampoux à Hazebrouck.** — Une ordonnance royale du 10 septembre 1845 — rendue également en exécution de la loi citée au § 1845B — approuva l'adjudication de la concession de la ligne G de notre tableau récapitulatif n° III.

B. L., 1845,
n° 1238, p. 574.

En conséquence, MM. O'Neill, de Flers, Laurent, Riant, Heim et Chanier furent déclarés adjudicataires à leurs frais, risques et périls, et pour une durée de trente-sept ans trois cent seize jours (2).

B. L., 1845,
Supplém.,
n° 802, p. 303.

La *Compagnie du chemin de fer de Fampoux à Hazebrouck* se constitua au capital de 16 millions en 32.000 actions de 500 francs (ordonnance royale du 22 septembre 1845). Cette Société n'eut d'ailleurs qu'une durée assez éphémère, n'ayant pu résister à l'intense crise financière qui sévit, quelques années plus tard, sur le marché français (V. 1847D).

B. L., 1845,
n° 1266,
p. 4264.

G). — **Adjudication du chemin de Creil à Saint-Quentin.** — C'est encore en vertu de la loi notée au § 1845B qu'une ordonnance royale du 29 décembre 1845 trancha au profit de MM. de Roth-

(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 de trente-sept ans et quarante-neuf jours sur la durée de concession fixée au maximum de soixante-quinze ans par la loi du 15 juillet 1845.

schild frères, Hottinguer, Ch. Laffitte, Blount et C^{ie}, l'adjudication de la concession de la ligne n° 4 et ce, sans subvention ni garantie d'intérêt, pour une durée de vingt-quatre ans et trois cent trente-cinq jours (1) à dater de l'époque fixée pour l'achèvement des travaux (29 décembre 1848).

La *Compagnie du chemin de fer de Creil à Saint-Quentin*, fondée au capital social de 30 millions en 60.000 actions, n'eut aussi qu'une durée très courte (V. 4847A). Une ordonnance royale du 24 avril 1846 en approuva les statuts.

B. L., 1846,
Supplém.,
n° 838, p. 812.

ANNÉE 1846

Ordonnance sur la police, la sûreté et l'exploitation des chemins de fer (2). — Au point de vue de la législation des chemins de fer, il convient de noter l'ordonnance royale du 15 novembre 1846, règlement d'administration publique relatif à la police, à la sûreté et à l'exploitation des chemins de fer et rendu en exécution de l'article 9 de la loi du 11 juin 1842 et de l'article 21 de la loi du 15 juillet 1843.

B. L., 1846,
n° 1340, p. 901.

ANNÉE 1847

A). — Fusion de la Compagnie de Creil à Saint-Quentin. — La première fusion réalisée sur le Réseau du Nord fut effectuée de concert avec la *Compagnie de Creil à Saint-Quentin*, concessionnaire de 102 kilomètres de chemin de fer.

B. L., 1847,
n° 899, p. 742.

1. Adjudication faite au rabais de cinquante ans et trente jours sur la durée de concession également fixée au maximum de soixante-quinze ans par la loi du 15 juillet 1843.

2. Voir au M. U. du 18 novembre 1846 le rapport au roi à l'appui de cette ordonnance. Les autres documents préparatoires, déposés aux archives du Conseil d'Etat, ont péri dans l'incendie allumé par la Commune en 1871. L'ordonnance de 1846 a été modifiée par le décret du 4^{er} mars 1901 (V. 1901C).

Déjà projetée lors de l'adjudication du chemin de Creil à Saint-Quentin (ligne n° 4) — qui, nous l'avons vu, avait eu lieu au profit des concessionnaires mêmes de la ligne principale du Nord — la fusion dont il s'agit fut consentie moyennant l'échange des 60.000 actions de la Compagnie de Creil à Saint-Quentin contre le même nombre d'actions du Nord, franc pour franc, à égalité de versement (ordonnance royale du 1^{er} avril 1847) (1).

Le capital social de la Compagnie du Nord, ayant été constitué en prévision de cette fusion, n'eut, par suite, à subir aucune modification.

Nord, 1849,
p. 7.

B. L., 1847,
n° 1389, p. 538.

B). — Restitution des cautionnements des Compagnies de chemin de fer. — Une loi du 6 juin 1847 édicta que les *cautionnements* déposés par les Compagnies de chemins de fer pourraient leur être rendus, par dixièmes, au fur et à mesure de l'avancement des travaux.

B. L., 1847,
n° 1412, p. 529.

C). — Allocation de l'État pour l'achèvement du chemin de Paris à Lille et à Valençennes. — Un crédit complémentaire de 4 millions fut affecté, par une loi du 9 août 1847, à l'achèvement des travaux du chemin de Paris à Lille et à Valençennes (ligne n° 2).

Nord, 1849,
p. 9.

D). — Déchéance de la Compagnie de Fampoux à Hazebrouck. Par arrêté du Ministre des Travaux publics, en date du 28 décembre 1847, fut prononcée la *déchéance* (2) des concessionnaires de la ligne C (V. 1845F); le cautionnement de la Compagnie de Fampoux à Hazebrouck restait acquis au Trésor.

(1) En fait, il y eût ainsi confusion pleine et entière des deux Sociétés, celle de Creil à Saint-Quentin faisant abandon à la Compagnie du Nord, à titre d'apport social, de tous ses droits généralement quelconques.

(2) La déchéance des concessionnaires de chemins de fer 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 (Picard, *Traité des chemins de fer*).

ANNÉE 1848

Remboursement des dépenses faites par l'État pour l'établissement de la ligne principale du Nord. — Aux termes du cahier des charges de la concession du chemin de Paris à la frontière de Belgique par Lille et Valenciennes, l'État s'était réservé la construction de ce chemin (ligne n° 2), moyennant remboursement, par la Compagnie concessionnaire, de l'intégralité des sommes dépensées ou à dépenser pour les travaux et pour l'achat d'une partie du matériel roulant (1).

En raison des événements politiques de 1848, la Compagnie du Nord fut autorisée à se libérer de sa dette envers l'État (2) — en capital et intérêts à 50/0 et à partir du 15 novembre 1848 — tout d'abord en deux paiements annuels de 42 millions, puis ensuite au moyen d'annuités successives de 4 millions (convention du 11 août 1848 passée entre le Ministre des Finances et la Compagnie du Nord) (3).

B. L., 1845,
n° 1221, p. 121.

Nord, 1848,
p. 20.

—
Nord, 1849,
p. 6 à 8.

ANNÉE 1849

Abaissement de la valeur nominale des actions. — Par décision de l'Assemblée générale des actionnaires, — ratifiée, plus tard, par décret du 19 février 1852 (V. 1852Ae), — il

(1) Ce remboursement devait s'opérer comme il suit : 11 millions imputables sur le cautionnement ; 9 millions payables dans la quinzaine de l'homologation de l'adjudication ; le surplus à verser par quarts, d'année en année, à dater du 1^{er} janvier 1847.

(2) Dette représentée par des obligations négociables à l'ordre du caissier du Trésor.

(3) Ce mode de libération, ainsi que le taux d'intérêt, furent eux-mêmes ultérieurement modifiés (V. 1852Ag).

Nord, 1849,
p. 6 à 8.
—
Nord, 1850,
p. 1 à 15.
B. L., 1852,
n° 496, p. 527.

fut entendu que la valeur nominale de chacune des 400.000 *actions* émises en 1845, par la Compagnie du Nord, serait ramenée de 500 à 400 francs et que la réduction conséquente de 40 millions sur le fonds social serait compensée — à raison de 4 millions par an (1) et avant toute distribution de dividende — au moyen de prélèvements sur les produits nets de l'exploitation.

ANNÉE 1851

B. L., 1851,
n° 469, p. 1075.
—
Nord, 1851,
p. 19.

A). — **Raccordement des gares de la Chapelle et de la Villette.** — Un décret du 10 décembre de la même année autorisa les Compagnies du Nord et de *Paris à Strasbourg* (2) à établir à frais communs — et dans les conditions du cahier des charges du chemin de fer de Ceinture (V. 1851B) — le raccordement des gares de la Chapelle et de la Villette (ligne n° 2 du tableau de la page 482).

B. L., 1851,
n° 470,
p. 1105 et 1112.
—
Nord, 1854,
p. 2.

B). — **Concession du chemin de Ceinture (R. D.) — Participation de la Compagnie du Nord.** — Aux termes de deux autres décrets, datés des 10 et 14 décembre 1851, la Compagnie du chemin de fer du Nord entra pour un cinquième dans le Syndicat formé par les Réseaux aboutissant à Paris (3) en vue de la construction et de l'exploitation du chemin de fer de Ceinture de Paris (Rive Droite).

(1) Somme égale au montant de l'annuité à verser à l'Etat (V. 1848) en remboursement de frais d'établissement de la ligne de Paris à la frontière belge par Lille et Valenciennes.

(2) Future Compagnie de chemins de fer de l'Est.

(3) C'est-à-dire les Réseaux de Paris à Rouen (future Compagnie de l'Ouest), de Paris à Orléans, de Paris à Strasbourg (future Compagnie de l'Est), du Nord, et, éventuellement, de Paris à Lyon et à la Méditerranée, dont la ligne principale n'était pas encore, à cette époque, définitivement concédée.

La concession fut accordée pour une durée de quatre-vingt-dix-neuf ans à partir de l'achèvement des travaux (1).

Chacun des Réseaux syndiqués s'engagea à contribuer aux dépenses d'établissement pour une quote-part d'un million de francs ; le surplus devait incomber à l'État.

G). — **Fusion de la Compagnie d'Amiens à Boulogne.** — C'est en cette année 1851 que fut décidée, après une lutte de tarifs assez vive, la *fusion* des Compagnies d'Amiens à Boulogne et du Nord (2).

Conformément, en effet, à un traité du 9 juillet 1851, approuvé par l'article 4 du décret du 19 février 1852 — décret qui sera spécialement noté au § 1852A, — la fusion dont il s'agit eut lieu aux conditions suivantes, souscrites par la Compagnie du Nord :

B. L., 1852,
n° 496, p. 527.

—
Nord, 1851,
p. 6.

Ca). — Substitution tant active que passive à la Compagnie d'Amiens à Boulogne, concessionnaire de la ligne n° 1 ^{Amiens-Boulogne,} 1851, p. 41. longue de 123 kilomètres ;

Cb). — Compensation des 75.000 actions de la Société de Boulogne par 75.000 obligations Nord de 500 francs à 3 0/0 remboursables en soixante-quinze ans ;

(1) Soit à compter du 12 décembre 1853 (art. 4 et 18 du cahier des charges annexé au décret de concession).

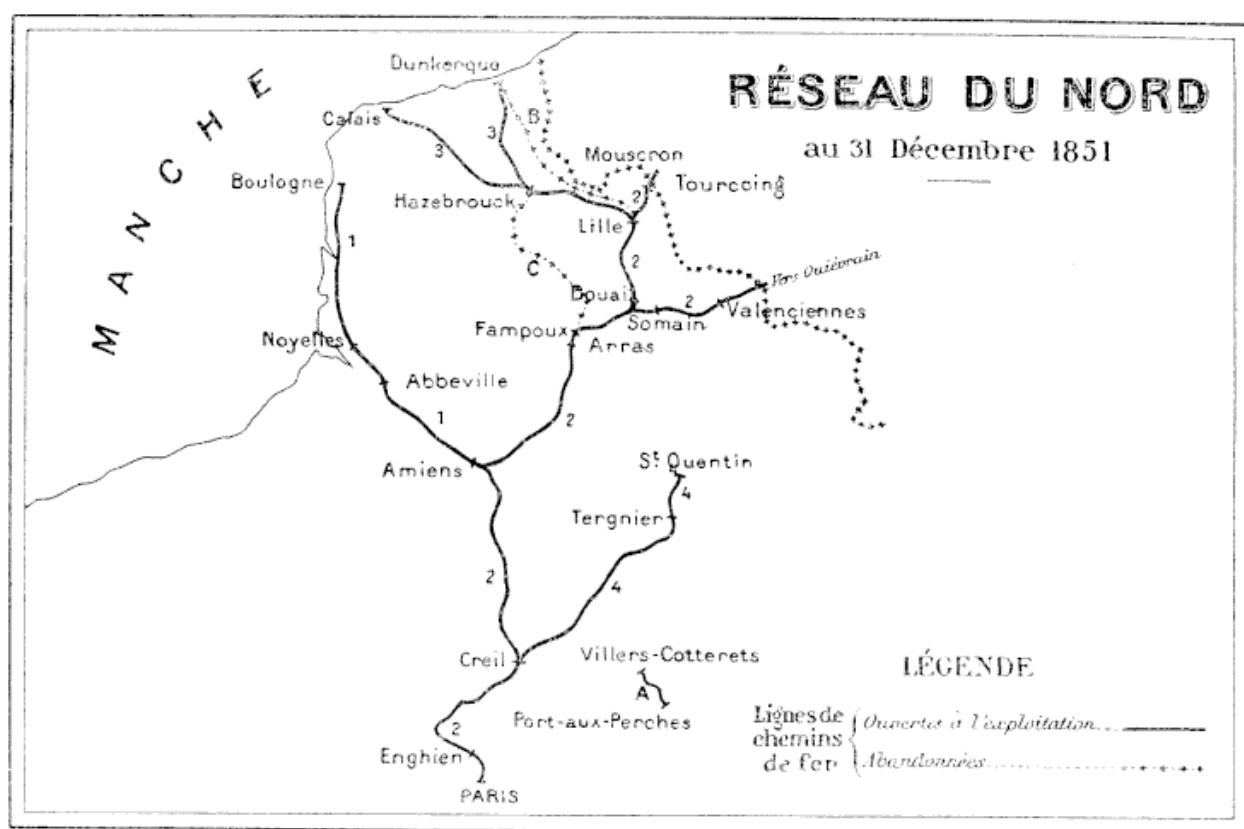
(2) Les nombreuses fusions réalisées de 1851 à 1860 eurent pour effet de placer la plus grande partie des lignes de chemins de fer entre les mains des six grandes Compagnies actuelles. Elles eurent notamment pour avantage d'établir une certaine unité dans le service, d'éviter les transbordements de voyageurs et de marchandises, de diminuer les frais généraux d'administration, enfin et surtout d'imposer aux Compagnies un cahier des charges uniforme (V. 1857 Af) et le même maximum de tarifs (Aucoc, *Droit administratif*).

Ce). — Prise en charge du service des intérêts et de l'amortissement des 2.363 obligations de 500 francs au taux de 4 0/0 émises par la Compagnie fusionnaire et remboursables, en seize années à partir de 1854 (V. le tableau récapitulatif n° II page 178).

D). — Situation générale au 31 décembre 1851 (1). — A l'exception de 19 kilomètres de chemins concédés à la Société des Mines d'Anzin (2), la Compagnie du Nord se trouvait, au 31 décembre 1851, seule concessionnaire des lignes de chemins de fer situées dans son champ d'exploitation actuel.

Picard, *Les chemins de fer français*, t. IV, p. 793.

La carte ci-dessous donne la situation de ces lignes, mesurant ensemble 585 kilomètres, dont 582 étaient en exploitation.



(1) Pour le développement économique et financier du réseau du Nord à cette époque, voir les données statistiques mentionnées au § 1860B.

(2) Chemins concédés par décrets des 24 octobre 1836, 31 janvier 1841 et 8 octobre 1846.

SECTION II

PÉRIODE DE 1852 à 1860

ANNÉE 1852

A). — Convention du 19 février 1852 entre l'État et la Compagnie du Nord. — Par décret du 19 février 1852 fut approuvée une convention du même jour, passée avec la Compagnie du Nord, et portant :

B. L., 1852,
n° 496, p. 527.
—
n° 1852,
p. 3 et 33.

Aa). — *Concession définitive* des lignes 5, 6 et D, de notre tableau III (p. 482), soit ensemble 168 kilomètres à construire aux frais, risques et périls de la Compagnie ;

Conv. visée
(art. 1 et 2).

Ab). — *Concession éventuelle* (1) des lignes n°s 8 et 11, soit 44 kilomètres (2) à exécuter dans les mêmes conditions que les lignes précédentes (3) ;

(art. 1 et 2).

Ac). — Application du *cahier des charges* du chemin de Creil à Saint-Quentin (V. 1845G) à l'ensemble des chemins ainsi concédés (4) ;

(art. 3).

(1) L'éventualité de la concession des lignes n°s 8 et 11 résulte implicitement, de ce que la déclaration d'utilité publique n'intervint que plus tard (V. 1853Da et 1854C).

(2) La ligne n° 8, primitivement concédée sous le nom de chemin de Somain au Cateau, est comptée pour 38 kilomètres.

(3) C'est-à-dire sans aucune subvention ni garantie de l'État.

(4) Avec cette restriction que la Compagnie n'était tenue de poser qu'une seule voie sur le chemin de Noyelles à Saint-Valéry (ligne n° 11).

Conv. visée
(art. 4).

Ad). — Approbation de la *fusion* de la Compagnie d'Amiens à Boulogne (V. 1851C);

(art. 5).

Ae). — Limitation du *capital-actions* comme nous l'avons noté au sujet de l'année 1849;

(art. 6).

Af). — Fixation de la durée de concession de l'*ensemble des lignes* de la Compagnie du Nord à quatre-vingt-dix neuf ans (1) à partir de l'origine de la concession de la ligne principale (V. 1845C), point de départ qui fut lui-même ultérieurement modifié (V. 1857Ah);

(art. 7).

Ag). — Règlementation à 3 0/0 (au lieu de 5 0/0) de l'intérêt des *dépenses faites par l'État* pour la construction de la ligne n° 2 (V. 1848), étant entendu que ces dépenses seraient remboursées en capital et intérêts, par termes trimestriels de 500.000 francs (2);

(art. 8).

Ah). — Stipulation que la *faculté de rachat* conférée à l'État par les cahiers des charges, ne pourrait s'appliquer qu'à l'ensemble des lignes du réseau et seulement après l'expiration des quinze premières années de concession.

B. L., 1852,
n° 5, p. 57.

B). — Forme constitutionnelle des autorisations de chemins de fer. — A mentionner ici — en raison de sa grande influence

(1) Le quantum de quatre-vingt-dix-neuf ans fut, dès lors, généralement admis comme durée normale des concessions de chemins de fer. Cette longue période avait l'avantage de relever le crédit des Compagnies, d'assoir leurs opérations sur une base plus large et plus solide, de réduire notamment la quote-part des bénéfices à affecter à l'amortissement, de leur assurer dans l'avenir des plus-values certaines et considérables, de leur permettre enfin d'adoindre à leur réseau de lignes peu productives, au moins au début (Picard, *Traité des chemins de fer*).

(2) Ce fut le 15 novembre 1864 que la Compagnie effectua le dernier versement à l'Etat. La somme totale ainsi remboursée — formant le prix d'acquisition de la ligne principale du réseau du Nord — fut de 99.823.000 fr. (Rapport Nord, 1865, p. 45).

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 fût leur importance (1).

ANNÉE 1853

A). — **Exploitation du chemin de Charleroi à Erquelinnes.** — C'est par le chemin de Charleroi à Erquelinnes que commença le *Réseau belge* exploité par la Compagnie du Nord.

A la date du 17 juin 1853 intervint, en effet, un traité passé avec la *Compagnie du chemin de fer de Charleroi à Erquelinnes* aux termes duquel le Nord prit, à *bail*, l'exploitation du dit chemin (long de 30 kilomètres) pour la durée, moins un (29 oct. 1853),
jour, de la concession (2) et moyennant paiement : p. 7 et 25.

- 1^o D'une somme fixe de 117.625 francs;
- 2^o D'une rente annuelle de 293.928 francs (3) représentant 46 fr. 875 pour chacune des 47.418 actions alors en circulation;
- 3^o D'un fonds d'amortissement des dites actions pendant la durée du bail et à raison de 562 fr. 50 par titre;
- 4^o De l'intérêt et de l'amortissement d'un emprunt de 2 millions constitué par 20.000 obligations de 1.000 fr. à 5 0/0 (4).

(1) Auparavant, une loi était nécessaire pour autoriser l'exécution des chemins de fer ayant une longueur supérieure à vingt kilomètres. Loi du 7 juillet 1833 (*B. L.*, 1833, n° 107, p. 305).

(2) Soit jusqu'au 5 novembre 1942.

(3) Cette rente annuelle est capitalisée au chiffre de 8.251.000 francs dans les écritures de la Compagnie du Nord.

(4) Emprunt émis tant pour l'exécution des dits travaux qu'en raison de 8.832 actions restées à la souche ou annulées.

B. L., 1853,
n° 59, p. 1129.

B). — Négociation des titres des Compagnies de chemins de fer. — Une loi du 10 juin 1859 décida, notamment, que tout agent de change se prêtant à une *négociation d'action* interdite par le décret de concession de chemin de fer, serait passible des peines édictées par l'article 43 de la loi du 15 juillet 1845 (amende de 500 à 3.000 francs). Toute publication du cours des actions avant la constitution de la Société anonyme était frappée de la même peine.

B. L., 1853,
n° 85, p. 355.

Nord, 1853,
p. 7.

C). — Concession du chemin de Creil à Beauvais. — En conformité d'un décret du 20 juillet 1853, approubatif d'une convention du 19 juillet précédent, la ligne n° 7 — qui devait plus tard, faire retour au Réseau du Nord — fut tout d'abord concédée à la *Compagnie des chemins de fer des Ardennes et de l'Oise* (1), sans sacrifice de l'État et pour une durée de quatre-vingt-dix-neuf ans (2).

B. L., 1853,
n° 86, p. 395.

Nord,
29 oct. 1853,
p. 2 et 20.

D). — Convention du 13 août 1853 entre l'État et la Compagnie du Nord. — A noter aussi, pour 1853, un décret du 13 août, approubatif d'une convention du même jour, portant :

Conv. visée
(art. 1, 2, 3 et 6).

Da). — *Concession définitive* des lignes n°s 8 et 9 de notre tableau III (soit 93 kilomètres). La première de ces lignes — remplaçant celle du Cateau à Somain, précédemment concédée à titre éventuel (V. 1852Ab) — était subventionnée d'une somme de 4.500.000 francs, dont 2.000.000 à la charge de la ville de Cambrai et du département du Nord et 2.500.000 au compte de la *Compagnie des Ardennes et de l'Oise* (3). Quant à la

(1) Voir notre *Monographie du Réseau de l'Est* (Année 1853 § Aa).

(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) La subvention de la Compagnie des Ardennes et de l'Oise fut ultérieurement annulée (V. 1857B).

ligne n° 9 (1), elle devait être construite aux frais, risques et périls de la Compagnie du Nord et aux conditions du cahier des charges du chemin de fer de Creil à Saint-Quentin (2);

D_b). — Autorisation de pourvoir aux dépenses d'établissement de la ligne n° 9 au moyen *d'obligations* de même forme que celles de l'emprunt déjà réalisé par la Compagnie du Nord (3);

D_c). — Réduction de neuf à quatre ans du *délai* fixé pour la construction des lignes 6 et D.

Conv. visée
(art. 4).

(art. 5).

E). — Restitution du cautionnement de la Compagnie de Fampoux à Hazebrouck. — Un décret du 6 mars 1853 autorisa le Ministre des Finances à restituer la moitié de leur cautionnement à diverses anciennes Sociétés de chemins de fer, parmi lesquelles se trouvait la *Compagnie de Fampoux à Hazebrouck*, concessionnaire de la ligne G.

B. L., 1853,
n° 28, p. 394.

ANNÉE 1854

A). — Exploitation du chemin de Namur à Liège. — C'est aussi en 1854 que, par un acte du 28 juin, le Réseau du Nord traita avec la *Compagnie de Namur à Liège* en vue de la prise

Nord
(20 déc. 1854),
p. 4 et 17.

(1) Le chemin de Saint-Denis à Creil par Chantilly avait surtout pour objet de raccourcir le trajet de Paris à Amiens et au delà, lequel s'effectuait antérieurement par Enghien et Persan-Beaumont.

(2) Avec ces différences toutefois que le minimum des courbes était fixé à 400 mètres (au lieu de 800 mètres) et que le minimum d'inclinaison des pentes était de 10 millimètres (au lieu de 5 millimètres).

(3) L'Assemblée générale de 1852 avait en effet décidé d'emprunter 60 millions au moyen d'obligations de 500 francs à 3 0/0 amortissables en 1926 et destinées à l'exécution des lignes concédées par le décret du 19 février 1852 (Voir le tableau récapitulatif H, p. 478).

à bail de ce chemin (long de 72 kilomètres) pour la durée de sa concession, moins un jour (1) et moyennant rachat du matériel évalué (à 3.500.000 francs), plus une annuité inviolable d'un million de francs, payable par semestre (2).

B). — **Concession du chemin de Haumont à Mons.** — En 1854 fut accordée à M. James de Rothschild — tant en son nom qu'au nom de la *Société générale pour favoriser l'industrie nationale en Belgique* — la concession du chemin de fer de Haumont à Mons (3).

Ratifiée par un décret du 19 août 1854, en ce qui concerne la section française de ce chemin (ligne n° 40), cette concession était accordée aux frais, risques et périls de la Compagnie concessionnaire, jusqu'au 15 septembre 1946 (4).

B. L., 1854,
n° 223, p. 537.

C). — **Concession du chemin de Noyelles à Saint-Valéry.** — Le chemin de Noyelles à Saint-Valéry-sur-Somme (ligne n° 41) fut, par décret du 17 octobre 1854, concédé à titre définitif à la Compagnie du Nord, aux clauses et conditions stipulées dans la convention du 19 février 1852 (V. 4852A) et moyennant abandon, par l'État, des terrains de l'ancien lit de la Somme qui seraient soustraits, par le chemin de fer, à l'invasion des eaux.

B. L., 1854,
n° 228, p. 624.

(1) Soit jusqu'au 4 septembre 1941.

(2) Annuité capitalisée au chiffre de 19.699.000 francs dans les comptes de la Compagnie du Nord.

(3) La partie belge de ce chemin, concédée jusqu'en 1948, fut l'objet d'un arrêté royal du 19 août 1854.

(4) Article 40 du cahier des charges annexé au décret de concession.

ANNÉE 1855

Concession du chemin des docks de Saint-Ouen à la ligne de Petite Ceinture. — En vertu d'un décret du 24 mars 1855, le prince Joseph Poniatowski reçut la concession — jusqu'au 24 mars 1953 (1) et à ses frais, risques et périls — d'un embranchement destiné à relier la gare d'eau de Saint-Ouen au chemin de fer de Ceinture de Paris (ligne n° 42 du tableau de la page 184).

B. L., 1855,
n° 289, p. 717.

S'unissant au concessionnaire d'une prise d'eau sur la Seine pour alimenter la gare de Saint-Ouen, le prince Poniatowski fonda la *Compagnie du chemin de fer et des Docks de Saint-Ouen*, au capital indéterminé constitué par 20.000 actions entièrement souscrites.

B. L., 1856,
Supplém.,
n° 302, p. 209.

ANNÉE 1857

A.) — Convention du 24 juin entre l'État et la Compagnie du Nord. — L'année 1857 fut marquée, au point de vue de la constitution du Réseau du Nord, par un décret du 26 juin approubatif d'une convention du 21 juin, portant notamment :

B. L., 1857,
n° 526, p. 411.
—
Nord, 1857,
p. 12.
Nord, 1858,
p. 8.

Aa). — *Concession définitive des lignes n°s 13, 14, 15, 16, 17, 18 et 19* (2), de notre tableau III (soit ensemble 318 kilomètres), à construire aux frais, risques et périls de la Compagnie ;

Conv. visée
(art. 1, 3 et 4).

(1) Conformément à l'article 35 du cahier des charges annexé au décret de concession.

(2) Sous réserve que la section de la ligne n° 19, à construire entre la station d'Argenteuil et le chemin de fer de Paris à Argenteuil, serait exécutée par la Compagnie de l'Ouest.

Conv. visée
(art. 2 et 5).
Nord, 1861,
p. 5.

Ab). — *Concession partielle* — mais à titre définitif et dans les conditions financières ci-dessus — de la ligne n° 20, d'Amiens à Rouen. Les deux tiers de cette concession étaient accordés au Réseau du Nord, l'autre tiers était donné à la *Compagnie des chemins de fer de l'Ouest* ; les dépenses d'établissement, et les produits nets d'exploitation, devaient, proportionnellement, être répartis entre les deux Sociétés concessionnaires (1) ;

(art. 6). Ac). — *Concession éventuelle* des lignes n°s 23, 24, 25 et 27, à exécuter dans les mêmes conditions que les lignes précédentes, c'est-à-dire sans subvention ni garantie d'intérêt (2) ;

(art. 7 et 8). Ad). — Approbation de l'échange des lignes D et 7 entre le Réseau du Nord et la *Compagnie des Ardennes et de l'Oise* (V. 4857B) ;

(art. 9). Ae). — Approbation de la cession à la Compagnie du Nord du chemin de Villers-Cotterets à Port-aux-Perches (ligne A), Le prix à payer à M. Charpentier, concessionnaire primitif (V. 4836), fut ultérieurement fixé, par sentence arbitrale, à la somme de 234.000 francs ;

(art. 10 et 12). Af). — Application d'un unique *cahier des charges* à toutes les lignes concédées à la Compagnie du Nord (3). — Établi
Nord, 1858,
p. 40.

(1) De même, les tarifs à appliquer sur la ligne de Rouen à Amiens devaient être préalablement concertés entre les Compagnies du Nord et de l'Ouest.

(2) Le régime financier de l'ensemble des lignes faisant l'objet de cette convention fut ultérieurement modifié (V. 4859Bg).

(3) Y compris la ligne n° 11 qui avait été concédée dans des conditions spéciales (V. 4852Ab).

suivant un même type pour tous les chemins de fer français (1), ce document, en son article 35, fixait comme il est dit ci-après (V. 1857Ah) la durée générale de la concession ;

B. L., 1857,
n° 526,
p. 416-440.

Ag). — Stipulation que l'émission des *obligations financières* de la Compagnie du Nord ne pourrait avoir lieu qu'après autorisation du Ministre des Travaux publics, lequel déterminerait, notamment, l'époque, le mode et la forme de ces titres;

Conv. visée
(art. 13).

Ah). — Report au 4^{er} janvier 1851 (2) du point de départ de la *durée générale de la concession* précédemment fixée à quatre-vingt-dix-neuf ans (V. 1852Af).

(art. 14).

Cette concession devait ainsi prendre fin au 31 décembre 1950, terme encore exact aujourd'hui.

B). — Échange des lignes de Creil à Beauvais et de Laon à Reims. — Le décret précité autorisa l'échange du chemin de Laon à Reims (ligne D), concédé à la Compagnie du Nord, contre celui de Creil à Beauvais (ligne n° 7) faisant partie des concessions de la *Compagnie des Ardennes et de l'Oise* (3).

B. L., 1857,
n° 526, p. 411.

(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'Etat 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). — Il a été jugé (Cassation, 5 février 1861) que le cahier des charges annexé à la loi de concession participait au caractère de la loi même, à laquelle il accède et se rattache, qu'il ne pouvait dès lors être considéré comme un simple acte administratif (Dalloz, 1861-1-364).

(2) Au lieu du 10 septembre 1848 (V. 1845C).

(3) Voir notre *Monographie du Réseau de l'Est* (Année 1857 § C).

Aux termes d'un traité du 14 juin 1857, annexé au dit décret, cet échange eut lieu moyennant :

1^o Remboursement réciproque des dépenses de premier établissement des lignes précitées ; — 2^o Renonciation par la Compagnie du Nord à la subvention de 2.500.000 francs promise par la Société des Ardennes (V. 1853Ca) comme subside pour l'exécution de la ligne n^o 8 de Busigny à Somain par Cambrai (1) ; — 3^o Octroi de garanties spéciales à la Compagnie du Nord, en vue des tarifs applicables aux marchandises et voyageurs en provenance de Tergnier et en deçà, ou en destination de Reims et au delà, et réciproquement.

Nord, 1858,
p. 8 et 25.

C). — Augmentation du capital social de la Compagnie du Nord. — Nouveaux statuts. — C'est en vue de l'exécution des lignes notées au § 1857A que l'Assemblée générale des actionnaires du 30 avril 1857 décida d'émettre 425.000 actions nouvelles (2), lesquelles — vendues à 575 francs (y compris une prime de 175 francs) — portèrent le *capital social* de la Compagnie du Nord à 231.875.000 francs.

Nord, 1857,
p. 13 et 17.

B. L., 1857,
Supplém.,
n^o 406,
p. 294 à 300.

Un décret du 30 juin 1857 modifia dans ce sens les *statuts* de la Compagnie du Nord (3). Encore en vigueur aujourd'hui, ces règlements ont notamment pour but de fixer : — le montant du fonds social (V. 1857C) ; — la composition du Conseil d'administration (26 membres possédant au moins

(1) Cette renonciation fut consentie par la Compagnie du Nord sous réserve que la Société des Ardennes abandonnerait le droit de préférence qui lui était acquis pour la concession d'une ligne de Compiègne à Soissons.

(2) Souscription exclusivement réservée aux 400.000 actions primitives dans la proportion de 5/16 d'action nouvelle pour une ancienne.

(3) Autrefois, les statuts des Compagnies de chemins de fer étaient obligatoirement approuvés par le Gouvernement et ne pouvaient être modifiés sans autorisation. Cette garantie n'existe plus depuis la loi du 24 juillet 1867, qui dispose (V. 1867C), que désormais les sociétés anonymes pourront se former sans l'autorisation du Gouvernement.

100 actions chacun) ; — la constitution de l'Assemblée générale (30 membres au moins représentant ensemble le vingtième du fonds social (1) et ayant chacun une voix par 40 actions) (2) ; — le mode d'amortissement du capital social, de manière à ce que cet amortissement soit terminé à l'échéance de la concession (V. 4860A) ; — l'attribution d'un intérêt de 4 0/0 aux actions ; — enfin la formation d'un fonds de réserve de trois millions de francs (3).

D). — **Emission par l'Etat d'obligations trentenaires. — Subventions en argent.** — La loi de finances du 23 juin 1857 (4) eut pour effet d'établir un droit de transmission sur les titres d'actions et d'obligations (art. 6 et suiv.) et, en son article 21, ^{R. L., 1857, n° 514, p. 1289.} d'autoriser le Gouvernement à convertir sa dette envers les Compagnies de chemins de fer — au titre de *subvention en argent* — en cinquante *annuités* au plus, y compris l'intérêt et l'amortissement (5).

En exécution de cette loi, eut lieu une première émission de

(1) Cette proportion du capital social doit atteindre un dixième quand il s'agit d'emprunts ; elle doit être d'un cinquième quand l'ordre du jour de l'assemblée porte sur des questions de prolongation ou de renouvellement de concessions, de fusions ou de traité avec d'autres Compagnies, de modifications aux statuts, d'augmentation du fonds social, etc... (Art. 33 et 41 des statuts).

(2) Y compris les actions de jouissance.

(3) Indépendamment de cette réserve statutaire, la Compagnie du Nord s'est constitué une réserve extraordinaire dont le montant atteignait 15,920.070 francs au 31 décembre 1905.

(4) 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.

(5) Antérieurement, l'Etat faisait face à ses engagements financiers envers les Compagnies au moyen de simples allocations inscrites au budget au fur et à mesure de l'avancement des travaux ; c'est en vue de remédier à l'accroissement incessant de ces imputations que la loi de 1857 lui donna la faculté d'échelonner ses paiements sur une période de cinquante ans. (Picard, *Traité des chemins de fer*.)

400.000 obligations 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).

A N N É E 1858

A). — Nouvelles lignes belges exploitées par la Compagnie du Nord. — A noter, pour 1858, la passation des deux actes ci-après relatifs à l'exploitation par la Compagnie du Nord de diverses lignes situées sur le territoire belge :

Aa). — Traité du 4 juin, avec la *Compagnie de Mons à Haumont et à Saint-Ghislain*, en vue de la prise à bail du dit chemin avec embranchements sur Elouges et Thulin (soit 52 kilomètres), pour la durée de la concession moins un jour (à partir du 1^{er} juillet 1858) (2) et moyennant une redevance annuelle et invariable de 1.200.000 francs (3) ;

Nord
(juillet 1858),
p. 3, 17.

Ab). — Traité du 10 juillet, avec la *Compagnie du Chemin de fer de Namur à Liège*, pour la construction et l'exploitation, par le Nord, de la ligne de Namur à Givet (50 kilomètres), à charge par le Réseau français de payer l'intérêt et l'amortissement, pendant la durée du bail, de l'emprunt de 15 millions

Nord
(juillet 1858),
p. 10, 27.

(1) Sur ces 400.000 obligations, 108.381 furent ultérieurement converties en rentes 3 0/0, à raison de 20 francs de rente par obligation. (*Compte général des Finances* de 1862, p. 435).

(2) Soit jusqu'en 1945 pour la partie belge et jusqu'au 14 septembre 1946 pour la partie française.

(3) Jusqu'à la cession du réseau de Saint-Ghislain (V. 1866 C), cette redevance fut capitalisée dans les écritures de la Compagnie du Nord au chiffre de 15.638.800 francs pour la partie belge et de 8.000.000 pour la partie française.

effectué par la Compagnie belge, concessionnaire. Ce bail était d'ailleurs consenti pour une durée égale à celui du chemin de fer de Namur à Liège (V. 1854A).

Ces deux traités, — joints à ceux qui ont été notés au sujet des années 1853 et 1854, — permirent à la Compagnie du Nord de constituer son *Réseau belge*, comprenant les quatre lignes précitées et mesurant alors un développement de 200 kilomètres, dont 10 kilomètres sur le territoire français (ligne n° 40, de notre tableau III) (1).

B). — **Tracé du chemin de Paris à Soissons.** — A mentionner aussi un décret du 15 juillet 1858, fixant le tracé de la ligne n° 622, p. 84. B. L., 1858, n° 43, entre Dammartin et Soissons.

ANNÉE 1859

A). — **Concession de l'embranchement de Ferrière-la-Grande.** — Un décret du 23 avril 1859 concéda à M. Dumont un embranchement (ligne n° 21), partant de l'usine métallurgique de Ferrière-la-Grande pour aboutir à la ligne de Saint-Quentin à Erquelinnes. Cette concession était accordée sans subvention ni garantie d'intérêt et pour une durée de quatre-vingt-dix-neuf ans (2); elle devait, plus tard, faire retour au Réseau du Nord (V. 1890Aa).

B. L., 1859,
n° 693, p. 727.

(1) Voir au § 18660 la composition définitive du Réseau Nord-Belge.

(2) A partir du 1^{er} janvier 1860 (art. 33 du cahier des charges annexé au décret de concession).

B. L., 1859,
n° 709, p. 13
et 54.

B). — Convention des 24 juillet 1858 et 11 juin 1859 entre l'État et la Compagnie du Nord (1). — De 1859, datent les premières conventions passées, suivant un même type, entre l'État et les concessionnaires de chemins 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.

Nord, 1859,
p. 10 à 12.

Approuvés, 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 en consolidant les situations acquises par elles avant l'intense crise financière de 1857 et 1858 (2).

Les dispositions essentielles de la convention relative au Réseau du Nord — datée des 24 juillet 1858 et 11 juin 1859 et sanctionnée par un décret du 11 juin 1859 — portèrent en substance :

Conv. visée
(art. 2).

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

Bb). — L'Ancien Réseau (3), formé des lignes dont l'exploitation était avantageuse pour la Compagnie. Il comprenait les

(1) 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.

(2) Le marché des chemins de fer qui, après 1852, avait inspiré tant de confiance et de fermeté, ressentit d'autant plus l'intensité de cette crise que la diminution des transports avait notablement affaibli les recettes (Picard, *Traité des chemins de fer*).

(3) L'ancien réseau était évalué 403 millions (dépenses faites ou à faire) et avait alors un développement de 967 kilomètres (Picard, *Les chemins de fer français*).

lignes n°s 4, 2, 3, 4, 5, 6, 7, 8, 9, 10 (1) et 11, plus la partie afférente à la Compagnie du Nord dans le chemin de fer de Ceinture de Paris.

Conv. visée
(art. 2 et 4).

A ce premier groupe fut réservé un *revenu kilométrique* de 38.400 francs (2), passé lequel l'excédent du produit net devait faire déversoir sur le produit des lignes du nouveau réseau;

Bc). — Le *Nouveau Réseau* (3), composé des chemins dont les produits nets ne couvraient généralement pas les charges d'établissement. Il comprenait les lignes A, 13, 14, 15, 16, 17, 18, 19, 20, 23, 24, 25 et 27 de notre tableau récapitulatif III (page 182 à 197);

A ce second groupe, l'Etat consentait à accorder, pendant cinquante ans, à partir du 1^{er} janvier 1863, une *garantie d'intérêt* (4) au taux de 4 0/0 du capital affecté au rachat ou à la construction des dites lignes (5), ce *capital garanti* étant limité au maximum de 200.000.000 de francs, dont 60.500.000 pour les lignes n°s 23, 24, 25 et 27, concédées à titre éventuel;

(art. 2 et 3).

(1) Sauf régularisation ultérieure de la rétrocession de la ligne n° 10 d'Hautmont à la frontière belge (V. 1859C).

(2) Revenu calculé en tenant compte : 1^o de la moyenne des dividendes attribués aux actionnaires dans les dernières années ; 2^o des sommes nécessaires pour couvrir l'intérêt et l'amortissement des obligations émises pour l'ancien réseau ; 3^o de la différence entre l'intérêt et l'amortissement garantis par l'Etat pour le nouveau réseau et les charges réelles calculées à forfait au cours de 5,50 0/0 soit 0,83 0/0 du capital affecté au nouveau réseau. D'après ce calcul, le *dividende réservé* était de 50 francs par action.

(3) Evalué à 200 millions (dépenses faites ou à faire), le *nouveau réseau* était alors compté pour une longueur de 618 kilomètres (Picard, *Les chemins de fer français*).

(4) Les charges que la *garantie d'intérêt* fait peser sur les finances publiques 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'Etat peut être appelé (Picard, *Traité des chemins de fer*).

Sur les motifs qui justifient les garanties d'intérêt, voir l'étude publiée par M. Colson dans *les Annales des Ponts et Chaussées* de décembre 1888.

(5) Plus l'amortissement au même taux pour un terme de cinquante ans, soit ensemble 4,655 0/0 du capital garanti.

Conv. visée
(art. 5).

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

En cas de rachat, ou en fin de concession, la créance éventuelle de l'État pouvait être compensée, jusqu'à concurrence entière, avec la somme due à la Compagnie pour la reprise de son matériel, tant sur l'ancien que sur le nouveau réseau (1);

(art. 6).

Bé). — *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 un revenu de 53.000 francs par kilomètre sur l'ancien réseau et un intérêt de 6 0/0 du capital effectivement dépensé pour la construction des lignes comprises dans le nouveau réseau (3);

(art. 7).

Bf). — Ediction de règles relatives :

1^o aux *justifications financières* à fournir par la Compagnie conformément à un règlement à intervenir (V. 1868B);

2^o au *compte de premier établissement* (4), lequel devait être provisoirement arrêté — tant pour l'application de la garantie que pour l'exercice du droit de partage — le 1^{er} janvier

(1) Reprise éventuelle prévue par l'article 36 du cahier des charges (V. aussi la note relative à l'année 1883Bp).

(2) En ce qui concerne la Compagnie du Nord, le partage des bénéfices n'était antérieurement prévu par aucun acte législatif ou contractuel.

(3) Ces limites correspondaient à l'attribution, avant partage avec l'Etat, d'un dividende maximum de 80 francs par action.

(4) Le *compte de premier établissement* n'a pas le caractère d'un inventaire industriel, ce qui fait disparaître les graves inconvénients qu'aurait entraînés une pareille évaluation. Il ne s'agit pas de rechercher la valeur du chemin de fer à un moment déterminé, mais de constater les sommes dépensées dans un but d'utilité pour l'établissement du chemin (Aucoc, *Droit administratif*).

suivant la mise en exploitation des lignes et définitivement clos cinq ans après ladite époque (1);

3^e 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 (2);

Bg). — Abrogation des articles 1, 2, 3 et 6 de la convention du 21 juillet 1857 (3) en vertu desquels la Compagnie du Nord avait accepté, sans *garantie d'intérêt*, les concessions qui lui avaient été faites soit à titre définitif, soit à titre éventuel.

Conv. visée
(art. 8).

C). — Cession à la Compagnie du Nord du chemin de Haumont à la frontière belge. — Par décret du 26 septembre 1859 fut approuvée une convention du même jour avec la *Compagnie de Mons à Haumont* en vue de la cession, par cette dernière, au Réseau du Nord, de la ligne n° 10 ainsi que de ses embranchements et dépendances situés sur le territoire français.

B. L., 1859,
n° 735, p. 704.

Aux termes du traité du 3 mai 1859 joint à la convention, cette *cession* eut lieu moyennant versement, par la Compagnie du Nord, d'une annuité (payable par termes semestriels) de 195.000 francs pendant 9 ans et 6 mois à partir du 1^{er} janvier 1859 ; de 195.844 francs pour le 2^e semestre de 1868 et, ensuite, de 200.000 francs jusqu'au 1^{er} mai 1948 (4).

(1) Sans que le capital garanti puisse excéder le maximum de 200 millions.

(2) Ainsi les dépenses relatives aux travaux complémentaires, se définissaient uniquement à l'origine par la date d'exécution desdits travaux : elles se rapportaient à tout travail d'établissement effectué après la clôture du compte de construction proprement dit. Ce régime fut ultérieurement modifié (V. 1869Bg), on y revint à la suite des conventions de 1883 (Lax, *Rapport sur la présentation des budgets des Compagnies de chemins de fer*).

(3) Voir *suprā* : 1857Aa, Ab, Ac.

(4) Ces annuités sont capitalisées au chiffre de 8.000.000 de francs dans les comptes de la Compagnie du Nord.

B. L., 1860,
n° 762, p. 24.

D). — **Concession du chemin de Violaines à Bully-Grenay.** —
Fut accordée à la *Compagnie des Mines de Béthune*, par décret
du 28 décembre 1859, la ligne n° 22, à exécuter et à exploiter
aux frais, risques et périls de la société concessionnaire.

Concédé pour une durée de quatre-vingt-dix-neuf ans (1),
ce chemin devait ultérieurement faire partie des concessions
du Réseau du Nord (V. 1876Bc).

ANNÉE 1860

Nord, 1860,
p. 7 et 20.

A). — **Unité de régime des actions nouvelles et des actions anciennes de la Compagnie du Nord.** — Par application de l'article 43 des statuts, l'Assemblée générale des actionnaires de 1860 décida que les 125.000 actions récemment émises (V. 1857C) seraient, à raison d'un tiers par année, assimilées aux 400.000 actions originaires, sans aucune différence dans leur forme, leur valeur ou leur revenu. C'est ainsi que, depuis 1863, un seul régime existe pour les *actions* de la Compagnie du Nord, dont chacune a droit, en conséquence, à la cinq-cent-vingt-cinq millième partie de la propriété de l'actif social et des bénéfices nets.

Nord, 1863,
p. 28.

Un tableau des annuités nécessaires au service des intérêts et de l'*amortissement* des 525.000 actions de la Compagnie du Nord fut adopté par l'Assemblée générale du 30 avril 1863 (2):

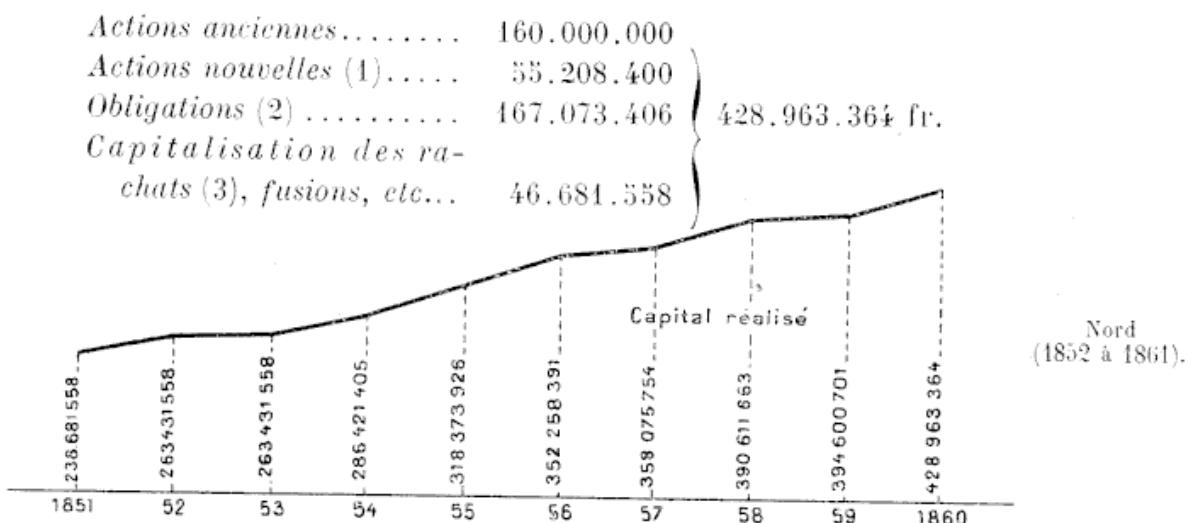
(1) A partir du 1^{er} janvier 1860 (art. 35 du cahier des charges annexé au décret de concession).

(2) De manière que ces actions puissent être complètement remboursées, de 1863 à 1950, au prix de 400 francs par titre et que chaque action non amortie reçoive l'intérêt statutaire de 16 francs (V. 1857C).

B). — RÉSUMÉ DE LA PÉRIODE 1851 à 1860. — Les données statistiques et graphiques ci-après résument la *vie économique* du Réseau du Nord, du 1^{er} janvier 1851 au 31 décembre 1860 :

Pendant cette période décennale :

Ba). — Le capital réalisé s'accrût de 228.963.364 francs atteignant, au 31 décembre 1860, le total de 428.963.364 francs, ainsi composé :



Bb). — Les émissions d'obligations faites par la Compagnie du Nord portèrent sur 556.547 titres de 500 francs à 3 0/0 (4),

(1) Quarante et un mille six cent soixante-sept actions seulement étaient entièrement libérées sur l'émission complémentaire de 123.000 actions (V. 1857C).

(2) Soit 312.197 obligations correspondant à un capital de 95.279.544 francs pour l'ancien réseau, et 244.350 obligations ayant produit 71.793.862 francs pour le nouveau réseau.

(3) Ces capitalisations se rapportaient :

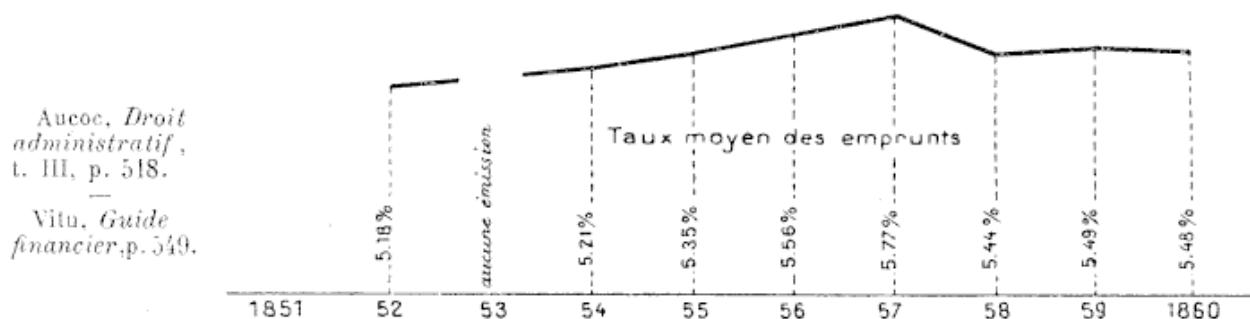
-- au rachat du chemin d'Amiens à Boulogne (V. 1851Ca)...	37.500.000 fr.
-- à l'emprunt de la Compagnie de Boulogne (V. 1851Ce)...	1.481.558 —
-- à la fusion de la section française de Mons à Hautmont (V. 1858Aa).....	8.000.000 —
	TOTAL.....
	46.681.558 fr.

(4) Pour les prix de vente des *obligations* Nord (Voir la colonne 4 de notre *Résumé général* (page 162). — Les cours annuels moyens de ces titres (cotés en Bourse à partir de 1856), furent les suivants :

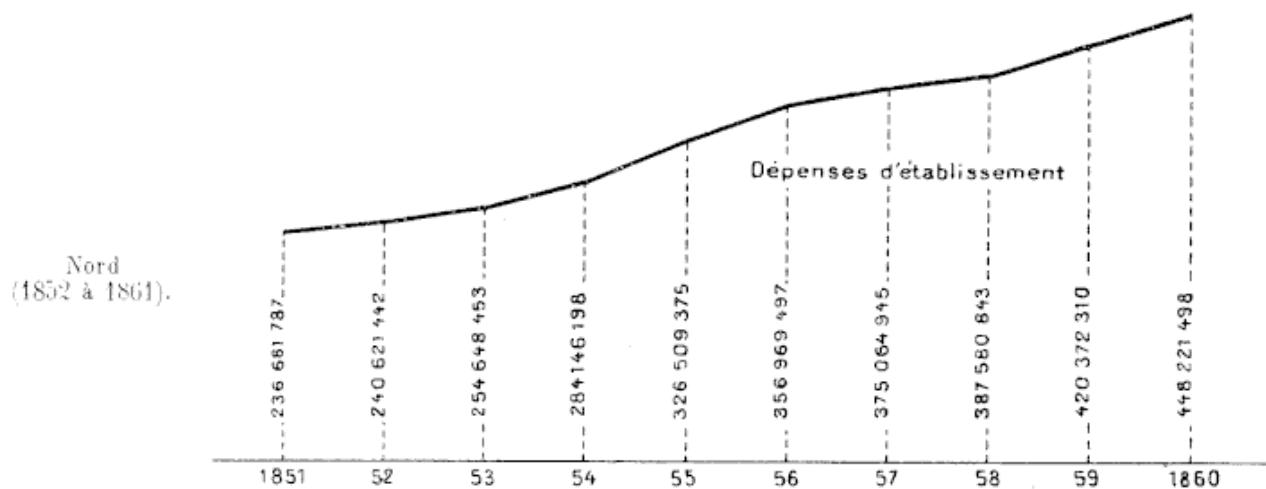
En 1856.....	296 fr. 00	En 1859.....	296 fr. 18
— 1857.....	281 18	— 1860.....	304 19
— 1858.....	293 60		

non compris 75.000 obligations spécialement émises pour le rachat de la ligne d'Amiens à Boulogne (V. 1851Cb).

Ces emprunts correspondirent à une charge d'intérêt et d'amortissement oscillant de 5,18 0/0 (en 1852) à 5,77 0/0 (en 1857) (1).



Bc). — Les dépenses d'établissement (2) s'élèverent à 448.221.498 fr., dont 73.422.860 fr. pour le matériel roulant et d'exploitation (3).



(1) Le taux des emprunts de la Compagnie du Nord ne comprend ni les frais accessoires ni les droits de timbre. Il est calculé sur le prix annuel moyen des obligations, après déduction des intérêts courus au jour de la vente des titres.

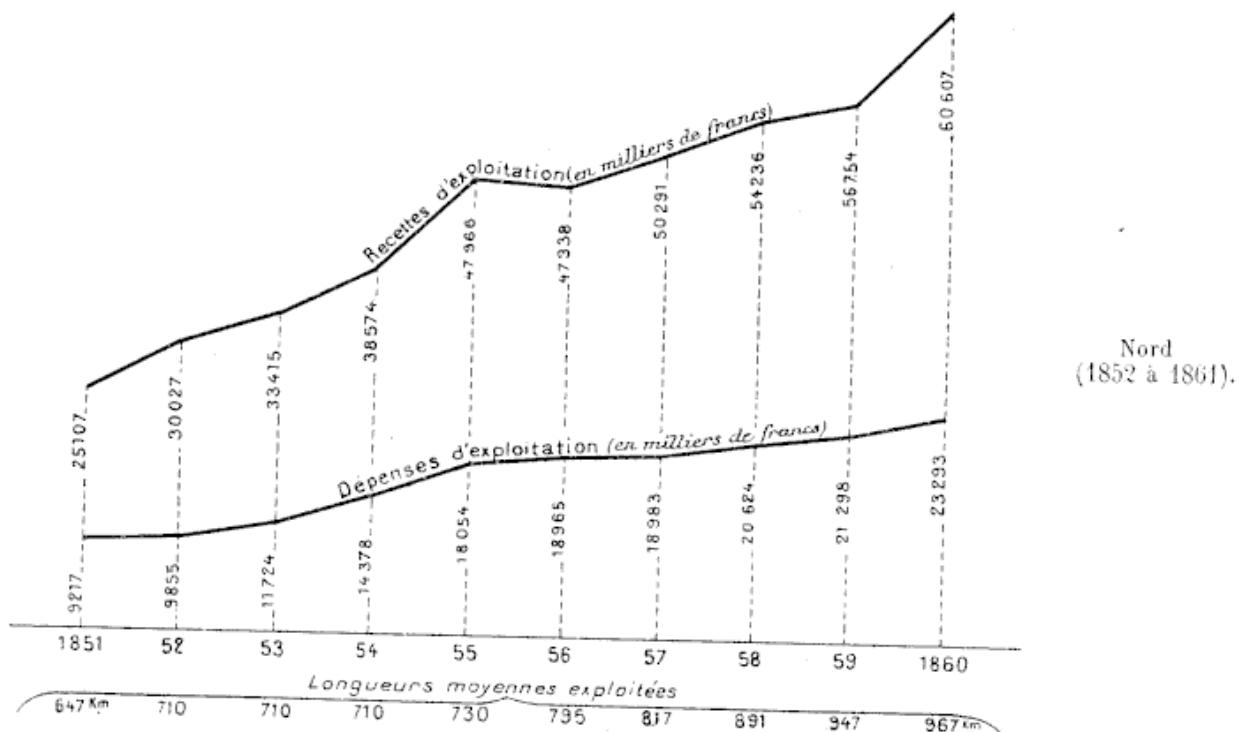
(2) De 1853 à 1857 inclus, la Compagnie du Nord a compris dans ses dépenses d'établissement les frais de construction des lignes belges d'Erquelinnes à Charleroi et de Namur à Liège.

(3) Matériel, mobilier et outillage des gares, stations et ateliers.

Bd). — Les résultats de l'exploitation (1) oscillèrent annuellement :

1^o en *recettes*, du minimum de 25.107.000 fr. (en 1851) au maximum de 60.607.000 fr. (en 1860) ;

2^o en *dépenses*, du minimum de 9.217.000 fr. (en 1851) au maximum de 23.292.523 fr. (en 1860).



Be). — Les dividendes payés aux actionnaires (2), oscillèrent

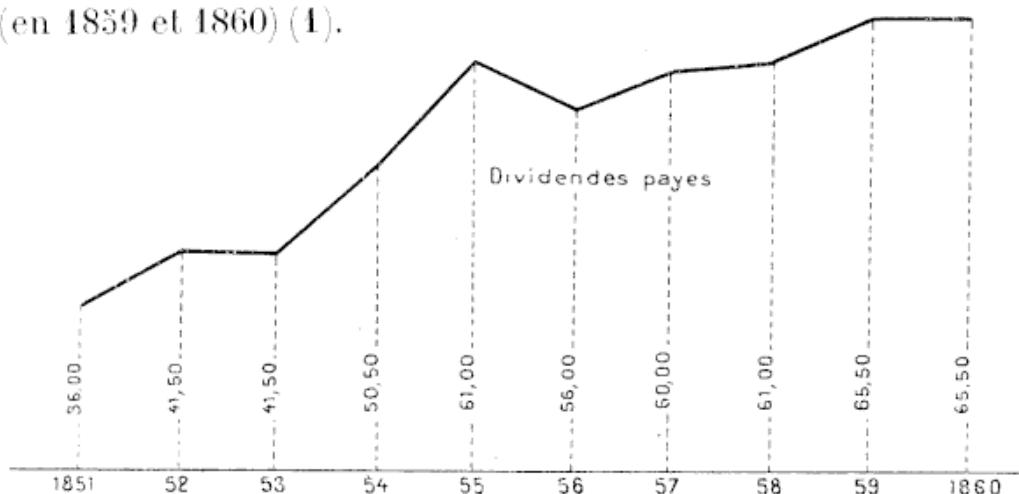
(1) Non compris les résultats du Réseau belge exploité par la Compagnie du Nord (V. 1866D).

(2) Les cours annuels moyens des *actions* de la Compagnie du Nord atteignirent :

En 1851	514	fr. 40	En 1856	1.018	fr. 46
1852	777	50	1857	925	85
1853	860	00	1858	956	93
1854	795	60	1859	926	15
1855	881	25	1860	958	88

du minimum de 36,00 fr. (en 1851), au maximum de 65 fr. 50 (en 1859 et 1860) (1).

St. (d. D.),
1905, p. 431.

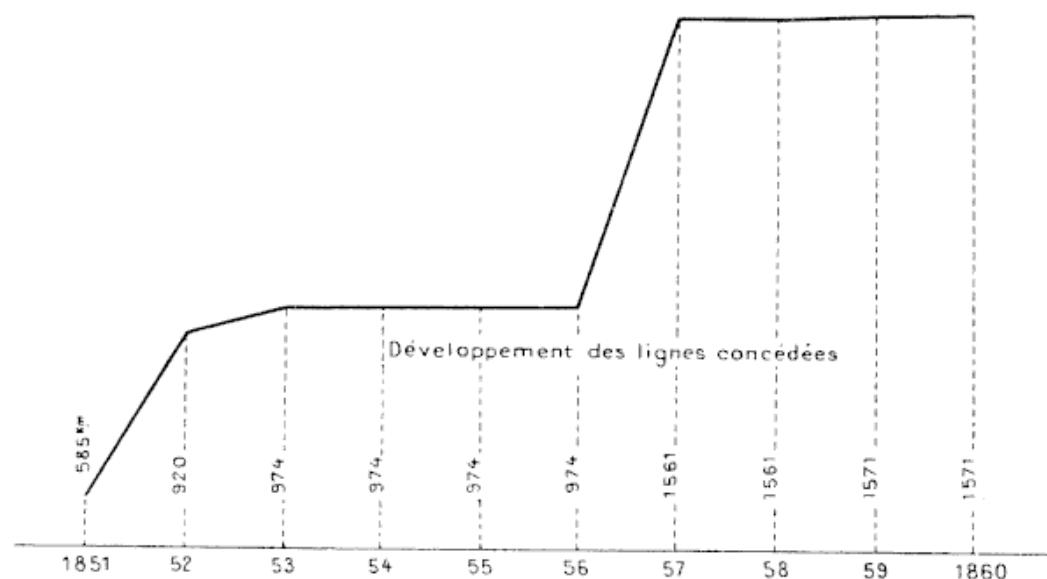


St. (d. D.),
1905, p. 439.

Bf). — Nous avons vu au § 1859Bc, que la Compagnie du Nord ne pouvait, éventuellement, avoir recours à la garantie d'intérêt qu'à partir du 1^{er} janvier 1865.

Bg). — Le développement des lignes concédées, s'accrut de 986 kilomètres, passant de 585 à 1.571 kilomètres.

Picard, *Les
Chemins de fer
français*, t. IV,
p. 793.



(1) Les dividendes payés comprennent toujours l'intérêt statutaire de 4 0/0, soit de 16 francs par action. Contrairement aux *dividendes réservés* (V. 1859Bb), ils dépendent aussi des résultats de l'exploitation des lignes belges, et éventuellement des produits du domaine privé ou des réserves de la Compagnie.

Bh). — La situation des concessions à la fin de l'année 1860 est résumée au tableau suivant :

RÉSEAU DU NORD au 31 DÉCEMBRE 1860	CONCESSIONS		LIGNES		ENSEMBLE
	DÉFINITIVES	ÉVENTUELLES	EXPLOITÉES	en CONSTRUCTION ou A CONSTRUIRE	
Ancien réseau..	Km. 970	Km. »	Km. 967	Km. 3	Km. 970
Nouveau réseau.	414	187	40	561	601
TOTAUX (1)..	4.384	187	1.007	564	4.571

Picard, *Les Chemins de fer français*, t. IV,
p. 793.

(1) Les longueurs portées dans ce tableau résultent des procès-verbaux de chainage 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 (heurtoirs, 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 (*Statistique des chemins de fer français. Documents principaux*. Note du tableau n° 2).

SECTION III

PÉRIODE DE 1861 A 1870

ANNÉE 1861

A). — *Glassement et déclarations d'utilité publique de divers chemins* (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. Dans cet ensemble le Nord, ne se trouva intéressé que pour la modification de l'origine, près de Boulogne, de la ligne n° 14.

B. L., 1861,
n° 953, p. 254.

Eurent lieu en outre, en 1861, les *déclarations d'utilité publique* (2) des chemins ci-après qui, plus tard, devaient faire partie des concessions du Réseau du Nord, savoir :

- de Beauvais à Gournay (ligne n° 23), décret du 5 juin; B. L., 1861,
n° 940, p. 785;
- de Senlis à Crépy (ligne n° 24), décret du 14 juin; n° 946, p. 6;
- de Soissons à la frontière belge (ligne n° 25), décret du 22 septembre. n° 968, p. 513.

(1) Prononcée dans les formes déterminées par la loi du 3 mai 1841, la *déclaration d'utilité publique* donne à l'Administration — ou aux Compagnies concessionnaires qui lui sont substituées — la faculté d'acquérir, par voie d'expropriation, les terrains nécessaires à l'assiette des travaux. Elle est une conséquence de l'article 543 du Code civil qui ne permet l'expropriation qu'après déclaration d'utilité publique et paiement préalable d'une juste indemnité (Colson, *Transport et tarifs*).

(2) Ne sont spécialement notées, dans cette étude, que les déclarations d'utilité publique non-concomitantes de concessions faites aux Compagnies de chemins de fer. Dans les autres cas, voir la colonne 2 du tableau récapitulatif n° III (pages 182 à 197).

B. L., 1861,
n° 946, p. 1.

B). — Exécution par l'État de diverses lignes de chemins de fer. — Une loi du 2 juillet 1861 (1) autorisa le Ministre des Travaux publics à entreprendre l'exécution de diverses lignes de chemins de fer. Aucune de ces lignes n'intéressa spécialement le Réseau du Nord.

B. L., 1861,
n° 946, p. 2 et 5;
n° 953, p. 254.

C). — Seconde émission d'obligations trentenaires. — En vue des travaux ainsi mis à la charge de l'État (V. 1861 A et B) — et conformément à l'article 3 de la loi précitée et d'un décret du 4 juillet 1861, — le Gouvernement fit une nouvelle émission de 300.000 obligations dites *trentenaires* (2), au capital nominal de 500 francs à 4 0/0. Sur le produit de cet emprunt une subvention de 500.000 francs fut accordée à la Compagnie du Nord pour la rectification de la ligne n° 44 aux abords de Boulogne (3).

B. L., 1862,
n° 998, p. 105.

L'échange de chacune des obligations ainsi créées ; — tant en 1857, (V. 1857 D) qu'en 1861, — fut ultérieurement autorisé, (article 5 d'une loi du 12 février 1862), contre vingt francs de rente 3 0/0 nouveau (4).

B. L., 1861,
n° 968, p. 514.

D). — Tracé du chemin d'Amiens à Tergnier. — Par décret du 22 septembre 1861, fut déterminé le tracé de la ligne n° 45 dans la partie comprise entre Ham et Amiens.

(1) Documents parlementaires relatifs à la loi du 2 juillet 1861 : *Corps législatif*. Exposé des motifs : M. U., 9 mai 1861; Rapport : M. U., 5 juin et annexe D, page 15; Discussion : M. U., 20 et 21 juin 1861.

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

(3) Concurremment avec une subvention de 500.000 francs offerte par la Chambre de commerce de Boulogne.

(4) Cette conversion facultative s'appliqua à 604.622 obligations et donna lieu à l'inscription de 42.092.440 francs de rentes (*Compte général des Finances*, de 1862, page 435.)

ANNÉE 1862

A). — Raccordement de l'ancienne gare de Boulogne au chemin de Boulogne à Calais. — Une loi du 16 avril 1862 autorisa la ville de Boulogne à s'imposer extraordinairement en vue de la construction d'un raccordement de l'ancienne gare de Boulogne (ligne n° 1) au chemin de Boulogne à Calais (ligne n° 14).

B.L., 1862,
n° 1017, p. 622

B). — Convention du 16 juin 1862 entre l'État et la Compagnie du Nord (1). — Par une convention du 16 juin 1862 approuvée par une loi et un décret du 6 juillet 1862, la Compagnie du Nord obtint :

B. L., 1862,
n° 1041, p. 285
et 286.
Nord, 1863,
p. 4 à 6.

Ba). — *Concession définitive* des lignes n°s 26 et 28 du Tableau III ci-après (soit 48 kilomètres), à construire par elle sans subvention ni garantie d'intérêt;

Conv. visée
(art. 1).

Bb). — Incorporation des lignes n°s 16, 26 et 28 (soit ensemble 137 kilomètres) dans son *ancien réseau*, dont le *revenu kilométrique* fut ramené de 38.400 à 35.500 francs (2) ;

(art. 2 et 3).

Bc). — Réduction à 178 millions du montant du *capital garanti* affecté au *nouveau réseau*, afin de tenir compte de la somme de 22 millions représentant la dépense afférente au chemin des houillères du Pas-de-Calais (ligne n° 16 précitée);

(art. 2).

(1) Documents parlementaires relatifs à la convention du 16 juin 1862 : *Corps législatif* : Exposé des motifs : M. U., 17 juin 1862, annexe 0, page 54 ; Rapport : M. U., 28 juin et annexe 2, page 55 ; Discussion : M. U. 28 et 29 juin 1862.

(2) Ce qui maintenait à 50 francs par titre le revenu réservé aux actionnaires.



Conv. visée
(art. 4).

Bd). — Abaissement de 53.000 à 48.700 francs du revenu kilométrique moyen réservé, avant *partage des bénéfices*, aux lignes composant l'ancien réseau (1);

(art. 5).

Be). — Application à ces nouvelles concessions du *cahier des charges* en vigueur pour l'ensemble du Réseau du Nord (V. 1857Af et Ah) (2).

B. L., 1862,
n° 1041, p. 289.

C). — **Concession définitive du chemin d'Aulnoye à Anor.** — Un décret du 6 juillet 1862 déclara d'utilité publique et rendit, en conséquence, définitive la concession de la ligne n° 27, accordée précédemment, à titre éventuel seulement, par la convention du 21 juin 1857 (V. 1857Ac).

B. L., 1862,
n° 1051, p. 593
et 594.

B. L., 1863
n° 1122 p. 1033.

D). — **Tracé du chemin de Rouen à Amiens.** — Deux décrets, datés du 11 août et 27 décembre 1862, se rapportèrent à la section de la ligne n° 20, comprise entre le Grand-Parc et Rouen. Il fut décidé, qu'aux conditions des conventions de 1858-59 (V. 1859B), cette section se composerait d'une double branche, l'une dirigée sur Clères, l'autre sur Rouen, par Darnetal (3).

B. L., 1862,
n° 1051, p. 594.

Un autre décret, du 16 août 1862, détermina le tracé de cette ligne, dans la section comprise entre le Grand-Parc et Amiens.

(1) Le revenu maximum de 80 francs alloué aux actionnaires avant partage n'était pas modifié.

(2) Cette application du cahier des charges de 1857 entraînait implicitement l'échéance du 31 décembre 1950 pour l'expiration normale des concessions nouvelles.

(3) En même temps fut approuvé un traité du 27 décembre 1862 relatif au partage du trafic entre les Compagnies de l'Ouest et du Nord, concessionnaires du chemin d'Amiens à Rouen (V. 1857Ab).

ANNÉE 1863

A). — **Adjudication du chemin de Dunkerque à la frontière belge vers Furnes.** — En conformité d'un décret du 26 avril 1862 et du cahier des charges y annexé, un autre décret, daté du 23 mai 1863, approuva l'adjudication de la concession de la ligne n° 29 à M. Petyt, à ses frais, risques et périls, et jusqu'au 31 décembre 1950 (1).

B. L., 1863,
n° 1127, p. 1192
et 1194.

B). — **Chemin de Lille à Tournai.** — **Règlement international.** — Par décret du 10 août 1863, approubatif d'une convention du 1^{er} juillet 1863, furent réglées les conditions d'établissement de la ligne n° 28, à la jonction des territoires de la France et de la Belgique.

B. L., 1863,
n° 1140, p. 105.

C). — **Concession du chemin de la Bassée à Lille.** — Déjà concessionnaire de la ligne n° 22, la *Compagnie des Mines de Béthune* reçut encore, par décret du 29 août 1863, la concession de la ligne n° 30, sans subvention ni garantie d'intérêt et pour une durée égale au temps restant à courir sur la concession du chemin de fer du Nord, soit jusqu'au 31 décembre 1950 (2).

B. L., 1863,
n° 1150, p. 353.

(1) Adjudication faite moyennant rabais de onze ans sur le maximum de durée de concession fixé à quatre-vingt-dix-neuf ans par l'article 35 du cahier des charges.

(2) Conformément à l'article 35 du cahier des charges annexé au décret de concession.

ANNÉE 1864

Nord.
1864, p. 4 et 61.
1865, p. 8 et 53.
1866, p. 8.

A). — **Projet de convention entre l'État et la Compagnie du Nord.** — Ne reçut pas de suite un projet de convention du 8 mars 1864 — renouvelé le 22 mars 1865 — tendant à faire rentrer la Compagnie du Nord dans sa constitution primitive, c'est-à-dire à supprimer la distinction entre les lignes de l'ancien et du nouveau réseau (V. 1859 Bb et Be) et à abroger, par suite, les dispositions relatives à la *garantie d'intérêt* et au *partage des bénéfices* (1).

B). — **Fondation de la Compagnie de Lille à Valenciennes.** — Apparut, en 1864, la première des Sociétés secondaires qui — sous l'influence de Simon Philippart — devaient tenter, plus tard, une si hardie concurrence contre la Compagnie du Nord.

B. L., 1864,
n° 1232, p. 193.

Un décret du 16 juillet 1864 accorda, en effet, pour une durée de quatre-vingt-dix neuf ans (2) et sans subvention ni garantie d'intérêt, la ligne n° 34 à MM. Guilbert-Estevez, Hamoir et Viette, lesquels fondèrent (par acte du 11 mars 1869) la *Compagnie du chemin de fer de Lille à Valenciennes*, au capital de 25 millions, divisé en 50.000 actions de 500 francs (3).

C). — **Adjudication du chemin d'Arras à Etaples.** — Bien que située dans le champ d'exploitation de la Compagnie

(1) Documents parlementaires relatifs à ce projet : — *Corps législatif* : Exposé des motifs : Annexe à la séance du 14 avril 1864. — Rapport : Annexe à la séance du 24 mai 1865.

(2) A partir du 11 juillet 1870, en conformité des articles 2 et 35 du cahier des charges annexé au décret de concession.

(3) Ce capital fut, plus tard, porté à 35 millions au moyen de 20.000 actions nouvelles créées en vue de la reprise de l'actif de la Société constituée sous le nom de *Compagnie du Nord-Central* (V. 1871D).

du Nord, la ligne n° 32 fut primitivement adjugée à MM. Rainbeaux, Wattine-Bossut, Fresson et de Fourment, moyennant rabais d'un franc sur la subvention de 4.000.000 votée par le département du Pas-de-Calais. Cette concession fut accordée pour une durée de quatre-vingt-dix-neuf ans (1) (Décrets des 25 juin et 5 novembre 1864).

B. L., 1864,
n° 1251, p. 479
et 482.

A N N É E 1865

A). — **Fondation de la Compagnie de Lille à Béthune.** — Par décret du 8 mars 1865, la concession du chemin de La Bassée à Béthune (ligne n° 33) fut accordée aux concessionnaires du chemin de Lille à La Bassée et dans les mêmes conditions que celles notées au § 1863C.

B. L., 1865,
n° 1276, p. 211.

C'est alors que la Compagnie des Mines de Béthune transporta tous ses droits sur les concessions des lignes n°s 22, 30 et 33 à une Société spéciale dite *Compagnie du Chemin de fer de Lille à Béthune et à Bully-Grenay* et fondée au capital de 4 millions, en 8.000 actions de 500 francs (2) (Décret du 22 mai 1865).

B. L., 1865,
supp., n° 1124,
p. 1097.

B). — **Tracé des chemins de Valenciennes à Aulnoye et d'Aulnoye à Anor.** — Un décret du 6 août 1865 décida que les lignes n°s 26 et 27 aboutiraient respectivement à Aulnoye et à Anor, au lieu des points d'Achette et d'Hirson, primitivement désignés dans l'acte de concession.

B. L., 1865,
n° 1331, p. 486.

(1) A compter du 25 juin 1868. Nous aurons ultérieurement à noter la déchéance de cette concession (V. 1863C).

(2) Y compris l'apport de la Compagnie des Mines de Béthune évalué à 4.345 actions.

B. L., 1865,
n° 1314, p. 145.

C). — **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 (3).

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 du Nord; soit simplement exploités par cette Compagnie pour le compte de localités (départements et communes) ou pour le compte d'autres Sociétés de chemins de fer.

St (d. P.),
1905, p. 183.

Sous le régime de la loi de 1865, la Compagnie du Nord n'exploitait, au 31 décembre 1905, aucune ligne d'intérêt local.

ANNÉE 1866

B. L., 1866,
n° 1366, p. 85.

A). — **Chemin de Soissons à la frontière belge. — Règlement international.** — Un décret du 10 février 1866, approbatif

(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. Ils ne se distinguent des chemins de fer d'intérêt général qu'en ce qu'ils sont établis par les départements ou par les communes, avec ou sans subvention de l'Etat, tandis que ceux-ci sont toujours concédés par l'Etat et exécutés soit par lui, soit, pour son propre compte, par des Compagnies concessionnaires.

(3) La loi prévoyait, en son article 5, l'allocation de subventions sur les fonds du Trésor jusqu'à concurrence de la moitié ou du quart des contingents fournis par les localités.

d'une convention du 15 janvier précédent, régla les conditions d'établissement de la ligne n° 25, dans la direction de Chimay, à la jonction des territoires de France et de Belgique.

B). — Concession du chemin d'Armentières à la frontière belge. — Par décret du 26 mai 1866, la ligne n° 34 fut concédée à une société belge dite *Compagnie du chemin de fer d'Ostende à Armentières*, sans subvention ni garantie d'intérêt et pour la durée du 1^{er} janvier 1870 au 22 mai 1957(1).

C). — Rétrocession par le Nord de l'exploitation du chemin belge de Mons à Saint-Ghislain. — En vertu d'un traité du 16 octobre 1866, le Réseau du Nord céda à la *Compagnie des bassins houillers du Hainaut*, pour la durée de la concession moins un jour et moyennant une redevance forfaitaire annuelle de 350.000 francs(2), l'exploitation des 27 kilomètres formant la longueur du chemin de Mons à Saint-Ghislain et de ses embranchements sur Elouges et Thulin.

Nord, 1867,
p. 6 et 61.

D). — Réseau belge exploité par la Compagnie du Nord. — Par suite de la rétrocession précitée, le Réseau belge exploité par la Compagnie du Nord, se trouva ainsi réduit, à la longueur de 470 kilomètres qu'il mesure encore aujourd'hui. Ce Réseau comprend les lignes :

— d'Erquelinnes à Charleroi (V. 1853A).....	31 km
— de Namur à Liège (3) (V. 1854A).....	73 —
— de Mons à la frontière belge, vers Feignies (V. 1854B, 1858Aa et 1866C)	16 —
— de Namur à Givet. (V. 1858Ab)	30 —

(1) Art. 35 du cabier des charges annexé au décret de concession.

(2) La capitalisation de l'annuité servie à la Compagnie de Mons à Hautmont, en conséquence, fut réduite à 8.638.800 francs (V. aussi 1858Aa).

(3) Y compris le raccordement de Liège à Flémalle.

Nord, 1905, p. 73.

Les emprunts spécialement relatifs au *Réseau belge*, portaient, au 31 décembre 1903, sur 50.847 obligations 3 0/0 dites Namur-Liège et 439.492 obligations 3 0/0 dites Nord-Belge, titres remboursables, à 500 francs, de 1863 à 1942.

ANNÉE 1867

B. L., 1867,
n° 1468, p. 289.

A). — **Concession d'un chemin d'Aire à Berguette.** — Par décret du 17 janvier 1867, MM. Graux et Deschamps obtinrent la concession d'un chemin de fer d'Aire à la ligne des houillères du Pas-de-Calais (ligne E) à leurs frais, risques et périls et pour une durée égale au temps restant à courir sur la concession du chemin de fer du Nord (1).

B. L., 1867,
n° 1498, p. 735.

B). — **Seconde voie sur le chemin de Lille à La Bassée.** — Un décret du 29 mai 1867 déclara d'utilité publique l'acquisition des terrains nécessaires à l'établissement d'une seconde voie sur la ligne n° 30. Fut modifié, en conséquence, l'article 6 du cahier des charges de la concession faite, en 1863, à la Société des Mines de Béthune et rétrocédée, plus tard, à la *Compagnie de Lille à Béthune et à Bully-Grenay* (V. 1865A).

B. L., 1867,
n° 1513, p. 94.

C). — **Loi sur les Sociétés commerciales** (2). — Intervint, à la date du 24 juillet 1867, une loi sur les Sociétés commerciales, dont l'effet le plus important, — en ce qui concerne particu-

(1) Soit jusqu'au 31 décembre 1930 (art. 35 du cahier des charges annexé au décret de concession).

(2) Documents parlementaires de la loi sur les Sociétés commerciales : *Corps légalisatif*. 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.

lièrement notre étude — fut celui de son article 21, qui eut pour résultat de dispenser de l'autorisation préalable du Gouvernement, la formation et la constitution régulière des Compagnies de chemins de fer (1).

A N N É E 1868

A). — Classement et exécution par l'Etat de divers chemins (2).

— Une loi du 18 juillet 1868 eut pour but de classer dix-huit nouvelles lignes dans le réseau d'intérêt général et d'autoriser le Ministre des Travaux publics à en entreprendre l'exécution dans la limite des dépenses qui pourraient être mises à la charge de l'Etat par les lois du 11 juin 1842 et 19 juillet 1845.

Le Réseau du Nord fut intéressé dans cet ensemble pour les lignes n°s 32, 38 et 39 de notre tableau III (page 186 et 188).

B. L., 1868,
n° 1612, p. 103.

B). — Justifications financières à fournir à l'Etat (3). — Un décret du 12 août 1868 détermina les formes suivant lesquelles la Compagnie du Nord serait tenue d'effectuer envers l'Etat la *justification des dépenses et des recettes* à imputer aux comptes de la garantie d'intérêt et du partage des bénéfices (4).

B. L., 1868,
n° 1632, p. 391.

(1) On fit ainsi disparaître les garanties qu'avait précédemment cherchées le législateur (V. 1845B), au point de vue de l'exécution des chemins de fer (Aucoc, *Droit administratif*).

(2) Documents parlementaires de la loi de classement de 1868 : *Corps législatif*. Exposé des motifs : M. U., 21 mai, 10-24 juin, 14-16 juillet 1868. — Rapport : M. U., 25-26 juillet et 6 septembre. — Discussion : M. U., 20-21 juin 1868.

(3) La nécessité de telles justifications dérive, notamment, de ce que le bilan commercial des Compagnies de chemins de fer, dressé suivant des *comptes d'inventaire*, ne s'impose point dans les rapports financiers de ces Sociétés avec l'Etat, lesquels sont uniquement basés sur des *comptes de caisse*, c'est-à-dire sur les dépenses payées et sur les recettes perçues (V. dans ce sens, un arrêt du Conseil d'Etat du 14 novembre 1884, Lebon, vol. 54 p. 797).

(4) Des règlements analogues étaient intervenus en 1863 avec les autres Compagnies de chemins de fer.

Prévu par la convention de 1859, (V. 4859Bf) ce décret réglait principalement le mode de justification : — des frais de premier établissement (art. 1 à 4 et 6 à 9); — des travaux complémentaires, (art. 5); — des recettes et dépenses annuelles d'exploitation (articles 10 à 17). Il fixait aussi le mode d'application de la garantie d'intérêt ou du partage des bénéfices (art. 18 à 21).

Le règlement sur les justifications financières soumettait, en outre, la comptabilité de la Compagnie à la vérification périodique de l'inspection générale des finances (art. 20), enfin il subordonnait à l'autorisation préalable du Ministre des Travaux publics la forme des *obligations* à émettre par la Compagnie, (1) leur quotité, leur mode de négociation, ainsi que les conditions de chaque émission partielle (art. 30).

C). — Déchéance des concessionnaires du chemin d'Arras à Etaples. — Par décret du 13 juin 1868, la déchéance fut prononcée contre les premiers concessionnaires de la ligne n° 32 (V. 1864C), moyennant remboursement de leur cautionnement et sous toute réserve des droits des tiers.

B. L., 1868,
n° 1614, p. 125.

D). — Élargissement de la plate-forme de divers chemins. — Deux décrets, datés du 23 août 1868, eurent pour but de déclarer d'utilité publique l'élargissement de la plate-forme des chemins de Boulogne à Calais, (ligne n° 14) et de Rouen à Amiens (ligne n° 20).

B. L., 1868,
n° 1648, p. 755
et 756.

(1) Encore en vigueur aujourd'hui, ces mesures protectrices se justifient amplement par le rôle important que jouent les *obligations* de chemins de fer dans la fortune immobilière de la France, par la diffusion de ces titres qui forment avec la rente le pivot de l'épargne du pays, enfin par la part prépondérante prise par les obligataires dans la constitution des capitaux de premier établissement, sans pouvoir exercer aucune action sur la gestion des Compagnies (Picard, *Traité des chemins de fer*).

ANNÉE 1869

A). — Premières concessions de chemins de fer d'intérêt local. — Fondation de la Compagnie de Picardie et Flandres. — C'est en 1869 que se produisirent, dans la région tributaire du Réseau du Nord, les premiers actes relatifs aux *chemins de fer d'intérêt local* (V. 1863C).

Nous avons à noter, en effet, pour cette année, les trois concessions suivantes faites pour une durée de quatre-vingt-dix-neuf ans et se rapportant :

Aa). — 1^o Aux chemins de Bouquemaison à Doullens et de Doullens à Gamaches (lignes n^os 35 et 36), concédés, par décret du 15 mai 1869, à MM. Gautray et Abt, fondateurs de la *Compagnie du chemin de fer de Frévent à Gamaches*, et ce, ^{B. L., 1869, n° 1728, p. 291.} jusqu'au 15 mai 1970 (1) et moyennant une subvention kilométrique de 65,000 francs, du département de la Somme (2);

Ab). — 2^o Au chemin d'Epehy à la limite du département de la Somme vers Saint-Just (ligne n^o 37) qu'un décret du 15 mai 1869 confia à MM. Debrousse et Baroche, jusqu'au 15 mai 1970 (1) et moyennant une subvention kilométrique de ^{B. L., 1869, n° 1724, p. 967.} 67.000 francs, du département de la Somme (3).

Cette concession marqua l'origine de la *Compagnie des chemins de fer de Picardie et Flandre*, laquelle se constitua — suivant acte du 12 janvier 1870 — au capital de 4 millions divisé en 8.000 actions de 500 francs ;

Ac). — 3^o Au chemin d'Abancourt au Tréport (ligne n^o 44) ^{B. L., 1870, n° 1781, p. 129.} dont la concession fut accordée, par décret du 18 décembre

(1) Articles 2 et 35 des cahiers des charges annexés aux décrets de concession.

(2) Dont 1.379.349 francs à la charge de l'Etat (art. 3 du décret visé).

(3) Dont 1.289.750 francs à la charge de l'Etat art. 3 du décret visé).

1869, à MM. Voruz, Fresson, Abt, Delahante et Gautray, fondateurs de la *Compagnie du chemin de fer d'Abancourt au Tréport*, jusqu'au 30 juin 1970 (1) et moyennant livraison des terrains plus une subvention de 1.114.666 francs offerte par le département de la Seine-Inférieure (2).

B. L., 1869,
n° 1721, p. 899
et 900.

Nord, 1869,
p. 10 et 33.

Conv. visée
(art. 1 et 2).

B). — Convention du 22 mai 1869 entre l'État et la Compagnie du Nord (3). — Une convention du 22 mai 1869, — approuvée par une loi et un décret du même jour — porta notamment, en ce qui concerne la Compagnie du Nord (4).

Ba). — *Concession définitive* des lignes n°s 32, 38 et 39 (soit 215 kilomètres). L'État s'engageait à livrer l'*infrastructure* (5) de ces lignes (estimée à 24.500.000 francs) et laissait au compte de la Compagnie les travaux de *superstructure* (6), le tout conformément aux dispositions d'un *cahier des charges supplémentaire* annexé à la convention;

Bb). — *Participation de la Compagnie* dans les travaux d'*infrastructure* des lignes n°s 32 et 38, jusqu'à concurrence du quart des dépenses à effectuer par l'État;

Bc). — *Avances à l'État* par la Compagnie, des dépenses mises à sa charge dans la limite du maximum de 19 mil-

(1) Article 34 du cahier des charges annexé au décret de concession.

(2) Dont 491.666 francs à la charge de l'Etat (art. 3 du décret visé).

(3) Documents parlementaires relatifs à la convention de 1869 : — *Corps législatif*: Exposé des motifs M. U., 16, 17 et 19 septembre 1868 ; J. O., 15 avril 1869. — Rapport : M. U., 19-23 octobre 1868 J. O. 15, 16, 24 avril 1869. — Discussion : J. O., 23 avril 1869.

(4) Des conventions analogues avaient été passées, en 1868, avec les autres grandes Compagnies de chemins de fer.

(5) L'*infrastructure* était ainsi définie : terrains, terrassements et ouvrages d'art des chemins et de leurs stations, ainsi que les maisons de garde des passages à niveau (art. A du cahier des charges supplémentaire).

(6) C'est-à-dire les travaux de toute nature relatifs à l'établissement des gares, stations et ateliers, les clôtures (moins les barrières de passages à niveau, le ballast, la voie de fer et accessoires, le matériel roulant et l'outillage (art. E du cahier des charges supplémentaire).

lions (1), ces avances étant remboursables, — sous déduction du quart prévu au § 4869Bb — en quatre-vingts *annuités* (2) représentant l'intérêt et l'amortissement calculés au taux de 4 1/2 0/0;

Bd). — Application à ces nouvelles concessions du *cahier des charges* en vigueur (V. 1857Af) (3), modifié toutefois en ce qui concerne la clause de répartition des classes de marchandises dans le tarif légal (4);

Be). — A l'*ancien réseau* (V. 1859Bb), on ajouta les chemins de Boulogne à Calais, de Pontoise à Saint-Ouen-l'Aumône, d'Ermont à Argenteuil et d'Epinay à Luzarches (lignes n°s 14, 48, 49 et 39) du tableau III (pages 184 et 488). (art. 5 et 9).

L'ancien réseau comprit en conséquence les 1.179 kilomètres mesurés par les lignes n°s 1, 2, 3, 4, 5, 6, 7, 8, 9, 10, 11, 14, 16, 18, 19, 26, 28 et 39, lignes à l'ensemble desquelles fut réservé un *revenu kilométrique* moyen de 38.240 francs (5) ;

Bf). — Du *nouveau réseau* (V. 1859Bc), furent retranchées les lignes n°s 14, 48, 49 et 39 précitées ; par contre on y inscrivit les chemins nouvellement concédés d'Arras à Etaples et de Béthune à Abbeville (lignes n°s 32 et 38). (art. 5 et 6).

La garantie de l'État porta, en conséquence, sur le capital

(1) En réalité, les avances faites à l'Etat, par la Compagnie du Nord, pour la construction des lignes, d'Arras à Etaples, de Béthune à Abbeville et d'Epinay à Luzarches s'élèverent à 19.375.000 francs.

(2) L'annuité totale à payer de ce chef est de 909.860 fr. 80. Elle est inscrite au compte de la dette publique jusqu'au 1^{er} novembre 1950. (*Compte général des finances*, Année 1906, 2^e vol). V. notre tableau I, p. 173.

(3) Ce qui entraînait implicitement l'échéance du 31 décembre 1950 pour l'expiration normale des concessions nouvelles.

(4) Addition d'une quatrième classe de marchandises pour le transport des houilles, engrais et matériaux de construction.

(5) Revenu réservé correspondant, comme antérieurement, à l'attribution d'un dividende minimum de 50 francs par action (V. 1859Bc et 1862Bb).

Conv. visée
(art. 3).

afférent aux 653 kilomètres formés par les lignes A, 13, 15, 17, 20, 23, 24, 25, 27, 32 et 38 et le maximum du *capital garanti* fut élevé de 170 à 200 millions de francs;

Conv. visée
(art. 7, 8 et 9).

Bg). — Stipulation que le compte de premier établissement serait arrêté définitivement après un délai de dix ans (1). Durant ce délai, les *travaux complémentaires* (2), autorisés par décrets délibérés en Conseil d'État, donnaient lieu :

— s'ils étaient applicables à l'*ancien réseau*, à une augmentation successive du revenu kilométrique réservé, augmentation calculée, pour chaque exercice, à raison de 45 francs par million de dépenses supplémentaires (3) ;

— s'ils étaient applicables au *nouveau réseau*, à l'inscription des charges d'intérêts et d'amortissement aux comptes de la garantie de l'État et du partage des bénéfices.

Dès la clôture du compte de premier établissement, il était entendu que les travaux complémentaires — autorisés dans les mêmes conditions que ci-dessus et exécutés tant sur l'*ancien* que sur le *nouveau réseau*, — ne seraient plus admis en compte qu'au seul point de vue du partage des bénéfices;

part. 10).

Bh). — *Partage des bénéfices* dans les conditions fixées précédemment (V. 4859Be), quand l'ensemble des produits nets (tant de l'*ancien* que du *nouveau réseau*), excéderait la somme nécessaire pour représenter à la fois un revenu net moyen de 50.273 francs par kilomètre sur l'*ancien réseau* et un intérêt de 6 0/0 du capital effectivement dépensé tant, pour

(1) Ce délai de dix ans — au lieu de cinq ans comme précédemment (V. 4859Bf) — avait pour résultat de ne pas obliger la Compagnie à exécuter trop rapidement des travaux entraînant une charge pour elle et pour l'Etat, alors que la nécessité n'en serait pas encore établie (Aucoc, *Droit administratif*).

(2) C'est-à-dire les travaux non prévus dans les projets de construction et que l'extension du trafic pouvait ultérieurement rendre nécessaires.

(3) Dans la limite de 60 millions en sus du capital de 540 millions auquel était évalué l'*ancien réseau*.

les travaux complémentaires exécutés sur l'ancien réseau, que pour la construction des lignes comprises dans le nouveau réseau (1).

C. — Fondation de la Compagnie du Nord-Est. — A signaler encore, pour cette année 1869, la naissance de la *Compagnie des chemins de fer du Nord-Est*, créée à l'instigation des départements du Nord, de l'Aisne et du Pas-de-Calais dans un but de concurrence contre la Compagnie du Nord (2).

Un décret du 22 mai 1869 accorda en effet à MM. de Melun, de Mérode, Dupont, de Coussemaker, David, Portau et Labarbe, fondateurs de ladite Compagnie, la concession définitive des lignes n°s 40, 44, 42 et 43 (soit une longueur de 100 kilomètres), et la concession éventuelle des lignes n°s 45 (3), 46, 47, 48, 49 et 62 d'un développement de 203 kilomètres.

B. L., 1869,
n° 1721, p. 907
et 908.

Ces concessions furent consenties pour une durée de quatre-vingt-dix-neuf ans (4), et avec une *garantie de l'État* — au taux de 5 0/0 et pendant cinquante ans — applicable à la moitié des dépenses de premier établissement ; l'autre moitié étant garantie, dans les mêmes conditions, par les départements intéressés.

La Compagnie des chemins de fer du Nord-Est se constitua, par acte du 10 juillet 1869, au capital de 10.500.000 francs divisé en 24.000 actions de 500 francs.

(1) Ce qui maintenait à 80 francs, (comme en 1859 et 1862), le dividende maximum avant partage des bénéfices.

(2) Bientôt l'administration de cette Compagnie fut confiée à M. Simon Philippart, alors directeur de la société des Bassins-Houillers du Hainaut.

(3) La ligne n° 45 remplaça la ligne E, précédemment concédée et non encore construite (V. 1867A).

(4) A partir du 22 mai 1875, époque fixée pour l'achèvement des travaux (art. 2 et 35 du cahier des charges annexé au décret de concession).

ANNÉE 1870

A). — **Chemins de Dunkerque à Furnes et d'Armentières à Ostende.** — **Règlements internationaux.** — Deux décrets des B. L., 1870, n° 1778, p. 61; 12 janvier et 4 juin 1870 approuvèrent respectivement des n° 1806, p. 571. conventions du 25 mai 1869 et du 11 mai 1870, réglant les conditions d'établissement des lignes n°s 29 et 34, à la jonction des territoires de France et de Belgique.

B). — **Projet de reprise de l'exploitation du chemin de fer de Chimay.** — Par un projet de traité du 20 avril 1870, la Compagnie du Nord s'était entendue avec la *Compagnie du chemin de fer de Chimay* en vue de se charger de l'exploitation de la ligne belge comprise entre la frontière, près Anor, et Hastière-Belgique (58 km.) pour toute la durée de la concession moins un jour (1).

Ce projet d'annexion au *Réseau belge* exploité par la Compagnie du Nord (V. 1866D) ne reçut pas de suite, en raison de l'opposition formulée par le Gouvernement de la Belgique.

C). — **Loi sur les grands travaux publics** (2) —. 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

B. L., 1870, n° 1833, p. 145.

(1) La Compagnie du Nord devait prélever 450/0 sur les recettes brutes inférieures ou égales à 16.000 francs par kilomètre et 60 0/0 sur l'excédent; elle versait en outre à la Compagnie de Chimay une annuité de 40.250 francs pour l'usage de son matériel.

(2) 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.

de moins de vingt kilomètres non subventionnés ou garantis par l'Etat, pour lesquels suffirait, comme précédemment, un décret rendu en la forme de règlement d'administration publique.

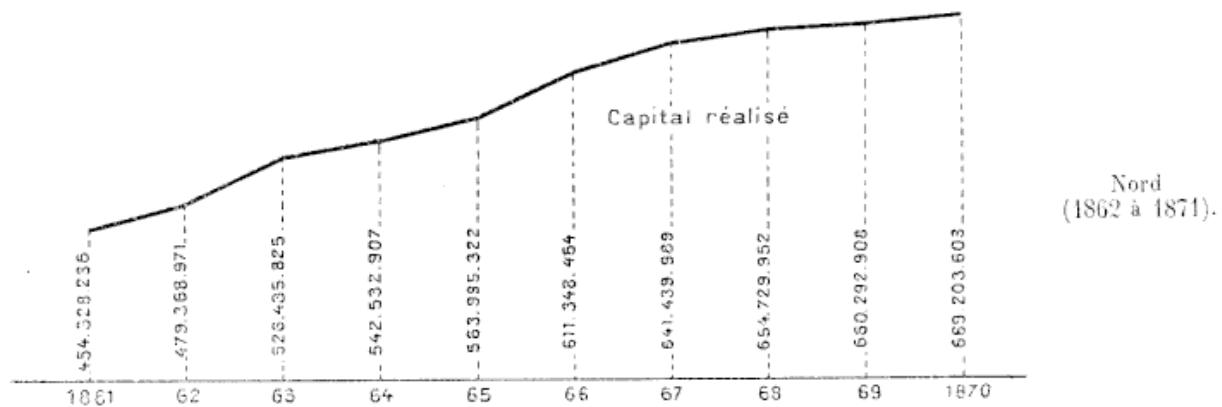
En aucun cas, d'ailleurs, les travaux dont les frais devaient être, en tout ou en partie, supportés par l'Etat, ne pouvaient être, commencés qu'en vertu d'un crédit préalablement inscrit au budget ou d'une loi spéciale créant les voies et moyens d'exécution (1).

D). — **RÉSUMÉ DE LA PÉRIODE 1861 à 1870.** — Les données statistiques et graphiques ci-après résument la *vie économique* du Réseau du Nord, du 1^{er} janvier 1861 au 31 décembre 1870.

Pendant cette période décennale :

Da). — Le capital réalisé s'accrût de 240.240.239 francs atteignant, au 31 décembre 1870, le total de 669.203.603 francs ainsi composé :

<i>Actions anciennes</i>	160.000.000	669.203.603
<i>Actions nouvelles</i>	74.875.000	
<i>Obligations</i> (2).....	390.647.045	
<i>Capitalisations diverses</i> (3)...	46.681.558	



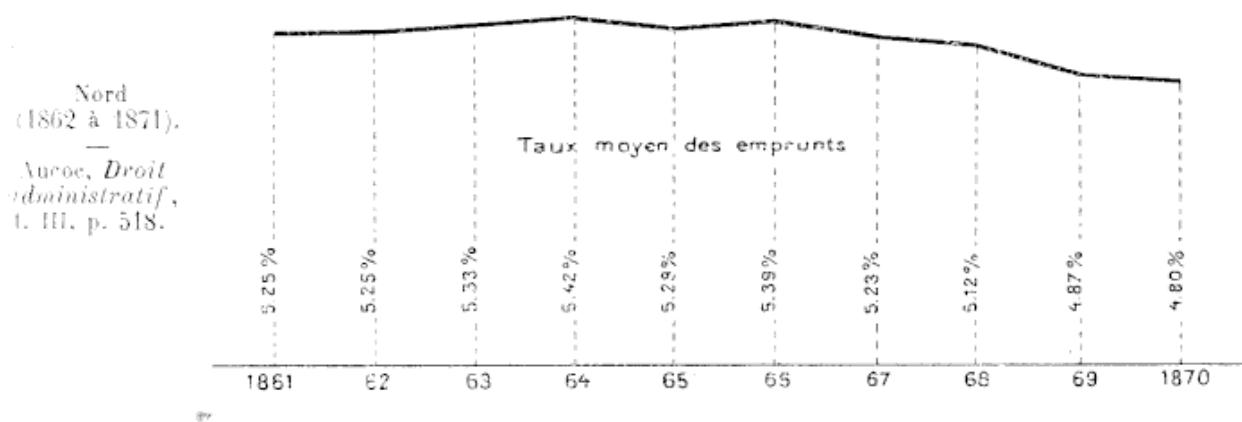
(1) C'était revenir au régime antérieur au second Empire (V. 1852B).

(2) Soit 754.000 obligations correspondant à un capital de 227.010.675 francs pour l'ancien réseau, et 525.000 obligations ayant produit 163.636.370 francs pour le nouveau réseau.

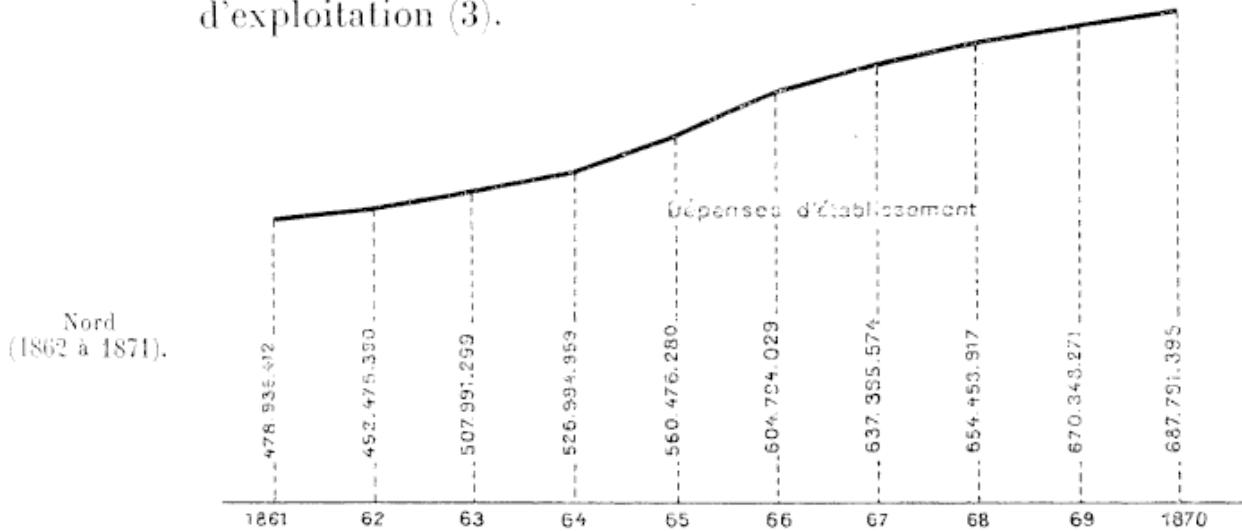
(3) Voir le détail de ces capitalisations, à la note 3 de la page 47.

Db). — Les émissions d'obligations portèrent sur 722.453 titres de 500 francs à 3 0/0 (1).

Le prix de ces obligations correspondit à un taux moyen d'intérêt et d'amortissement variant de 4,80 0/0 (en 1870) à 5,42 0/0 (en 1864) (2).



Dc). — Les dépenses d'établissement augmentèrent de 239.569.897 fr. s'élevant, par suite, à 687.791.395 fr. dont 120.305.455 fr. pour le matériel roulant et d'exploitation (3).



(1) Ci-après les cours annuels moyens des *obligations Nord* (anciennes):

En 1861	306 fr. 05	En 1866	310 fr. 76
— 1862	312 22	— 1867	317 23
— 1863	309 33	— 1868	310 89
— 1864	303 98	— 1869	328 02
— 1865	311 83	— 1870	331 39

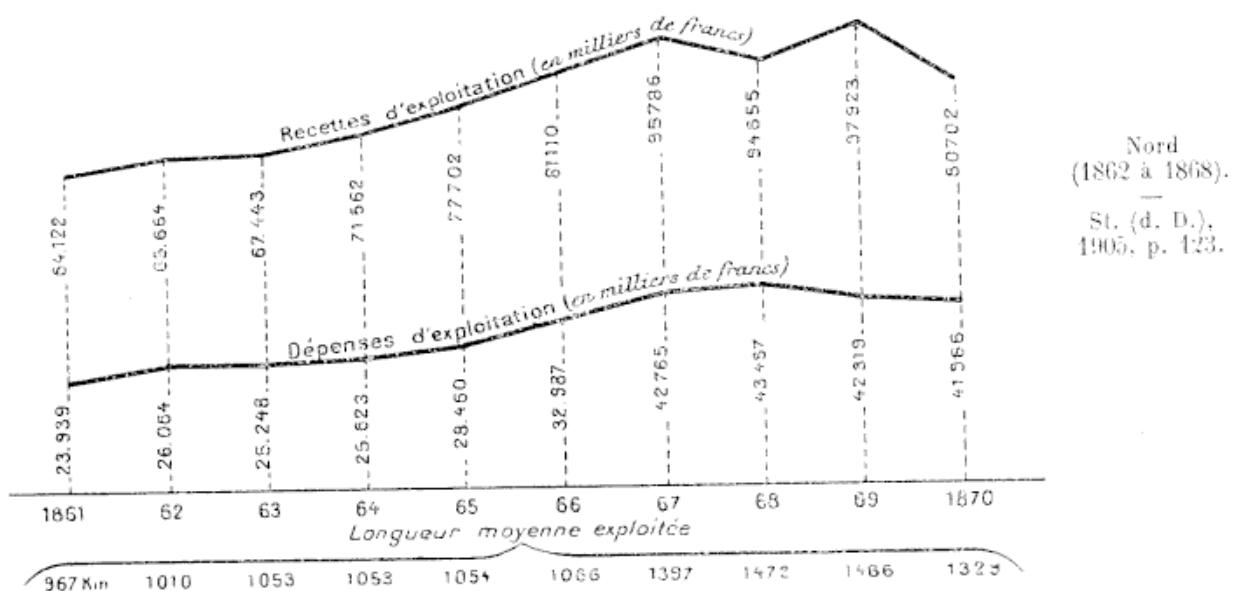
Pour les prix de vente de ces obligations aux guichets de la Compagnie, voir la colonne 4 du *Résumé général* (p. 462).

(2) Voir la note 1 de la page 48.

(3) Voir la note 3 de la page 48.

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

- 1^o en *recettes*, du minimum de 64.122.000 fr. (en 1861) au maximum de 97.923.000 fr. (en 1869);
- 2^o en *dépenses*, du minimum de 23.939.524 fr. (en 1861), au maximum de 43.487.000 fr. (en 1868).



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

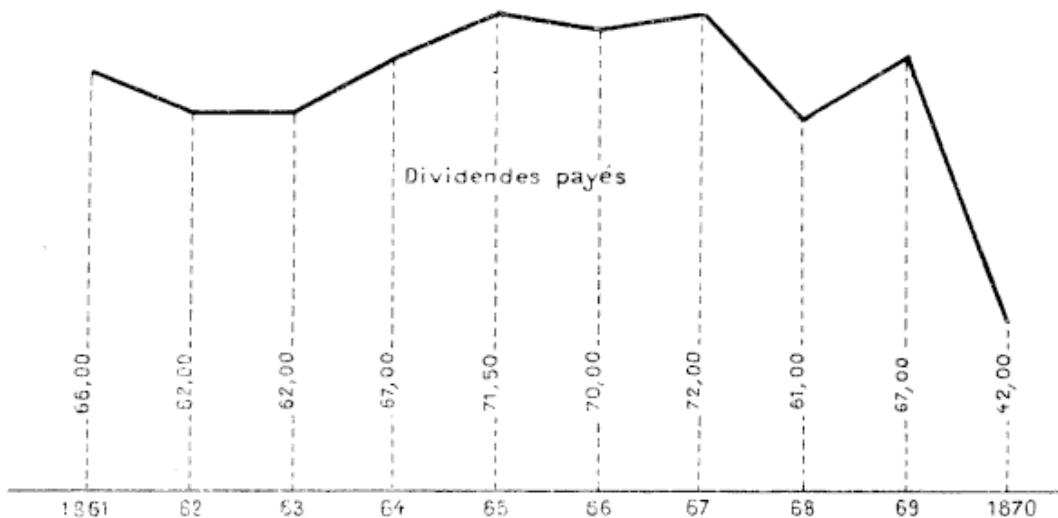
(1) Non compris les résultats de l'exploitation du *Réseau belge* (V. 1866D).
— Voir aussi la note 3 du *Résumé général*, p. 162.

(2) Ci-après les cours annuels moyens des *actions* Nord, en y comprenant les actions de jouissance, cotées en Bourse à partir de 1865 :

ANNÉES	ACTIONS		ANNÉES	ACTIONS	
	de capital	de jouissance		de capital	de jouissance
	francs			francs	francs
En 1861.....	978,09	"	En 1866.....	1.129,17	"
— 1862.....	1.026,75	"	— 1867.....	1.171,42	"
— 1863.....	1.007,29	"	— 1868.....	1.183,17	775,00
— 1864.....	975,08	"	— 1869.....	1.115,17	774,00
— 1865.....	1.061,11	"	— 1870.....	1.101,99	776,87

du minimum de 42 fr. (en 1870), au maximum de 72 fr. (en 1867) (1).

St. (d. D.),
1905, p. 131.

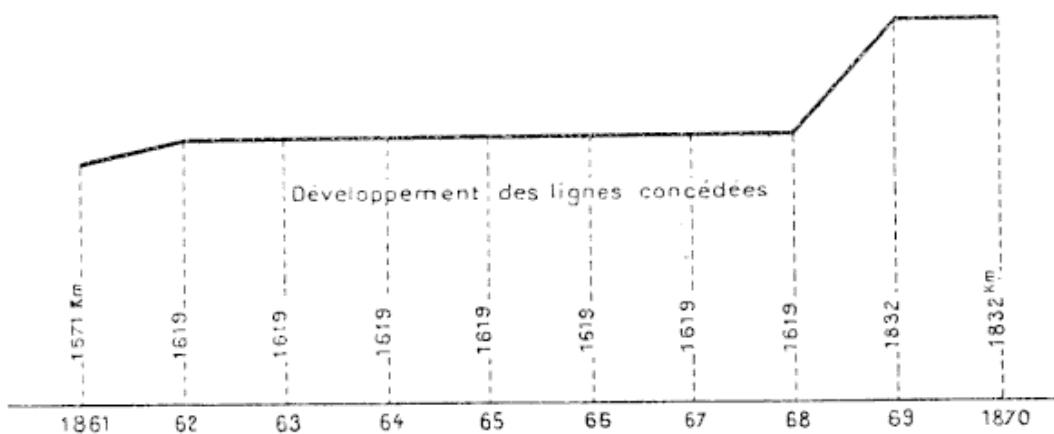


St. (d. D.),
1905, p. 139.

Df). — Au titre de la **garantie d'intérêt**, aucune somme ne fut avancée à la Compagnie du Nord. Nous avons noté en outre (V. 1859Be), que la clause de *partage des bénéfices* avec l'État ne pouvait, éventuellement, jouer qu'à dater du 4^{er} janvier 1872.

Dg). — Le développement des lignes concédées passa de 4.571 à 4.832 kilomètres, soit un accroissement de 261 kilomètres depuis le 4^{er} janvier 1861.

Picard, *Les chemins de fer français*, t. IV,
p. 793.



(1) Voir la note 1 de la page 50.

Dh). — La situation des concessions à la fin de l'année 1870 est figurée au tableau et à la carte qui suivent :

RÉSEAU DU NORD au 31 DÉCEMBRE 1870	CONCESSIONS		LIGNES		ENSEMBLE
	DÉFINITIVES	ÉVENTUELLES	EXPLOITÉES	en CONSTRUCTION OU A CONSTRUIRE	
<i>Ancien réseau ..</i>	Km. 1.479	»	Km. 1.115	Km. 64	Km. 1.179
<i>Nouveau réseau.</i>	653	»	466	187	653
TOTAUX (1)..	1.832	»	1.581	251	1.832

Picard, *Les chemins de fer français*, t. IV,
p. 793.

(1) Voir la note 1 de la page 54.

CARTE DU
RÉSEAU DU NORD

AU 31 DÉCEMBRE 1870

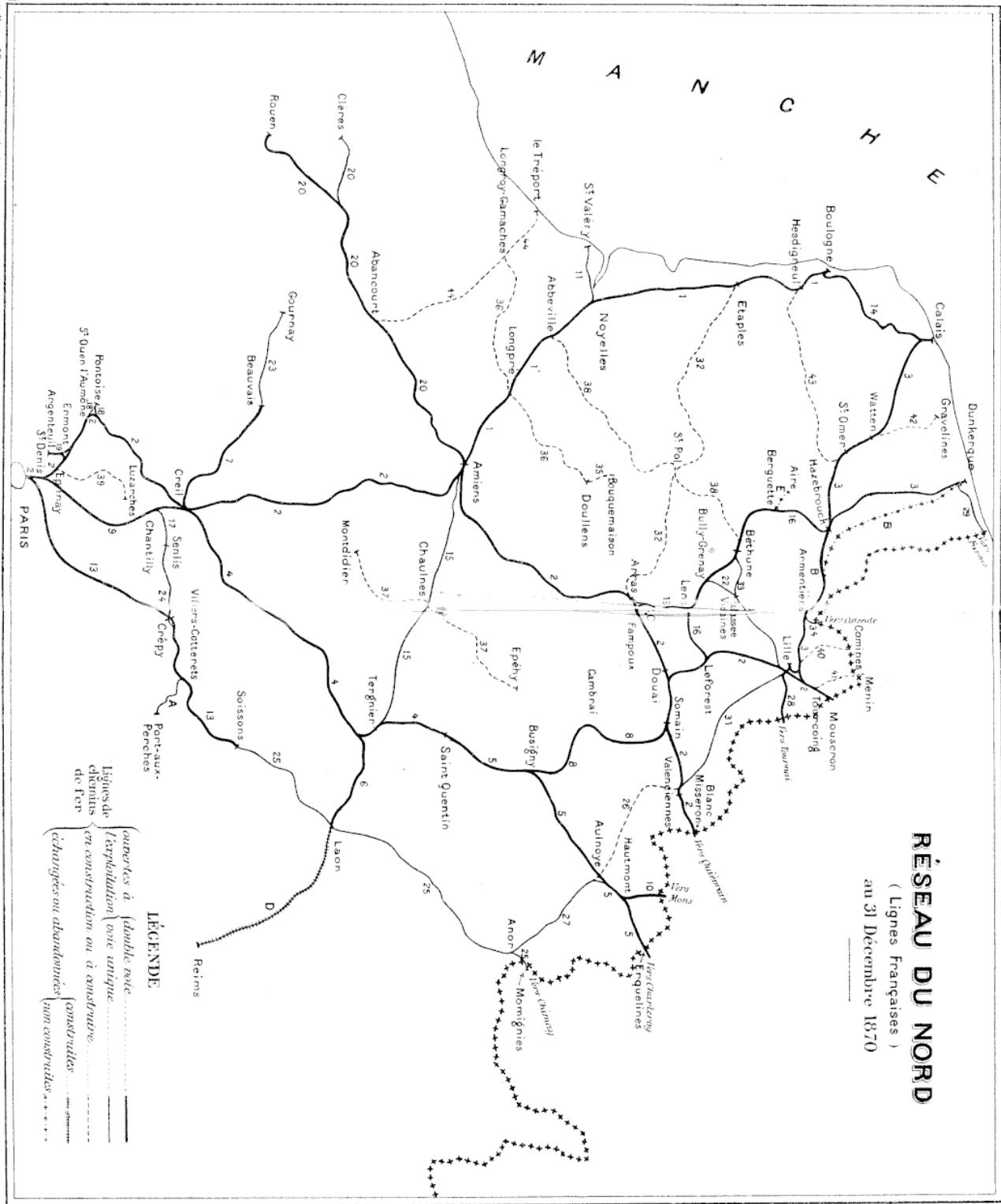
NORD.

33



Le Plan des Chemins de Fer de France.

Édition de 1870.



NOTA. — Les chiffres et lettres placés près des lignes de chemins de fer renvoient au tableau insérèt aux pages 182 à 197.

SECTION IV

PÉRIODE DE 1871 A 1880

ANNÉE 1871

A). — Conséquences de la guerre franco allemande. — Garanties d'intérêt de 1870 à 1875 inclus. — Indépendamment des dommages pour faits de guerre (1), le différend franco-allemand fut marqué dans les annales du Réseau du Nord par un décret du 9 février 1871, approubatif d'une convention du 8 janvier précédent.

B. L., 1874,
n° 47, p. 62.

Aux termes de cette convention, la Compagnie du Nord fut autorisée à porter au compte d'établissement de son *nouveau réseau*, tout ou partie des insuffisances de recettes du dit réseau résultant des comptes d'exploitation des exercices 1870 à 1875 inclus. Par contre, la Compagnie renonça, pour ces six exercices, à réclamer à l'État les sommes qu'elle aurait pu solliciter à titre de *garantie d'intérêt* (2). Le maximum du capital garanti par l'État, pour le nouveau réseau, restait d'ailleurs fixé, comme précédemment, à 200 millions (V. 4869Bf).

Nord, 1871,
p. 10, 78 et 80.

(1) La restauration des ouvrages démolis ou endommagés pendant la guerre 1870-1871 figura dans les comptes de la Compagnie du Nord pour une somme de 2.207.600 francs (Rapport Nord, 1874 p. 99).

(2) Par application de l'article 3 de la convention de 1859 (V. 4859Bc).

B.). — Concession définitive de divers chemins à la Compagnie du Nord-Est. — Furent déclarées d'utilité publique, par une loi du 15 septembre 1871, — et, par suite, rendues définitives — les concessions des lignes n°s 45, 46, 47, 48 et 49, précédemment accordées, à titre éventuel, aux fondateurs de la *Compagnie du Nord-Est*. (V. 1869C).

B. L., 1871,
n° 68, p. 297.

C.). — Modification du tracé du chemin de Lille à Calais. — Une modification, aux abords de Lille, du tracé du chemin de Lille à Calais (section de la ligne n° 3), fut autorisée par décret du 28 septembre 1871.

B. L., 1871,
n° 75, p. 508.

D. — Concessions diverses à la Compagnie de Lille à Valenciennes. — C'est aussi en 1871 qu'un décret du 26 octobre concéda les chemins de Saint-Amand à Blanc-Misseron et de Saint-Amand à la frontière belge vers Tournai (lignes n°s 50 et 51) à la *Compagnie de Lille à Valenciennes*.

B. L., 1871,
n° 72, p. 396.

Ces concessions furent accordées aux clauses et conditions du cahier des charges annexé au décret du 11 juillet 1864 (V. 1864B), c'est-à-dire sans subvention ni garantie d'intérêt et jusqu'au 11 juillet 1969.

Lille-
Valenciennes,
1872, 1873 et 1874.

La Compagnie de Lille à Valenciennes poursuivait alors le but, sous l'influence de M. Philippart, de remettre l'exploitation de son réseau — en y comprenant les lignes de Lille à Béthune et de Sedan à Lérouville (1) — à une société spéciale, dite *Compagnie des chemins de fer du Nord-Central* et constituée par MM. André Lebon, E. Otlet et consorts (2).

(1) Voir notre *Monographie du Réseau de l'Est* (Tableau III, n° 45).

(2) Cette Compagnie n'eût qu'une durée très éphémère, le Gouvernement ayant opposé son *veto* à la formation du *Réseau Nord-Central*, dont l'unique but de concurrence n'était pas dissimulé. En conséquence, la Compagnie Lille-Valenciennes dut reprendre l'actif de la Société du Nord-Central moyennant remise de 20.000 actions nouvelles entièrement libérées (Rapport Lille-Valenciennes de novembre 1873).

ANNÉE 1872

A). — **Concession de l'embranchement de Bruay.** — Par décret du 26 février 1872, la *Compagnie de Lille à Valenciennes* reçut encore, aux conditions précitées (V. 1864B), la concession d'un embranchement (ligne n° 52) reliant, à Bruay, le chemin de Lille à Valenciennes à celui d'Anzin à Peruwelz (1).

B. L., 1872,
n° 85, p. 260.

B). — **Concessions de chemins d'intérêt local à la Compagnie du Nord.** — En vue d'enrayer la concurrence que tentaient de lui faire diverses Sociétés de chemins de fer, par une application abusive de la loi de 1865 (V. 1865C), la Compagnie du Nord se résolut à solliciter, elle aussi, la concession de *chemins de fer d'intérêt local* (2).

C'est ainsi qu'en conformité d'un décret du 6 juin 1872, le département de l'Oise lui accorda — pour quatre-vingt-dix-neuf ans (3) et avec une subvention kilométrique de 40.000 francs — la concession des lignes n°s 53, 54, 55, 56, 57, 58, 59 et F (soit ensemble 192 kilomètres) (4), lignes que le dit département avait été autorisé à construire, par ce décret, à titre d'intérêt local et à l'aide d'une participation de l'Etat s'élevant à 362.500 francs.

B. L., 1872,
n° 115, p. 678.

B. L., 1875,
n° 276, p. 822.

Nord, 1870,
p. 10 et 87.

(1) Concédé à la *Compagnie des Mines d'Anzin* par décret du 24 octobre 1868.

(2) Les Sociétés locales allaient, en effet, jusqu'à vouloir créer des lignes parallèles aux artères à grand trafic des Compagnies existantes : c'est ainsi que naquit le projet d'une *ligne directe de Calais à Marseille*, dont l'échec doit être attribué, en grande partie, au remarquable rapport de M. Cézanne, député (J. O. des 20, 21, 22 février et 13 novembre 1873).

(3) A partir du 1^{er} janvier 1873 (art. 35 du cahier des charges annexé au décret de concession).

(4) Une autre concession d'intérêt local, de Baconel à Conty, se trouva annulée par suite de la construction, entre les mêmes points, d'une partie du chemin d'intérêt général de Montsoult à Amiens (V. 1872C).

B. L., 1873,
n° 126, p. 397.

Nord, 1870,
p. 11 et 91.

De même, par décret du 3 octobre 1872, le département de la Somme rétrocéda à la Compagnie du Nord — mais sans subvention ni garantie d'intérêt, — la partie de ligne F située sur le territoire de ce département et mesurant environ 10 kilomètres.

A son tour, le Réseau du Nord fit rétrocession de la plus grande partie des dits chemins soit à la *Compagnie d'Orléans à Rouen* (V. 1873A), soit à la *Compagnie de Picardie et Flandres* (V. 1873B), sous réserve, toutefois, qu'il resterait seul garant vis-à-vis des départements concédants.

B. L., 1872,
n° 99, p. 33 ;
n° 116, p. 725.

Nord, 1872,
p. 24 et 81.

C). — **Concession des chemins de Montsoult à Amiens et de Cambrai à la frontière belge vers Dour.** — Réseau spécial. — Une loi du 15 juin 1872, approbative d'une convention du même jour (1) eut pour effet de déclarer d'utilité publique les lignes n°s 60 et 61, et d'en octroyer la concession à la Compagnie du Nord, sans subvention ni garantie d'intérêt, aux conditions du cahier des charges antérieur (2).

Ces chemins furent considérés comme constituant un *Réseau spécial* (3): nouveau groupement dont la caractéristique était essentiellement de se trouver en dehors du régime financier alors en vigueur (V. 1859 §§ Ba à Bf) et de n'être soumis à d'autre astreinte envers l'Etat que celle du partage éventuel de ses bénéfices, par moitié, lorsque le revenu net des lignes classées dans ce réseau excéderait 13.000 francs par kilomètre.

(1) Documents parlementaires de la loi du 15 juin 1872 : — *Assemblée nationale* : Exposé des motifs, J. O., 19 avril 1872. Rapport : J. O., 26 mai. Discussion J. O., 16 juin, 18 juillet 1872.

(2) Cette application du cahier des charges de 1857 portait, implicitement, l'échéance des nouvelles concessions à la date du 31 décembre 1950.

(3) La productivité présumée des lignes n°s 60 et 61 permettait de tenter l'essai d'une semblable combinaison (Aucoc, *Droit administratif*).

D). — Concession définitive du chemin de Chauny à Anizy-Pinon. — Un décret du 2 juillet 1872 déclara d'utilité publique et rendit définitive la concession de la ligne n° 62, précédemment accordée, à titre éventuel seulement, aux fondateurs de la *Compagnie du Nord-Est* (V. 1869C)

B. L., 1872,
n° 99, p. 56.

E). — Annulation de la concession du chemin d'Aire à Berguette. — La concession de la ligne E fut annulée par un décret du 3 octobre 1872 (1), rendu à la demande même des concessionnaires, MM. Graux et Descamps, auxquels fut restitué leur cautionnement.

B. L., 1872,
n° 115, p. 694.

F). — Cession de l'exploitation du Réseau Lille-Béthune à la Compagnie de Lille à Valenciennes. — Notons aussi — comme devant avoir une répercussion sur les arrangements plus tard passés avec la Compagnie du Nord — un traité du 10 mars 1872, par lequel la *Compagnie de Lille à Valenciennes* reprit l'exploitation des lignes n°s 22, 30 et 33, formant l'ensemble du réseau concédé à la *Compagnie de Lille à Béthune*.

Lille-Béthune,
n° 115, p. 694.

ANNÉE 1873

A). — Rétrocession à la Compagnie d'Orléans à Rouen de plusieurs chemins d'intérêt local. — Par un acte approuvé par l'Assemblée générale de 1873, la Compagnie du Nord — agissant en vertu de l'article 4 du traité approuvé par décret

Nord, 1873,
p. 13 et 26.

Nord, 1877,
p. 12.

(1) L'abandon effectif de la ligne E avait eu lieu en 1869, lors de la concession éventuelle de la ligne n° 45 à la Compagnie du Nord-Est (V. 1869C).

du 6 juin 1872 (V. 1872B), rétrocéda à la *Compagnie d'Orléans à Rouen* (1) divers chemins d'intérêt local, soit les lignes n°s 54, 57 et 58 de notre tableau III.

B). — Rétrocession à la Compagnie de Picardie et Flandres du chemin de Saint-Just vers Montdidier. — C'est dans les mêmes conditions que la Compagnie du Nord, suivant acte du 14 juin 1870, fit rétrocession à la *Compagnie de Picardie et Flandres* de la ligne n° 59, précédemment concédée au Réseau du Nord, à titre d'intérêt local, par le département de la Somme.

Nord, 1873,
p. 13 et 26.

B. L., 1873,
n° 467, p. 839.

C). — Chemin d'intérêt local d'Epéhy à Cambrai. — Un décret du 2 mai 1873 autorisa le département du Nord à construire, à titre d'intérêt local, la ligne n° 63 et à en rétrocéder la concession à la Compagnie précitée, moyennant une subvention de 24.000 francs et pour une durée de quatre-vingt-dix-neuf ans (2).

Par suite de cette concession nouvelle, la *Compagnie de Picardie et Flandres* se trouva, dès lors, en possession des lignes n°s 37, 59 et 63, formant ensemble le chemin de Saint-Just à Cambrai, artère principale de son réseau.

D). — Adjudication du chemin d'intérêt local d'Ermont à Valmondois. — Par application d'un décret du 7 juillet 1873, le département de Seine-et-Oise adjugea à la Compagnie du Nord la concession du chemin d'intérêt local d'Ermont à Valmondois (ligne n° 64) et ce, sans subvention ni garantie,

B. L., 1873,
n° 484, p. 251.

(1) La Compagnie d'Orléans à Rouen, fondée au capital de 15 millions en 30.000 actions de 500 francs était alors dirigée par M. Philippart.

(2) A partir de l'approbation définitive des projets d'exécution (art. 2 et 35 du cahier des charges).

et pour quarante-cinq ans (1), durée que le Conseil général du département prorogea de douze ans, sous réserve que la Compagnie construirait, à ses frais, un pont mixte sur l'Oise, à Valmondois. ^{B. L., 1874, n° 181, p. 255.}

E). — Cession de l'exploitation du Réseau du Nord-Est à la Compagnie de Lille à Valenciennes. — Réseau Philippart. — L'échec d'un projet d'entente entre la Compagnie du Nord et la *Compagnie du Nord-Est*, eut pour conséquence d'amener cette dernière à céder à la *Compagnie de Lille à Valenciennes*, par traité du 10 juillet 1873, l'exploitation des lignes n°s 40, 41, 42, 43, 45, 46, 47, 48, 49 et 62. ^{Lille-Valenciennes, 1875, p. 6.}

Réunissant ainsi l'exploitation des chemins notés aux §§ 1864B, 1869C, 1871D, 1872A et 1873A, la Compagnie de Lille à Valenciennes devint, dès lors, le foyer du consortium dit *Réseau Philippart* (2), du nom de son fondateur, lequel devait lutter durant longtemps encore (V. 1876B et 1878F) — et d'une manière finalement si désastreuse (3) — contre les grandes Compagnies de chemins de fer.

F). — Chemin d'intérêt local de Valenciennes à Douzies. — Par décret du 11 septembre 1873, le département du Nord fut autorisé à construire, à titre d'intérêt local, la ligne n° 65 et à en rétrocéder la concession à M. de Carpentier, pour une durée de quatre-vingt-dix-neuf ans (4) et sans subvention ni garantie d'intérêt. ^{B. L., 1874, n° 181, p. 197.}

(1) Moyennant rabais sur le maximum de durée de concession fixée à quatre-vingt-dix-neuf ans par la Commission départementale de Seine-et-Oise, à partir du jour de la mise en exploitation (21 août 1876).

(2) En dehors du champ d'exploitation de la Compagnie du Nord, le *Réseau Philippart* s'étendait aussi aux lignes d'Orléans à Rouen, de la Vendée, de Bressuire à Poitiers, de Saint-Nazaire au Croisic, ainsi qu'à divers chemins normands rétrocédés par la Compagnie d'Orléans à Châlons. Il atteignait ainsi un développement total de 4021 kilomètres.

(3) Voir *infra*, la note 4 de la page 103.

(4) A partir du 3 avril 1873 (art 2 et 35 du cahier des charges).

G). — **Chemins d'intérêt local de Doullens à Arras et de Frévent à Bouquemaison.** — Par deux décrets datés du 8 octobre 1873, les départements de la Somme et du Pas-de-Calais rétrocédèrent les lignes n°s 66 et 67 à une société dite *Banque franco-autrichienne-hongroise* (1) et ce, pour une durée de quatre-vingt-dix-neuf ans (2) et moyennant une subvention totale de 606.666 francs, dont 151.666 francs à la charge de l'État.

H). — **Substitution de la Compagnie du Nord à la Société des Docks de Saint-Ouen.** — La substitution de la Compagnie du Nord aux droits et obligations de la *Société anonyme des Docks de Saint-Ouen*, en état de dissolution, eut lieu — conformément à un traité du 20 mars 1873, approuvé par décret du 21 novembre suivant — aux conditions ci-après, souscrites par la Compagnie du Nord :

Ha). — Substitution tant active que passive à la Compagnie du chemin de fer et des Docks de Saint-Ouen, concessionnaire de la **ligne n° 42** de notre tableau III, cette ligne devant être rattachée au *Réseau spécial* précédemment institué (V. 1872C).

Hb). — Échange des 20.000 actions de cette Société contre 6.667 obligations Nord, soit à raison de trois actions pour une obligation, chaque obligation étant évaluée au taux de 300 francs.

Hc). — Prise en charge du service des intérêts et de l'amortissement des 8.333 obligations émises par la Société fusionnaire et remboursables à 300 francs en 27 annuités.

(1) Société dirigée par M. Philippart et qui, au point de vue de la concession des lignes n°s 66 et 67, était autorisée à passer des traités de fusion ou d'exploitation avec les Compagnies de Frévent à Gamaches et d'Abancourt au Tréport.

(2) A partir du 8 octobre 1874 (art. 2 et 35 des cahiers des charges joint aux décrets de concession).

ANNÉE 1874

A). — **Chemins d'intérêt local concédés à la Compagnie de Lille à Valenciennes.** — Par deux décrets, datés du 13 janvier 1874, divers chemins d'intérêt local furent concédés à la *Compagnie de Lille à Valenciennes*, pour une durée de quatre-vingt-dix-neuf ans (1), sans garantie d'intérêt et moyennant une subvention totale de 176.000 fr. du département du Nord et une subvention kilométrique de 100 fr. offerte par le département du Pas-de-Calais. — Nous ne mentionnerons, parmi ces chemins, que ceux de Don à Templeuve, de Don à Hénin-Liétard et de Denain à Saint-Amand (lignes n°s 68, 69 et 70), qui devaient, plus tard, être incorporés au réseau du Nord (2).

B. L., 1874.
n° 218, p. 118.
n° 226, p. 369.

B). — **Loi du 23 mars 1874. — Indemnité de rachat.** — Une loi du 23 mars 1874 (3) édicta (en son article 12) une disposition d'ordre général, aux termes de laquelle l'*indemnité de rachat* des lignes de chemins de fer dont la concession remonterait à moins de quinze ans, pourrait être évaluée, au gré des Compagnies, soit d'après les produits nets de ces lignes, soit d'après leur prix réel de premier établissement.

B. L., 1874.
n° 205, p. 801.

(1) A partir du 14 janvier 1875 (art. 2 et 35 du cahier des charges annexé au décret de concession).

(2) Les lignes n°s 68 et 70, abandonnées par la Compagnie de Lille à Valenciennes avant d'être construites, furent ultérieurement concédées à nouveau, mais à titre d'intérêt général, à la Compagnie du Nord (V. 4883Bb).

(3) La loi du 23 mars 1874 — connue aussi sous le nom de loi Montgolfier — se rapportait plus spécialement à des concessions accordées aux 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.

B. L., 1874,
n° 232, p. 597.

Nord, 1875,
p. 23.

C). — **Concession d'un chemin de jonction entre les Docks de Saint-Ouen et la gare de la Plaine Saint-Denis.** — Par décret du 6 juin 1874, fut déclarée d'utilité publique la ligne n° 74, dont la concession eut lieu, au profit de la Compagnie du Nord, sans subvention et avec classement dans son *ancien réseau*.

B. L., 1874,
n° 231, p. 562.

D). — **Concession du chemin de Ceinture de Lille.** — Un décret du 11 juin 1874 déclara d'utilité publique l'établissement du chemin de fer de Ceinture de Lille, et autorisa la Ville de Lille à pourvoir à son exécution, conformément à des conventions passées les 13-24 février 1873 et 13 février et 27 mai 1874.

Nord, 1875,
p. 24.

C'est dans ces conditions que — moyennant abandon des terrains domaniaux et communaux nécessaires à l'assiette de la voie, — la Compagnie du Nord accepta de construire et d'exploiter la ligne n° 72 jusqu'à la fin de sa concession normale (1) et en considérant ce chemin comme faisant partie intégrante de son réseau d'intérêt général.

B. L., 1874,
n° 224, p. 302.

E). — **Annuités aux Compagnies de chemins de fer.** — C'est en vertu de l'article 26 de la loi du 5 avril 1874 (2) que les *annuités* à payer par l'État aux Compagnies de chemins de fer, commencèrent à figurer, au fur et à mesure de leurs règlements définitifs, dans les comptes de la *Dette inscrite* (3).

(1) Soit jusqu'au 31 décembre 1950 (art. 11 du cahier des charges spécial annexé au décret de concession). — Il était entendu que le dit chemin, exclusivement affecté au transport des marchandises, deviendrait ensuite la propriété de la Ville de Lille (art. 4 de la convention du 13 février 1873).

(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. Rapport 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.

(3) Ces comptes distinguent les annuités destinées à l'amortissement des subventions accordées par l'État de celles qui se rapportent à l'amortissement des avances faites à l'Etat par les Compagnies de chemins de fer (*Compte général des Finances*. Année 1875, p. 720).

ANNÉE 1875

A). — **Chemin d'intérêt local de Canaples à Amiens.** — Un décret du 19 juin 1875 autorisa le département de la Somme à pourvoir, à titre d'intérêt local, à l'exécution de la ligne n° 73 et à en rétrocéder la concession à la *Compagnie de Frévent à Gamaches* pour une durée de quatre-vingt-dix-neuf ans (1) et sans subvention ni garantie d'intérêt.

B. L., 1875,
n° 269, p. 397.

B). — **Cession à la Compagnie du Nord de divers chemins de fer d'intérêt local.** — Par trois décrets datés du 19 juin 1875, furent autorisées, en faveur de la Compagnie du Nord (2), les cessions des chemins de fer d'intérêt local ci-après :

B. L., 1875,
n° 259, p. 782.
783 et 784.

Ba). — **Chemins de Bouquemaison à Doullens (ligne n° 35)** et de **Canaples à Amiens (ligne n° 73)** primitivement concédés à la *Compagnie de Frévent à Gamaches* (3).

Cette opération eut lieu moyennant paiement, par la Compagnie du Nord : 1^o de 1.537.500 francs, à titre de prix de cession, et 2^o à titre de prêt au taux 6 0/0, d'une somme de 551.700 francs, garantie par 2.758 obligations privilégiées de la Société cessionnaire.

Nord, 1874,
p. 21 et 101.

(1) A compter de l'expiration du délai de trois ans suivant l'approbation des projets (art. 2 et 33 du cahier des charges annexé au décret de concession).

(2) Sous réserve que la part de bénéfices attribuée au département de la Somme, serait répartie entre l'Etat et ce département, au prorata de leurs subventions respectives (V. 4869Aa-4873G-4875A).

(3) Jusqu'à sa mise en faillite (V. 4881E), la Compagnie de Frévent à Gamaches ne conserva ainsi que le seul chemin de Doullens à Gamaches (ligne n° 36).

Nord, 1874,
p. 22 et 109.

Bb). — Chemins de Doullens à Arras (ligne n° 66) et de Frévent à Bouquemaison (ligne n° 67), tout d'abord concédés à la *Banque franco-autrichienne-hongroise* (V. 4873G).

La Compagnie du Nord prit simplement l'engagement de se substituer, d'une manière générale, à tous les droits et obligations de la Société concessionnaire, au sujet de la construction et de l'exploitation des chemins dont il s'agit.

B. L., 1875,
n° 266, p. 271.

C). — Concessions diverses à la Compagnie de Picardie et Flandres. — Déjà en possession de la ligne d'intérêt local de Saint-Just à Cambrai (V. 4873C), la *Compagnie de Picardie et Flandres* reçut, en outre, en vertu d'un décret du 6 juillet 1875 — sans subvention ni garantie d'intérêt et jusqu'au 31 décembre 1950 (1) — les concessions des chemins d'*intérêt général* de Cambrai à Douai et d'Aubigny au Bac à Somain avec embranchement sur Abscon (lignes n°s 74, 75 et 76), ce qui portait à 162 kilomètres le développement total de son réseau.

B. L., 1875,
n° 266, p. 291.
Nord, 1875,
p. 28.Nord, 1876,
p. 16.

D). — Chemin de fer sous-marin entre la France et l'Angleterre. — Bien qu'aucune solution ne soit encore intervenue au sujet du *Tunnel sous la Manche* (2), nous croyons cependant utile — en raison de son intérêt considérable pour le Réseau du Nord — de noter sommairement l'historique de cet important projet, déclaré d'utilité publique sous le nom de *Chemin de fer sous-marin entre la France et l'Angleterre*, par une loi du 2 août 1875.

La concession de cette voie ferrée fut accordée, sans subvention ni garantie d'intérêt et pour quatre-vingt-dix-neuf ans, à MM. Michel Chevallier, Duval et Lavalle, moyen-

(1) Art. 35 du cahier des charges annexé au décret de concession.

(2) Voir, sur cette question, l'étude publiée par M. l'ingénieur en chef Sariaux dans la *Revue générale des chemins de fer* d'avril et de novembre 1906.

nant engagement par la Société qu'ils se substituèrent (1) : 1^o d'exécuter ledit chemin suivant un programme à déterminer par le Ministre des Travaux Publics, 2^o de contribuer, jusqu'à concurrence d'un minimum de 2.000.000 de francs (2), dans les travaux préparatoires jugés nécessaires.

E). — **Concession des chemins de Douai à Orchies et d'Orchies à la frontière belge vers Tournai.** — Par une loi du 3 août 1875, la Compagnie du Nord reçut la concession des lignes n^os 77 et 78 sans subvention ni garantie d'intérêt, aux conditions de son cahier des charges général, et sous réserve que les dits chemins seraient compris dans le *Réseau spécial* institué par l'article 6 de la convention du 15 juin 1872 (V. 4872C).

B. L., 1875,
n^o 266, p. 305.
Nord, 1874,
p. 23, 91, 97.

F). — **Concession du chemin de Grande Ceinture. — Participation du Réseau du Nord.** — En vertu d'une loi du 4 août 1875, la Compagnie du Nord obtint indivisément avec les Compagnies de l'Est, d'Orléans et de Paris-Lyon-Méditerranée (3), la concession du chemin de fer de Grande Ceinture de Paris, long de 141 kilomètres, dont 53 kilomètres par emprunt aux autres Réseaux (4).

B. L., 1875,
n^o 266, p. 308.

Aux termes de la convention approuvée par cette loi et des arrangements sanctionnés par décret du 3 décembre 1875, la concession dont il s'agit — accordée jusqu'au 31 dé-

(1) La durée de quatre-vingt-dix-neuf ans doit partir de la mise en exploitation du dit chemin. Elle comporte cette réserve, que l'Etat ne concédera — pendant les trente premières années de la concession — aucun autre chemin de fer pénétrant sous la mer dans la direction de l'Angleterre.

(2) Divisé en 400 parts, ce capital fut souscrit pour moitié par la Compagnie du Nord et pour un quart par MM. de Rothschild frères.

(3) 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.

(4) Une indemnité de 60.000 francs, fut allouée, à raison des dépenses utilement faites par eux, aux anciens concessionnaires du chemin dont il s'agit, primitivement dit de *circonvallation* (Décret du 20 février 1877).

cembre 1858 (1), — eut lieu aux conditions générales suivantes :

1^o Construction et exploitation en commun par les Compagnies précitées, réunies sous le nom de *Syndicat du chemin de fer de Grande Ceinture de Paris*; — 2^o constitution du capital d'établissement au moyen d'obligations spéciales émises avec la garantie solidaire des dites Sociétés (2); — 3^o répartition entre elles, par fractions égales, des charges d'établissement et des produits nets de l'exploitation; — 4^o enfin imputation des bénéfices ou des pertes aux comptes respectifs de l'*ancien réseau* de chacune des Compagnies syndiquées.

G). — **Concession du chemin d'Haubourdin à Saint-André.** — Un décret du 17 août 1875 autorisa, à titre d'intérêt local, la concession de la ligne n° 79 à la *Compagnie de Lille à Valenciennes*, sans subvention ni garantie d'intérêt, aux mêmes conditions que pour ses concessions antérieures (V. 1864B). Il était spécifié que le quart du produit brut de l'exploitation appartiendrait à l'État, au delà d'une recette kilométrique de 25.000 francs (3).

H). — **Convention du 30 décembre 1875 entre l'État et la Compagnie du Nord (4).** — La nécessité pour l'État d'obvier à la concurrence ruineuse que certains concessionnaires de

(1) Terme le plus reculé des concessions des Réseaux intéressés, en l'espèce, celui de la Compagnie Paris-Lyon-Méditerranée.

(2) A cette fin, le Syndicat de Grande-Ceinture fut autorisé à émettre des obligations 3 0/0, remboursables à 500 francs.

(3) Abandonnée par la Compagnie de Valenciennes avant d'être entreprise, la ligne, n° 79 fut, en 1883, concédée à nouveau, mais à titre d'intérêt général, à la Compagnie du Nord.

(4) Documents parlementaires concernant la convention de 1875 : *Assemblée nationale*. Exposé des motifs : J. O., 40 décembre 1875; Rapport : J. O., 9 janvier 1876; Délibération : J. O., 31 décembre 1875.

lignes secondaires continuaient de faire aux réseaux d'intérêt général (V. 4872B), fut une des causes déterminantes des conventions passées, en 1875, avec les grandes Compagnies de chemin de fer.

En ce qui concerne particulièrement le Réseau du Nord, la convention datée du 30 décembre 1875 et approuvée par une loi du même jour, porta notamment :

Ha). — *Concession définitive des lignes n^os 80 et 81* (soit ensemble 154 kilomètres), moyennant une *subvention* de 7.650.000 francs afférente au chemin d'Amiens à la vallée de l'Ourcq (1), subvention à verser en seize termes semestriels égaux 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);

B. L., 1875,
n^o 285, p^o 1283.

Nord, 1875,
p. 26, 91, 95.

Nord, 7 f^ov. 1876,
p. 11 et 53.

Conv. visée
(art. 1 et 6).

Hb). — Application, à ces nouvelles concessions, du *cahier des charges* (3) et des dispositions additionnelles régissant à cette époque le Réseau du Nord;

(art. 3).

Hc). — Établissement de *secondes voies* (4) par la Compagnie (tant sur l'ancien que sur le nouveau réseau), dès que réquisition lui en serait adressée par le Ministre des Travaux

(art. 7).

(1) Le chemin d'Amiens à la vallée de l'Ourcq empruntait, en partie, le tracé de la ligne A de Villers-Cotterets à Port-aux-Perches V. le tableau III, page 482.

(2) En représentation de la subvention prévue pour la ligne de la vallée de l'Ourcq une annuité de 360.042 fr. 46 est inscrite au compte de la dette publique jusqu'au terme du 21 novembre 1950 (*Compte général de l'Administration des Finances*, Année 1906, 2^e vol., p. 89).

(3) Par suite de cette application de l'ancien cahier des charges, l'échéance normale des concessions de 1875 se trouva implicitement fixée au 31 décembre 1950.

(4) Stipulée dans un intérêt stratégique, la clause de secondes voies n'intervint tout d'abord qu'à l'égard des Compagnies du Nord et de l'Est. Elle fut étendue aux autres réseaux (moins celui du Midi), en 1878 et en 1883.

publics et sous réserve de paiement par l'État — jusqu'au moment où la recette brute de la ligne ou section de ligne ainsi doublée atteindra 35.000 francs par kilomètre — d'une *annuité provisoire*, représentant les intérêts, amortissements et frais accessoires des emprunts réalisés par la Compagnie pour l'établissement de ces secondes voies (1).

Conv. visée
(art. 8).

Hd). — Suppression du *Réseau spécial* (V. 1872C) formé par les lignes n°s 42, 60, 61, 71, 77 et 78 et rattachement de ces lignes (soit ensemble 182 kilomètres) à l'*ancien réseau* de la Compagnie du Nord ;

(art. 8 et 9).

He). — Incorporation des lignes n°s 80 et 81, nouvellement concédées, dans le *nouveau réseau* dont le *capital garanti* fut, par suite, porté à 223.500.000 francs, non compris toutefois (au point de vue du partage des bénéfices), les *travaux complémentaires* approuvés par décrets délibérés en Conseil d'État (2) ;

(art. 10).

Hf). — Fixation implicite du *revenu réservé* à la somme déterminée par les conventions antérieures, mais augmentée cependant, dans certaines limites, de la différence entre les charges effectives et les charges garanties (3) ;

art. 10).

Hg). — Détermination des charges d'intérêt et d'amortissement des *obligations* d'après le prix annuel moyen des négociations effectuées depuis 1876 jusqu'à la fin de l'exercice

(1) Une annuité provisoire de 106.000 francs fut payée de ce chef, de 1878 à 1899 pour le doublement de voie du chemin d'Amiens à Tergnier (ligne n° 15).

(2) Dès que ces travaux auraient été exécutés après l'expiration du délai de dix ans assigné pour la clôture définitive du compte de premier établissement proprement dit (V. 1869Bg).

(3) De manière à fixer à 55 fr. 35 (au lieu de 50 francs comme précédemment) le minimum du *dividende réservé* aux actionnaires.

dans lequel l'ensemble des lignes, auxquelles se rapportent ces obligations, auront été mises en exploitation (1).

Hh). — Augmentation du produit net ayant *partage des bénéfices* dans les proportions suivantes (2) :

1^o — 13.000 francs par kilomètre de revenu net moyen pour les lignes n^os 60, 61, 77, 78 et 81 ;

2^o — 6 1/2 0/0 du capital effectivement dépensé pour les lignes n^os 42, 71 et 80 ;

3^o — 6 0/0 des sommes effectivement dépensées pour travaux complémentaires en sus de la somme de 60 millions, et jusqu'à concurrence d'un maximum de 140 millions.

Conv. visée
(art. 11).

I). — Déclaration d'utilité publique, classement et exécution par l'État, 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 (3) :

B. L., 1875,
n^o 285, p. 1288.

Ia). — la *déclaration d'utilité publique* de dix-neuf lignes classées comme chemins de fer d'intérêt général dont — en ce qui concerne le Réseau du Nord — le chemin de Compiègne à Soissons (ligne n^o 91) ;

Loi visée
(art. 1).

Ib). — l'autorisation de procéder à l'*achèvement des études* de vingt-deux autres lignes, dont aucune, d'ailleurs, n'intéressait le Réseau qui nous occupe ;

(art. 2).

(1) Jusqu'alors les émissions d'obligations de la Compagnie du Nord étaient admises en compte au taux forfaitaire de 5.50 0/0, chiffre le plus souvent très supérieur au taux réel des négociations. (V. les graphiques des §§ 1870Db et 1880Ib, pages 72 et 111).

(2) Ces proportions correspondaient à l'attribution d'un dividende maximum de 89 fr. 40 avant partage des bénéfices.

(3) Documents parlementaires relatifs à la loi de classement de 1875 : *Assemblée nationale*, Exposé des motifs : J. O., 29 novembre 1875. Rapport : J. O., 23 janvier 1876. Délibération : J. O., 17 décembre 1875.

Loi visée
(art. 3 et 4).

Ic). — enfin les crédits nécessaires pour entreprendre les travaux des chemins désignés à l'article 1^{er} de ladite loi, plus diverses lignes classées en 1868 et n'ayant pu encore être concédées ou exécutées (1).

ANNÉE 1876

A). — **Chemin d'intérêt local de Bully-Grenay à Brias.** — Un décret du 24 février 1876 autorisa le département du Pas-de-Calais à exécuter la ligne n° 82 à titre d'*intérêt local* et à en rétrocéder la concession à la Compagnie du Nord, sans subvention ni garantie d'intérêt et jusqu'au 31 décembre 1930 (2).

B). — **Reprise, par le Réseau du Nord, de l'exploitation des lignes concédées aux Compagnies du Nord-Est, de Lille à Valenciennes et de Lille à Béthune.** — L'année 1876 marqua la fin de la longue lutte spécialement engagée par le groupement dit *Réseau Philippart* (V. 1873E) contre la Compagnie du chemin de fer du Nord (3).

(1) Aucune des lignes classées en 1868 ne restait à construire dans le champ d'exploitation du réseau du Nord.

(2) Voir le § 1872B et la note 1 de la page 81.

(3) L'échec de la tentative Philippart était à prévoir, soit que son promoteur n'ait simplement cherché qu'à établir des lignes nouvelles et à les faire racheter ensuite par les Compagnies d'intérêt général, soit qu'il ait voulu créer un réseau de concurrence vis-à-vis des réseaux préexistants. Dans ce cas, en effet, de grandes artères concurrentes ne peuvent vivre que si le trafic qu'elles ont à se partager est assez important pour que les recettes compensent largement toutes les charges : c'est ce qui se passe en Angleterre et aux Etats-Unis. Mais si le trafic total est restreint, les charges d'exploitation qui incombent aux Compagnies rivales sont telles qu'il en résulte forcément une insuffisance de produit net, au détriment de lunes d'elles et peut-être de toutes. Le réseau Philippart ne pouvait, dans les conditions où il avait été constitué, qu'être préjudiciable à la Compagnie du Nord sans jouir d'une vitalité suffisante. Sa liquidation, par suite, était inévitable.

Un décret du 20 mai 1876 approuva, en effet, divers traités aux termes desquels cette Compagnie se chargea — pendant toute la durée de leurs concessions respectives (1), — de l'*exploitation* (2) des lignes situées dans son champ régional et dirigées ou administrées par M. Philippart, savoir :

B. L., 1876,
n° 303, p. 624.

Ba). — Tout d'abord des 306 kilomètres de la *Compagnie du Nord-Est*, concessionnaire des lignes n°s 21, 40, 41, 42, 43, 45, 46, 47, 48, 49 et 62 de notre tableau récapitulatif n° III.

Cette cession de l'exploitation eut lieu — conformément aux clauses d'un traité du 17 décembre 1875 — moyennant versement à la Société du Nord-Est, d'une rente forfaitaire kilométrique de 8.700 francs payable, par année, pendant toute la durée de la concession des dites lignes (V. 1869C) (3).

Nord. 7 fév. 1876,
p. 79.

Bb). — En second lieu, des 128 kilomètres (4) de la *Compagnie de Lille à Valenciennes et extensions*, concessionnaire des lignes n°s 31, 50, 51, 65 et 69, et qui exploitait, en outre, les concessions des Compagnies de Lille-Béthune (V. 1872F) et du Nord-Est (V. 1873E).

Nord. 7 fév. 1876,
p. 65.

En vertu d'un traité du 31 décembre 1875, l'exploitation de l'ensemble des lignes ainsi groupées par la Société de Lille à

(1) Et moyennant engagement, pris par les Compagnies du Nord-Est de Lille-Valenciennes et de Lille-Béthune, de ne rechercher ni accepter aucune concession nouvelle dans la région desservie par la Compagnie du Nord.

(2) A observer que la Compagnie du Nord limita son action à l'*exploitation* des lignes convenues; elle évita ainsi d'être tenue d'aucune obligation envers les porteurs de titres créés par les Sociétés en question (Rapport Nord du 7 février 1876).

(3) La Compagnie du Nord s'engageait, en outre, à ne pas réclamer la garantie d'intérêt stipulée au profit du Nord-Est (V. 1869C) jusqu'à ce qu'il ait été statué par une loi sur les questions financières qui naîtraient des dits traités.

(4) Indépendamment de la ligne de Sedan à Lérouville, qui restait en dehors du traité (V. notre *Monographie du Réseau de l'Est*, Année 1874D).

Valenciennes, fut rachetée contre paiement, à cette Compagnie (1), des redevances forfaitaires, annuelles et kilométriques, ci-après fixées :

1^o pour les Réseaux de *Lille-Valenciennes* et de *Lille-Béthune* : 8.700 francs, du 1^{er} janvier 1876 au 31 décembre 1880; 9.500 francs, du 1^{er} janvier 1881 au 31 décembre 1885; 10.500 francs, du 1^{er} janvier 1886 au 31 décembre 1895; 11.500 francs, du 1^{er} janvier 1896 à l'expiration des concessions (V. 1864C et 1865A).

2^o pour le Réseau du *Nord-Est* : la différence entre la rente kilométrique de 8.700 francs due à la Société concessionnaire (V. 1876Ba), et les sommes du barème ci-dessus, à verser à la Société exploitante (2);

Bc). — Enfin, des 51 kilomètres de la *Compagnie de Lille à Béthune et à Bully-Grenay*, concessionnaire des lignes n^os 22, 30 et 33. En raison de la reprise de ces concessions par la Compagnie du Nord (V. 1876C), la cession d'exploitation dont il s'agit fut simplement compensée par les redevances à servir à la Société exploitante (V. 1876Bb 1^o).

Lille-Béthune
28 janv. 1876.

Nord, 7 fév. 1876.
p. 89.

Notons ici que, par traité du 2 février 1876, la Compagnie du Nord rétrocéda à la *Compagnie des Mines de Béthune*, l'exploitation de la ligne n^o 22, contre une rente totale de 87.000 francs, payable jusqu'à l'expiration de la concession (V. 1863C).

C). — Reprise, par le Réseau du Nord, des concessions de la Compagnie de Lille à Béthune. — Indépendamment des cessions d'exploitation qui viennent d'être indiquées, et en vertu d'un

(1) Agissant tant en sa qualité de concessionnaire (pour ses propres lignes) que d'exploitante (pour les chemins du Nord-Est et de Lille-Béthune).

(2) Sommes calculées en tenant compte « de tous les éléments propres à « servir à l'évaluation de chaque ligne, c'est-à-dire du produit actuel, des « chances d'une augmentation plus ou moins prochaine, enfin de la garantie « d'intérêt qui appartient à la Compagnie du Nord-Est » (Rapport Nord, 7 février 1876).

traité du 6 mai 1876, approuvé par la loi du 20 novembre 1883, la *Compagnie de Lille à Béthune*, rétrocéda ses concessions à la Compagnie du Nord aux conditions principales suivantes, souscrites par cette dernière :

B. L., 1884,
n° 834, p. 335.

Ca). — Substitution, tant active que passive, à la Compagnie de Lille-Béthune, concessionnaire des lignes n°s 22, 30 et 33, soit ensemble 51 kilomètres de chemins de fer d'intérêt général;

Nord, 1877.
p. 14.

Cb). — Compensation de 8.000 actions Lille-Béthune par 12.000 obligations Nord, sous réserve que, par application de l'article 11 du traité du 6 mai 1876, les sommes nécessaires au service de ces obligations seraient déduites (1) des rentes fixées par le traité du 31 décembre 1875 (V. 1876Bb);

Cc). — Prise en charge — sous la même réserve que précédemment (1) — de l'intérêt et de l'amortissement des 30.000 obligations de 500 francs à 3 0/0, émises par la Société fusionnaire (2).

D). — Chemin d'intérêt local de Marcoing à Masnières. — Un décret du 40 septembre 1876 autorisa le département du Nord à construire, à titre d'intérêt local, la ligne n° 83 et à en accorder la concession à la *Compagnie de Picardie et Flandres*, aux mêmes conditions que celles consenties pour le chemin d'Epéhy à Cambrai (V. 1873C).

B. L., 1876,
n° 325, p. 586.

E). — Troisième émission, par l'Etat, d'obligations trentenaires. — La construction des lignes déclarées d'utilité publique et

B. L., 1876,
n° 329, p. 832.

(1) D'accord avec la Compagnie de Lille-Valenciennes, concessionnaire de l'exploitation qui, par suite, supportait seule la charge de ces obligations.

(2) Après 1950, la charge des obligations Lille-Béthune incombera à l'Etat (V. 1883Bg) jusqu'à leur amortissement complet (31 décembre 1959).

mises à la charge de l'État par la loi précitée du 31 décembre 1875 (V. 1875I), fut gagée par une nouvelle émission d'*obligations trentenaires* (loi de finances du 29 décembre 1876, art. 7, 8 et 9).

B. L., 1877,
n° 343, p. 531.

Un décret du 12 juin 1877 autorisa, en conséquence, l'émission d'obligations du même type que celles créées en 1857 et 1861 et remboursables au moyen d'annuités à échéance finale du 16 décembre 1907 (1).

Nord, 1877,
p. 22.

F). — **Participation de la Compagnie du Nord dans la construction de chemins de fer d'intérêt local.** — A dater de 1876, la Compagnie du Nord se résolut à prêter, à l'avenir, son concours financier aux Sociétés concessionnaires de *chemins de fer d'intérêt local* pouvant être considérés comme d'utiles affluents à son réseau.

D'une manière générale — et sans avoir à noter spécialement chacune des conventions passées à cette fin — la Compagnie avança aux Sociétés locales la totalité de leur *capital-obligations*, contre le simple remboursement des dépenses nécessaires au service des titres (2).

ANNÉE 1877

Nouvelles concessions de chemins d'intérêt local à la Compagnie du Nord. — Un décret du 12 décembre 1877 autorisa le

(1) Sur le produit des 210.000 obligations ainsi créées et dont 158.627 furent négociées en 1877, une somme de 65.101.430 fr. fut affectée à l'exécution de travaux de chemins de fer. (*Compte général des Finances* de 1878, p. 698).

(2) Système qui revenait, en somme, à permettre aux Sociétés locales de réaliser leurs emprunts dans les mêmes conditions que la Compagnie du Nord elle-même. On a calculé que cet avantage équivalait à une subvention de près de 25.000 francs par kilomètre.

département de l'Oise à construire les lignes n°s 84, 85 et 86 (cette dernière remplaçant la ligne F) et à rétrocéder à la Compagnie du Nord ces 75 kilomètres de *chemins d'intérêt local* moyennant une subvention égale au prix de l'infrastructure et aux mêmes conditions générales que celles prévues pour les lignes n°s 53, 54, 55, 56, 57 et 58 déjà concédées au Réseau du Nord par le dit département (V. 1872B).

Pour l'ensemble de ces chemins — y compris les lignes n°s 54, 57 et 58 que la Compagnie du Nord dût, par traité du 6 mai 1876, reprendre au syndic de la faillite de la *Compagnie d'Orléans à Rouen* — le département de l'Oise consentait à ce qu'ils soient déclarés d'intérêt général, tout en conservant à sa charge le paiement des subventions y afférentes (V. 1872B).

B. L., 1877,
n° 367, p. 1013.

Nord, 1877,
p. 12 et 143.

ANNÉE 1878

A). — Séquestre administratif des chemins de fer. — Crédit 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 (1).

B. L., 1880,
n° 380, p. 258.

(1) Prévue 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 en assurer temporairement le service. De même que la régie des Travaux publics, la mise sous séquestre n'est qu'un acte administratif, une mesure conservatoire qui réserve tous les droits du concessionnaire (Picard, *Traité des chemins de fer*).

B. L., 1878,
n° 384, p. 353,
354 et 358.

B). — **Chemins de Saint-Amand vers Tournai et de Cambrai vers Dour. — Règlements internationaux.** — Deux lois du 21 mars 1878 et deux décrets du 28 mars suivant, règlent respectivement les conditions d'établissement et d'exploitation des lignes n°s 54 et 61 à la jonction des territoires de France et de Belgique.

B. L., 1878,
n° 389, p. 565.

C). — **Cession d'un raccordement à la Compagnie du Nord-Est.** — Par décret du 4 avril 1877 fut approuvé un traité du 27 janvier précédent par lequel la *Société houillère de la Lys* céda à la *Compagnie du Nord-Est* une portion de l'embranchement de Fléchinelle à incorporer à la ligne n° 45.

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

D). — **Création de la rente 3 0/0 amortissable. — Son application aux lignes du Réseau du Nord.** — Les ressources spéciales mises à la disposition de l'État par la loi du 14 juin 1878 et par le décret du 16 juillet suivant, créant la *rente 3 0/0 amortissable* en soixante-quinze ans (1), permirent au Ministre des Travaux Publics, soit d'effectuer divers rachats de concessions, soit de continuer ou d'entreprendre les travaux d'infrastructure de plusieurs chemins et même, dans certains cas, ceux de superstructure (2).

Cette loi eut aussi pour but (en son article 8) de substituer ladite rente 3 0/0 amortissable aux 51.373 *obligations trentenaires* restant à émettre et dont nous avons précédemment noté la création (V. 1876E) (3).

(1) 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 de 500 francs à 3 0/0 émises par les chemins de fer français.

(2) Voir au § 1869 Ba, la définition des travaux d'infrastructure et de superstructure.

(3) En raison de tirages antérieurs, l'opération de conversion ne put porter que sur 50.673 obligations correspondant à une valeur en capital de 25.336.500 francs (*Compte général des Finances de 1892*, p. 766).

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, chemins dont l'infrastructure était terminée, mais qui n'avaient pas encore fait l'objet de demandes en concession.

B. L., 1878,
n° 398, p. 13

Aucun de ces chemins n'intéressait le Réseau du Nord.

F). — **Faillite Philippart.** — **Rétrocession à l'État des concessions de la Compagnie de Lille à Valenciennes.** — Par convention du 1^{er} octobre 1878, et à la suite de la faillite (1) de la Société de Lille à Valenciennes — qui, nous l'avons noté (V. 4873E), était le foyer principal du *Réseau Philippart* — le syndic de cette faillite fit abandon à l'État des lignes n°s 31, 50, 51, 52, 65 et 69, exploitées ou en cours d'exécution et mesurant ensemble 128 kilomètres (2).

B. L., 1884,
n° 834, p. 335

En échange, il fut entendu que la *Compagnie de Lille à Valenciennes*, ou ses ayants droit (3), continueraient de percevoir les redevances stipulées au traité du 31 décembre 1875 (V. 4876Bb), redevances grevées, toutefois, du service des obligations, Lille-Béthune (V. 4876Cc) et des obligations spéciales émises par la Compagnie du Nord pour le rachat des actions Lille-Béthune (V. 4876Cb).

(1) Faillite déclarée en conséquence de celle personnellement prononcée contre M. Philippart et qui se traduisit par une perte totale de 213.324.598 francs correspondant aux trois quarts environ du capital réalisé. (Voir : *L'Affaire Philippart*, brochure de 150 pages, sans nom d'auteur, éditée chez Paul Dupont, en 1877.)

(2) Soit 75 kilomètres de chemins d'intérêt général et 53 kilomètres d'intérêt local.

(3) Le syndic de la faillite Lille-Valenciennes céda et transporta tous ses droits, pour la somme de 15 millions, à MM. Hentsch, Girod et Daguin qui fondèrent une *Société pour le recouvrement des rentes dues par la Compagnie du Nord*, plus connue sous le nom de *Société civile Lille-Valenciennes*. A cette Société — qui doit durer jusqu'en 1978, date de l'amortissement complet des 123.000 titres de 500 francs émis par elle — les dits cessionnaires firent l'apport, pour une valeur de 29.940.000 francs, de toutes les rentes dues par la Compagnie du Nord en vertu du traité du 31 décembre 1875, précité.

La Compagnie du Nord restait chargée de l'exploitation des dites lignes, et conséquemment, du paiement des redevances convenues (V. 1876Bb). Ces arrangements furent ratifiés par la convention-loi de 1883 (V. 1883Be et Bg).

G). — Raccordement des chemins de Saint-Quentin à Erquelines et de Maubeuge à Fourmies. — Pour raisons stratégiques, une loi du 26 décembre 1878 fixa à Maubeuge (au lieu de Jeumont) le point de raccordement des lignes n°s 5 et 49 (1) et déclara d'utilité publique la section de la ligne n° 49 comprise entre Maubeuge et Cousolre.

B. L., 1879,
n° 434, p. 353.

ANNÉE 1879

A). — Déclarations d'utilité publique et exécution par l'État de divers chemins. — Une loi du 7 avril 1879 déclara d'utilité publique les chemins non concédés de Lens à Armentières et de Valenciennes au Cateau (lignes n°s 92 et 93) et autorisa le Ministre des Travaux publics à entreprendre leur exécution, sous réserve qu'en aucun cas les dépenses à faire ne pourraient excéder celles que les lois des 11 juin 1842 et 19 juillet 1845 auraient mises à la charge de l'État (V. 1842A et 1845E).

B. L., 1879,
n° 437, p. 461.

C'est dans les mêmes conditions qu'une loi du 31 juillet 1879 prescrivit l'exécution, par l'Etat, de la ligne n° 94 de Busigny à Hirson.

(1) Une demande d'indemnité formulée au sujet de cette décision par la Compagnie du Nord-Est, ne reçut pas de suite.

B). — Loi de classement de chemins de fer d'intérêt général (1). — La loi du 17 juillet 1879 — connue aussi sous le nom *programme Freycinet* — eut notamment pour effet :

1^o de classer comme chemins de fer d'intérêt général, sur le territoire métropolitain, 481 lignes nouvelles, d'un développement total d'environ 8.850 kilomètres; — 2^o de stipuler qu'il serait tenu compte, pour l'exécution successive de ces lignes par l'État, de l'importance des intérêts militaires et commerciaux engagés ainsi que du concours financier offert par les départements, communes et particuliers; — 3^o de décider qu'il serait pourvu à l'établissement des chemins ainsi classés, au moyen des *ressources extraordinaires* inscrites au budget de chaque exercice (2).

Furent comprises dans ce programme — en ce qui concerne le Réseau actuel du Nord — les lignes 68, 70, 87, 88, 89, 90, G, 92, 93, 94, 95, 97 et 100 du tableau III (p. 190 à 195).

C). — 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.

Parmi ces voies nouvelles figura la ligne n° 91, de Compiègne à Soissons, qui devait ultérieurement être incorporée au Réseau qui nous occupe.

(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° 158. Rapport: J. O., 15 juillet, annexe n° 247. Délibération: J. O., 11, 12 et 13 juillet 1879.

(2) Le prix de revient kilométrique des lignes à construire était estimé à 200.000 francs en moyenne, de telle sorte qu'en tenant compte des lignes de 1873 et des chemins concédés aux Compagnies, mais non encore terminés, l'effort total nécessaire pour compléter notre outillage en voies ferrées se chiffrait par une dépense de 3.200.000.000 de francs (Picard, *Traité des chemins de fer*).

B. L., 1879,
n° 456, p. 6.

Loi visée
(art. 1 et 2).

(art. 3).

(art. 4).

B. L., 1879,
n° 361, p. 109.

B. L., 1884,
n° 834, p. 335.

—
Nord, 1880,
p. 12 et 115.

—
Picardie et
Flandres, 1880,
p. 9 et 39.

D). — Reprise, par le Réseau du Nord, des concessions de la Compagnie de Picardie et Flandres (1). — En vertu d'un traité du 29 novembre 1879, approuvé par la convention-loi de 1883 (V. 1883Be), la *Compagnie de Picardie et Flandres* rétrocéda ses concessions à la Compagnie du Nord aux conditions principales suivantes, souscrites par cette dernière :

Da). — Substitution tant active que passive à la Compagnie des Flandres, concessionnaire des lignes n°s 74, 75, 76 au titre d'intérêt général (soit 44 kilomètres) et des lignes n°s 37, 59, 63 et 83 au titre d'intérêt local (soit 120 kilomètres).

Db). — Remboursement, à raison de 250 francs par titre et sans intérêt, des 8.000 actions formant le capital social de la Société des Flandres.

Dc). — Prise en charge de l'intérêt et de l'amortissement des 43.500 obligations de 500 francs à 3 0/0 émises par la dite Société (2).

ANNÉE 1880

B. L., 1880,
n° 535, p. 1005
et 1006.

A). — Chemin d'Orchies vers Tournai. — Règlement international. — Une loi du 8 juin 1880 et un décret du 15 juin

(1) De même que pour les Compagnies de Lille-Béthune et de Lille-Valenciennes — dont les cessions de concessions ont été précédemment notées (V. 1876C et 1878F) et pour celles d'Abancourt au Tréport et de Frévent à Gamaches dont il sera question plus loin, — la fusion des lignes de Picardie et Flandres ne devait devenir définitive qu'en vertu de la loi portant approbation de la convention de 1883 (V. 1883Be).

(2) Par suite d'un arrangement avec les héritiers du fondateur et principal actionnaire de la Société de Picardie et Flandres, la Compagnie du Nord racheta immédiatement 10.025 de ces obligations, dont 9.905 furent annulées par elle. L'amortissement des titres émis ne porta, en conséquence, que sur 33.595 unités (V. *infra* : le tableau II, page 478).

suivant, réglèrent, entre la France et la Belgique, les conditions d'établissement de la ligne n° 78 à la frontière de ces deux Etats.

B). — Loi sur les chemins de fer d'intérêt local et les tramways(1). — La loi du 11 juin 1880 eut pour but de remplacer celle de 1865 (V. 1865C) en ce qui concerne le régime des *chemins de fer d'intérêt local* (2) et aussi de régler <sup>B. L., 1880,
n° 532, p. 925.</sup> législativement un système nouveau de voies ferrées, dites *tramways*, dont l'existence n'avait encore été déterminée, jusqu'alors, que par la jurisprudence administrative.

Sous réserve de l'observation formulée au § 1865C, nous aurons ultérieurement à mentionner — comme étant soumise au régime de cette loi — la concession de la ligne a, de notre tableau récapitulatif n° III.

St. (d. P),
1905, p. 183.

C). — Rachat par l'État de la partie française du chemin de Dunkerque à Furnes. — Une loi du 27 juillet 1880 approuva une convention du 17 décembre 1879, passée avec les liquidateurs judiciaires de la *Compagnie du chemin de fer de Dunkerque à Furnes*, en vue du rachat de la ligne n° 29 et moyennant paiement, par l'État, d'une somme de 750.000 francs (3),

B. L., 1880,
n° 353, p. 306.

(1) 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 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° 2410 ; 8 juin 1880, n° 2665. Discussion : J. O., 21 décembre 1879, 2 juin 1880.

(2) Le législateur de 1865 avait commis une faute lourde en instituant un système de subventions en capital ; il avait ainsi volontairement encouragé la spéculation, en lui procurant une première mise de fonds et en lui donnant un aliment qui lui permettait de se soutenir pendant la période de construction et de faire illusion au public, sans attribuer aux capitaux engagés aucune garantie de rémunération ni sans fournir aux départements intéressés aucune garantie d'exploitation (Picard, *Les chemins de fer français*).

(3) Somme fixée par une commission d'Inspecteurs généraux des Ponts et Chaussées et des Finances en prenant pour base le prix de la ligne au cas où l'Etat l'aurait lui-même exécutée.

non compris le matériel roulant. L'Etat devait recevoir cette ligne libérée de toutes charges et rester étranger à la liquidation de la Compagnie cessionnaire.

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

Une loi, datée du 27 juillet 1880, autorisa en conséquence le Ministre des Travaux publics à assurer l'*exploitation provisoire* de ces lignes en employant, à cette fin, tels moyens qu'il jugerait le moins onéreux pour le Trésor et sans que les traités passés par lui pussent engager l'Etat pour une durée supérieure à six mois.

B. L., 1880,
n° 553, p. 310.

C'est par application de ce système qu'intervinrent divers arrangements passés avec la Compagnie du Nord (1) et qui seront notés dans la suite (V. 1881B; 1882A; 1882B; 1883A).

B. L., 1880,
n° 553, p. 311.

E). — **Travaux de superstructure exécutés par l'Etat.** — Par une loi du 29 juillet 1880 (2), le Ministre des Travaux publics fut autorisé à entreprendre les travaux de *superstructure* (l'achat du matériel excepté) des chemins de fer construits par l'Etat et dont la déclaration d'utilité publique était prononcée au jour de la promulgation de cette loi.

B. L., 1884,
n° 834, p. 336.

(1) L'Etat avait évidemment intérêt, 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 (Aucoc, *Droit administratif*).

(2) Documents parlementaires de la loi du 29 juillet 1880 (Exécution de la superstructure par l'Etat) : *Chambre des Députés*. Exposé des motifs : J. O., 28 février 1880, annexe n° 2303. Rapport : J. O., 3 juin, annexe n° 2638. Délibération : J. O., 2 juillet 1880. — *Sénat*. Exposé des motifs : J. O., 12 juillet 1880, annexe n° 440. Rapport : J. O., 3 septembre, annexe n° 547. Délibération : J. O., 13 et 30 juillet 1880.

F). — Traité avec le département de la Somme pour le chemin d'Épehy vers Saint-Just. — Par traité du 15 septembre 1880 passé entre le département de la Somme et la Compagnie du Nord, il fut entendu que ce département paierait à la Compagnie, comme cessionnaire et en facquit de la *Compagnie de Picardie et Flandres*, une annuité forfaitaire de 61.000 francs pour l'ensemble de la ligne n° 37, et ce, jusqu'à l'expiration de la concession faite à la Compagnie de Picardie et Flandres (V. 1869Ab). Ce traité fut implicitement approuvé par l'article 5 de la convention-loi de 1883.

B. L., 1884,
n° 834, p. 366.

G). — Cession à la Compagnie du Nord-Est de l'embranchement de Ferrière-la-Grande. — En vertu d'un décret du 21 octobre 1880, approbatif d'un traité du 12 mai 1880, la Société des Établissements métallurgiques de Ferrière-la-Grande céda à la *Compagnie du Nord-Est*, au prix de 168.000 francs (1), l'embranchement des usines de Ferrière-la-Grande (ligne n° 21 du tableau III, p. 484)).

B. L., 1880,
n° 566, p. 615.

H). — Dérogation à la loi sur la police des chemins de fer. — Une loi du 27 décembre 1880 permit de déroger à l'article 4 de la loi du 15 juillet 1845 (V. 1845A) en ce qui concerne l'établissement des *clôtures et barrières* des nouvelles lignes de chemins de fer.

B. L., 1880,
n° 505, p. 442.

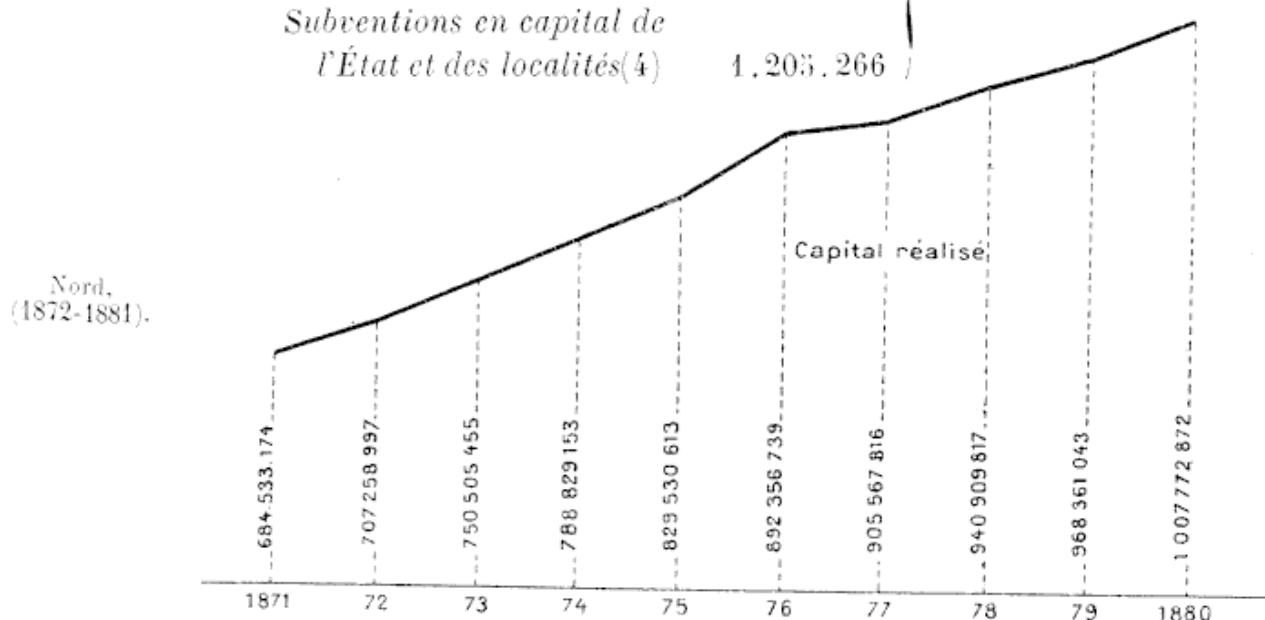
I). — RÉSUMÉ DE LA PÉRIODE DE 1871 à 1880. — Les données statistiques et graphiques ci-après résument la *vie économique* du Réseau du Nord, du 1^{er} janvier 1871 au 31 décembre 1880.

Pendant cette période décennale :

(1) Prix calculé sur la base de 70 francs pour chacun des 2.400 mètres formant la longueur de l'embranchement. La Compagnie du Nord-Est s'engageait, en outre, à maintenir le service des usines de Ferrière-la-Grande.

Ia). — Le capital réalisé s'accrut de 338.569.269 fr. atteignant, au 31 décembre 1880, le total de 1.007.772.872 francs, ainsi composé :

<i>Actions (1).....</i>	231.875.000	1.007.772.872 fr.
<i>Obligations (2).....</i>	728.017.048	
<i>Capitalisations diverses (3)</i>	46.681.558	
<i>Subventions en capital de l'État et des localités (4)</i>	1.203.266	



Ib). — Les émissions d'obligations portèrent sur 1.064.531 titres de 500 francs à 3 0/0 (5).

(1) Nous avons noté qu'un seul régime existait, depuis 1863, pour les 400.000 actions anciennes (V. 1845D) et pour les 425.000 actions nouvelles (V. 1857C).

(2) Soit 1.672.831 obligations correspondant à un capital de 516.377.116 fr. pour l'*ancien réseau*, et 670.700 obligations ayant donné 211.639.932 francs pour le *nouveau réseau*.

(3) Voir le détail de ces capitalisations à la note 3 de la page 47.

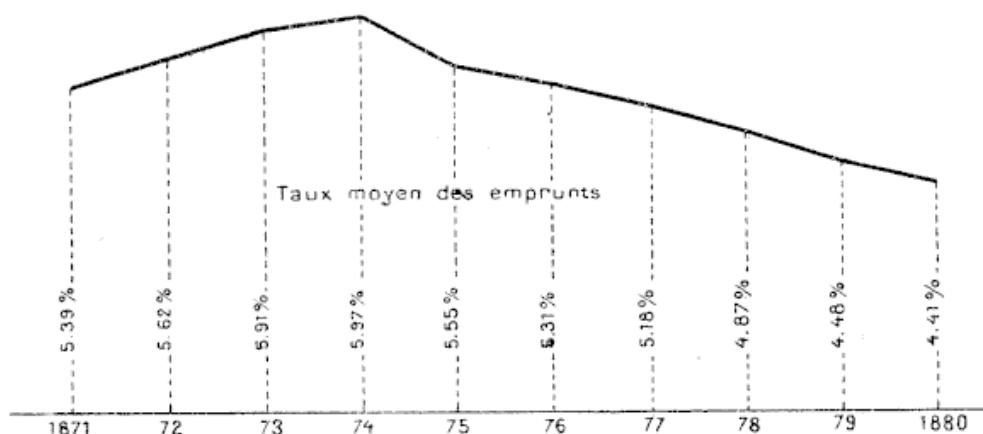
(4) Dont 1.145.782 francs versés par les départements de l'Oise et du Pas-de-Calais.

(5) Ci-après les cours annuels moyens des *obligations Nord* (anciennes):

En 1871.....	306	fr. 19	En 1876.....	324	fr. 54
— 1872.....	295	42	— 1877.....	332	66
— 1873.....	281	88	— 1878.....	354	53
— 1874.....	293	31	— 1879.....	384	73
— 1875.....	312	47	— 1880.....	392	31

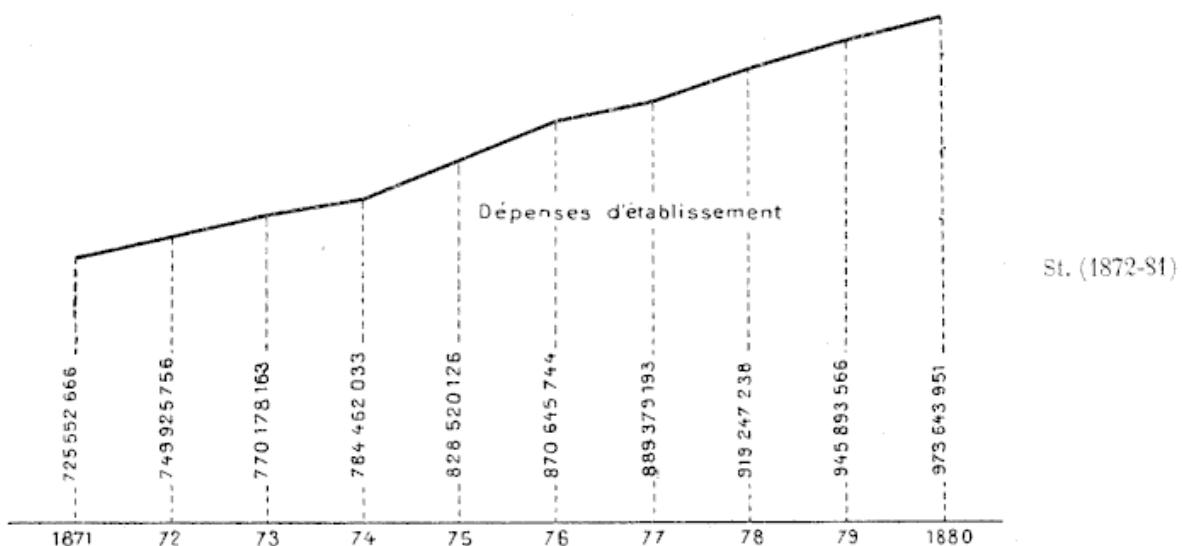
Pour les prix de vente de ces obligations aux guichets de la Compagnie, V. la colonne 4 du *Résumé général* (p. 164).

Le prix de ces obligations correspondit à un taux moyen d'intérêt et d'amortissement variant de 4.41 0/0 (en 1880) à 5.97 0/0 (en 1874) (1).



Avec, Droit administratif, t. III, p. 518.
—
Nord, (1874-1881).

Ic). — Les dépenses d'établissement augmentèrent de 85.852.556 fr. s'élevant, par suite, à 973.643.951 fr. (2) dont 194.500.503 fr. pour le matériel roulant et d'exploitation (3).



(1) Voir la note 1 de la page 48.

(2) Dépenses se décomposant ainsi au 31 décembre 1880 :

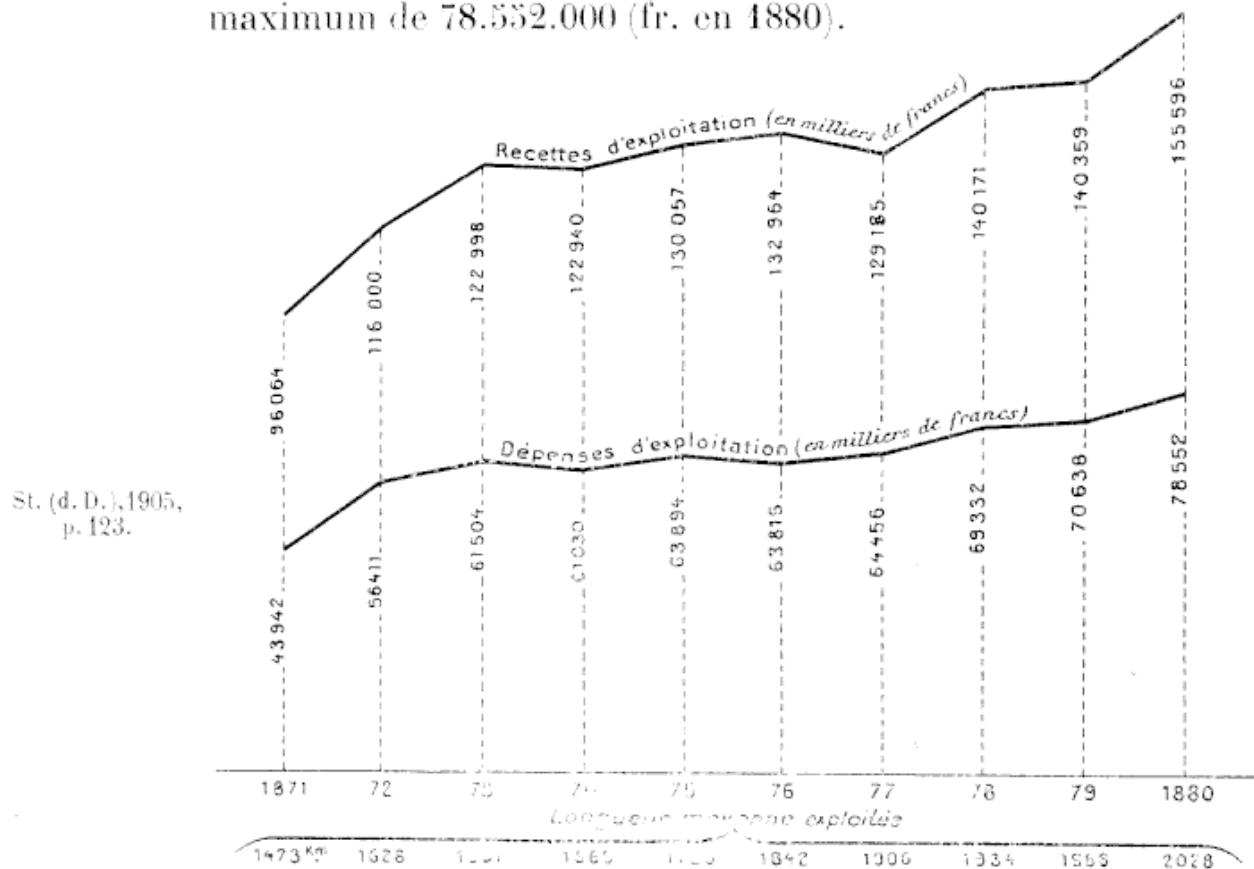
État.....	24.996.208 fr. soit par kilomètre.....	42.715 fr.
Localités.....	4.031.981	—
Compagnie.....	944.615.762	—

(3) Voir la note 3 de la page 48.

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

1^o en *recettes*, du minimum de 96.064.000 fr. (en 1871) au maximum de 155.596.000 fr. (en 1880) ;

2^o en *dépenses*, du minimum de 43.942.000 fr. (en 1871) au maximum de 78.552.000 (fr. en 1880).



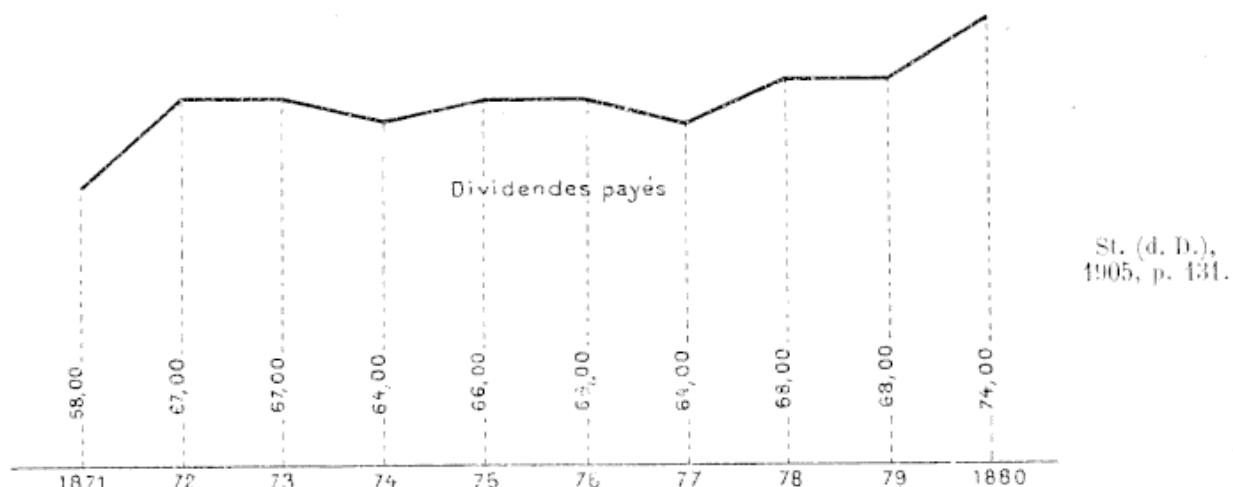
Ie). — Les dividendes payés aux actionnaires (2) oscillèrent

(1) Voir la note 3 du *Résumé général*, p. 164.

(2) Ci-après les cours annuels moyens des *actions* de la Compagnie du Nord :

ANNÉES	ACTIONS		ANNÉES	ACTIONS	
	de capital	de jouissance		de capital	de jouissance
1871.....	francs	francs	1876.....	francs	francs
1872.....	968,45	809,00	1877.....	1.246,74	847,46
1873.....	974,30	613,52	1878.....	1.263,52	871,93
1874.....	1.008,25	625,74	1879.....	1.360,51	983,43
1875.....	1.053,18	609,49	1880.....	1.470,45	1.047,70
	1.169,74	759,26		1.600,75	1.163,87

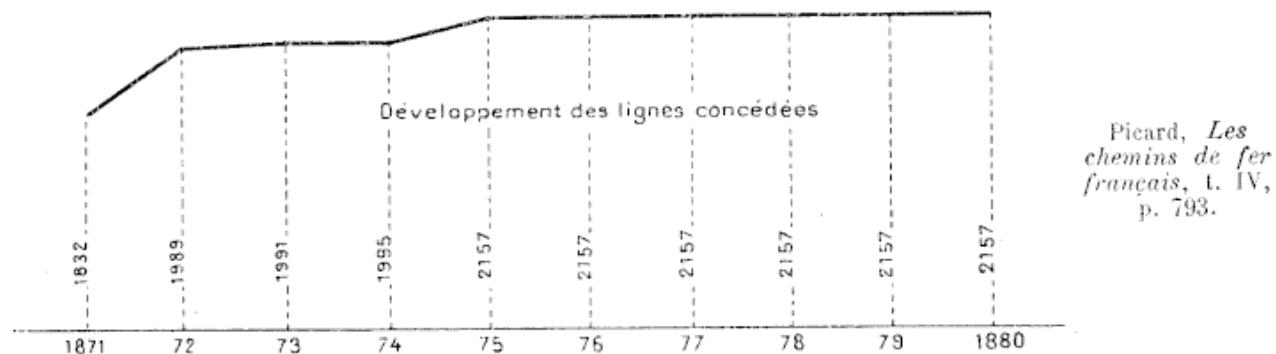
du minimum de 58 fr. (en 1871), au maximum de 74 fr. (en 1880) (1).



If). — Non plus au point de vue de la **garantie d'intérêt**, qu'à celui du *partage des bénéfices*, la Compagnie du Nord ne fut en situation, pendant cette nouvelle période décennale, de composer avec l'État.

St. (d. D.) 1905, p. 439.

Ig). — Le développement des lignes concédées atteignit 2.457 kilomètres, soit un accroissement de 325 kilomètres, relativement à la situation au 31 décembre 1870.



(1) Voir la note 1 de la page 50.

Ih). — La situation des concessions à la fin de l'année 1880, est résumée au tableau suivant :

Picard, *Les chemins de fer français*, t. IV, p. 793.

RÉSEAU DU NORD au 31 DÉCEMBRE 1880	CONCESSIONS		LIGNES		ENSEMBLE
	DÉFINITIVES	ÉVENTUELLES	EXPLOITÉES	en CONSTRUCTION OU A CONSTRUIRE	
<i>Ancien réseau</i> . .	Km. 4.363	»	Km. 1.342	Km. 24	Km. 4.363
<i>Nouveau réseau</i> . .	794	»	667	127	794
TOTAUX (1) . .	2.157	»	2.009	148	2.157

(1) Voir la note 1 de la page 51.

SECTION V

PÉRIODE DE 1881 A 1890

ANNÉE 1881

A). — Déclarations d'utilité publique et exécution par l'État de chemins non concédés. — En 1881, furent déclarés d'utilité publique, à titre d'intérêt général, les chemins non concédés :

B. L., 1881,

- d'Ormoy à Mareuil-sur-Ourecq (ligne n° 89), avec une subvention kilométrique de 7.500 francs, offerte par le département de l'Oise (loi du 23 février 1881); n° 599, p. 462.
- de Laon à Liart (ligne n° 90), avec offre par le département de l'Aisne de prendre à sa charge la moitié de la dépense des acquisitions de terrains, tant sur son territoire que sur celui du département des Ardennes (loi du 27 mars 1881); n° 603, p. 314.
- du Cateau à Laon (ligne n° 87), avec engagements par les départements de l'Oise et de l'Aisne, de payer la moitié de la valeur des terrains (loi du 4 avril 1881); n° 604, p. 331.
- de Thiant à Lourches (ligne n° 88), avec offre, par la ville de Denain, d'une surface de 8 hectares pour l'établissement d'une gare sur la rive gauche de l'Escaut (loi du 3 août 1881). n° 650, p. 424.

Le Ministre des Travaux publics était, en même temps, autorisé à entreprendre l'infrastructure et la superstructure de ces lignes, moins l'achat du matériel roulant.

B. L., 1881,
n° 606, p. 384
et 388.

B). — **Exploitation provisoire pour le compte de l'État.** — En exécution des lois mentionnées aux §§ 1880C et 1880D, deux décrets, datés du 14 avril 1881, approuvèrent des conventions du 29 mars précédent aux termes desquelles la Compagnie du Nord se chargeait de l'*exploitation provisoire*, pour le compte de l'État, des chemins de Dunkerque à la frontière belge et de Compiègne à Soissons (lignes n°s 29 et 91) et ce, aux conditions générales suivantes :

Nord, 1881,
p. 12, 119
et 127.

1^o Perception par l'État de l'intégralité des recettes ; —
2^o remboursement à la Compagnie de ses dépenses réelles, limitées au maximum de 2 fr. 60 par train kilométrique ; —
3^o remise à l'exploitant : tout d'abord, d'une prime d'économie correspondant au tiers de la différence entre le maximum précité et le prix de revient de l'exploitation ; en second lieu d'une part de bénéfices égale au tiers de la recette nette kilométrique excédent 1.000 fr. pour la ligne n° 29 ou 3.000 fr. pour la ligne n° 91.

Primitivement valables pour six mois, ces arrangements furent successivement prorogés, de semestre en semestre, jusqu'au 31 décembre 1883 (1).

B. L., 1881,
n° 636, p. 101.

C). — **Modification du tracé du chemin de Maubeuge à Fourmies.** — Pour raisons stratégiques, une loi du 22 juillet 1881 décida que la ligne n° 49 serait dirigée de Maubeuge sur Solre-le-Château par ou près Ferrière-la-Grande et Sars-Poteries, et que la ville de Cousolre serait desservie par un embranchement spécial (2).

D). — **Reprise par le Réseau du Nord des concessions de la Compagnie d'Abancourt au Tréport.** — Par traité du 12 juil-

(1) Époque au delà de laquelle toutes les lignes exploitées à titre provisoire par la Compagnie du Nord rentrèrent dans ses concessions régulières.

(2) En conséquence du traité noté au § 1876Ba, la Compagnie du Nord prit l'engagement de payer à la *Compagnie du Nord-Est*, concessionnaire, une redevance annuelle kilométrique de 8.000 francs, pour l'exploitation de cet embranchement, long de 41 kilomètres.

let 1881, les syndics de la faillite (1) de la *Compagnie d'Abancourt-Tréport*, cédèrent au réseau du Nord la ligne n° 44, soit 57 kilomètres de chemin d'intérêt local, au prix de 8 millions (2) et sous réserve du classement de cette ligne dans le réseau d'intérêt général. Ce traité fut approuvé par la convention-loi du 20 novembre 1883 (V. 1883Be).

Nord, 1882,
p. 15 et 131.

E). — **Reprise par le Réseau du Nord des concessions de la Compagnie de Frévent à Gamaches.** — De même, par traité du 15 juillet 1881 — également approuvé par la convention-loi de 1883 (V. 1883Be) — le syndic de la faillite (1) de la *Compagnie de Frévent à Gamaches* céda au Réseau du Nord les 74 kilomètres de chemins d'intérêt local formés par la ligne n° 36, reliquat des anciennes concessions de cette Compagnie (V. 1875Ba).

Nord, 1882,
p. 16 et 139.

La cession eût lieu au prix de 5.200.000 francs (représenté par 43.000 obligations Nord évaluées à forfait à 400 francs), et l'abandon d'une créance garantie par le dépôt en nantissement d'obligations Frévent-Gamaches (V. 1875Ba).

F). — **Rachat, par l'État, de la partie française du chemin d'Ostende à Armentières.** — A la demande du gouvernement belge et en vertu d'une loi du 23 septembre 1881, une convention fut passée avec la *Compagnie d'Ostende à Armentières*, en état de faillite (1), pour le rachat de la ligne n° 34, section française du dit chemin.

B. L., 1881,
n° 656, p. 605.

(1) A observer que rien dans l'organisation d'une Compagnie de chemins de fer, ni dans les conditions sous lesquelles elle fonctionne, ne s'oppose à sa mise en *faillite*. Le contrôle du Gouvernement ne fait pas plus obstacle en effet à la gestion d'un syndic qu'à la gestion des administrateurs de la Société, tant qu'elle est *in bonis* (Cour de Cassation, 14 juillet 1862 : Dalloz, 1862-4-518).

(2) Somme représentée par 20.000 obligations Nord, dont le prix fut arrêté à forfait, pour le moment de la réalisation, à 400 francs par obligation.

Réglé sur la base du remboursement des dépenses utilement faites par la Compagnie belge, le coût de ce rachat fut de 240.000 francs, l'État restant étranger à la liquidation de la dite Société, au paiement de ses dettes et à la distribution du prix entre les ayants droit.

G). — 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 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. 1875F) et de **Petite-Ceinture** de Paris (V. 1851B).

B. L., 1882,
n° 699, p. 818.
Nord, 1881,
p. 28.

ANNÉE 1882

A). — Exploitation provisoire du chemin d'Armentières à la frontière belge. — En conséquence de la loi précitée du 23 septembre 1881 (V. 1881F), un décret du 9 janvier 1882 chargea la Compagnie du *Nord*, aux conditions énumérées au § 1881B, de l'*exploitation provisoire*, pour le compte de l'État, de la ligne n° 34.

B. L., 1882,
n° 692, p. 511.
Nord, 1882,
p. 14 et 123.

B). — Exploitation provisoire du chemin de Lens à Bauvin-Provin. — De même, une loi du 22 juin 1882 et un décret du

(1) Moyennant son apport du raccordement de Courcelles et de la Ceinture R.G., la *Compagnie 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.

7 novembre suivant, confierent à la Compagnie du Nord, l'*exploitation provisoire*, pour le compte de l'État, du chemin de Lens à Bauvin-Provin (section de la ligne n° 92).

Cette exploitation était assurée aux conditions précitées (V. 1881B) (1).

B. L., 1882,
n° 703, p. 917 ;
n° 728, p. 836.

Nord, 1883,
p. 42.

ANNÉE 1883

A). — **Exploitation provisoire des chemins de Bauvin-Provin à Armentières et de Solesmes au Cateau.** — Dans les mêmes conditions que précédemment (V. 1882B), et en vertu d'un décret du 24 octobre 1883, la Compagnie du Nord accepta d'exploiter, à *titre provisoire*, les sections des lignes n°s 92 et 93, respectivement comprises entre Bauvin-Provin et Armentières et entre Solesmes et le Cateau.

Nord (20 décembre 1883),
p. 39.

B. L., 1883,
n° 813, p. 995.

B). — **Convention du 5 juin 1883 entre l'État et la Compagnie du Nord (2).** — A la date du 20 novembre 1883, intervinrent diverses lois portant approbation respective, pour chaque réseau, des très importantes conventions sous le régime desquelles vivent

(1) Avec cette différence, toutefois, que le maximum de la dépense par train kilométrique était réduit de 2 fr. 60 à 2 fr. 50.

(2) 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, 1009. Discussion générale : J. O., 17, 18, 20, 21, 22 juillet 1883. Db. C., p. 1716, 1736, 1753, 1777, 1814. Discussion spéciale au réseau du Nord : J. O., 20 et 21 juillet et 1^{er} août 1883. Db. C., p. 1755, 1777 et 2021. — *Sénat*. Présentation : J. O., 29 juillet et 2 août 1883, Db. S., p. 1095 et 1181. Exposé des motifs : J. O., 2 août, 9 novembre 1883, Dc. S., p. 992, Db. S., p. 1081. Rapport : J. O., 10 décembre 1883, Dc. S., p. 1027 et 1028. Discussion générale : J. O., 16, 17, 18, 20 novembre 1883, Db. S., p. 1304, 1317, 1334 et 1349. Discussion spéciale au réseau du Nord : J. O., 24 novembre 1883, Db. S., p. 1368.

encore aujourd'hui, avec de légères modifications, les grandes Compagnies de chemins de fer français.

Établies suivant un même type pour chacun des grands réseaux, ces conventions eurent notamment pour but de remédier aux difficultés rencontrées dans la réalisation du programme *Freyinet* (V. 1879B), soit au point de vue de l'exécution même des lignes promises (1), soit quant au mode d'exploitation des chemins récemment rachetés ou construits par l'État (2).

B. L., 1884,
n° 834, p. 333.

Nord (20 dé-
cembre 1883),
p. 10 à 35.

Loi visée
(art. 2).

Conv. visée
(art. 1).

Peuvent se résumer comme il suit, en substance, les dispositions du contrat passé le 5 juin 1883 avec la Compagnie du Nord, pour être applicables dès le 1^{er} janvier 1884 :

Ba). — *Classement* dans le réseau d'intérêt général (3) des 631 kilomètres de *chemins d'intérêt local* marqués à notre tableau III par les lignes n° 35, 36, 37, 44, 53, 54, 55, 56, 57, 58, 59, 63, 64, 65, 66, 67, 69, 73, 82, 83, 84, 85, 86, lignes précédemment concédées tant à la Compagnie du Nord qu'aux Sociétés de Lille à Valenciennes, de Picardie et Flandres, d'Abancourt au Tréport et de Frévent à Gamaches;

Bb). — *Concession définitive* des lignes n°s 68, 70, 79, 87, 88, 89, 90 d'un développement total de 225 kilomètres (4);

(1) En raison, particulièrement, des emprunts à jet continu que nécessitait l'exécution hâtive du programme de 1879.

(2) L'État n'était pas organisé pour une telle exploitation, très difficile d'ailleurs en raison de la dissémination dans toute la France des lignes nouvelles et non-concédées.

(3) Sous réserve qu'il serait ultérieurement statué, par décret rendu en Conseil d'Etat, sur l'indemnité ou sur les dédommagements qui pourraient être dus aux départements concessionnaires de l'Oise, du Pas-de-Calais, de la Somme, du Nord, de Seine-et-Oise et de la Seine-inférieure.

(4) Les longueurs de 225, 63 et 173 kilomètres résultent du mesurage mentionné à notre tableau III, lequel est conforme aux données de la statistique (Documents principaux, publiée par le Ministère des Travaux Publics). Ces longueurs étaient respectivement de 201, 63 et 161 kilomètres dans les documents parlementaires annexés au projet de convention.

Bc). — *Concession éventuelle des lignes G, 95, 97, 100* soit 63 kilomètres (1), la Compagnie s'engageant, en outre, à accepter les concessions qui lui seraient faites jusqu'à concurrence de l'emploi total d'un fonds de concours de 90 millions mis par elle à la disposition de l'État (V. 1883Bh);

Bd). — *Cession par l'État des lignes n°s 29, 34, 91, 92, 93 et 94*, précédemment rachetées ou construites sur le fonds du Trésor et mesurant ensemble 175 kilomètres (1);

Be). — *Substitution de la Compagnie du Nord aux Sociétés concessionnaires des Réseaux Lille-Béthune (V. 1876C), Lille-Valenciennes (V. 1878F), Picardie et Flandres (V. 1879D), Abancourt au Tréport (V. 1881D), et Frévent à Gamaches (V. 1881E)* (2);

Bf). — Incorporation à l'*ancien réseau* des 1.270 kilomètres ajoutés au chemins d'intérêt général du Nord et composés :

1^o des lignes abandonnées ou rétrocéées par les Sociétés fusionnaires précitées (V. 1883Be);

2^o du chemin de Ceinture de Lille (ligne n° 72);

3^o des 327 kilomètres formés par les anciens chemins d'intérêt local de la Compagnie, soit les lignes n°s 35, 53, 54, 55, 56, 57, 58, 64, 66, 67, 73, 82, 84, 85, 86 de notre tableau III;

4^o enfin de l'ensemble des concessions ou cessions faisant l'objet de la présente convention (V. 1883 §§ Bb, Bc, Bd);

Bg). — Application à toutes ces lignes du *cahier des charges* alors en vigueur (V. 1857Af et 1869Bd) et spécialement du

Conv. visée
(art. 1).

(art. 2).

(art. 2 et 3).

(art. 3).

(art. 5 et 10).

(1) Voir la note relative au § 1883Bb.

(2) Seule des Sociétés rattachées au Réseau du Nord, la *Compagnie du Nord-Est* — qui n'avait pas encore terminé l'exécution de plusieurs de ses lignes, — n'était pas comprise dans ce groupement. La substitution définitive du Réseau du Nord à cette Société n'eût lieu que plus tard (V. 1890A).

Conv. visée
(art. 5 et 10).

(art. 6).

terme fixé pour l'échéance normale de la *durée des concessions*.

Furent en conséquence reportées au 31 décembre 1950 (1), les concessions expirant soit au delà, soit en deçà de cette date [cas de la ligne n° 64 (V. 4873D)];

Bh). — *Contribution de la Compagnie* dans les dépenses de construction des lignes concédées et d'agrandissement des gares de jonction, au moyen d'un *fonds de concours* de 90 millions de francs mis par elle à la disposition de l'État (2).

La Compagnie fournissait, en outre, le matériel roulant, ainsi que le matériel, le mobilier et l'outillage des gares, tant sur les lignes concédées que sur les lignes cédées (3);

(art. 6).

Bi). — *Exécution des travaux par la Compagnie*, mais pour le compte de l'État qui remboursait les dépenses dans la limite de certains *maxima* et se réservait de faire exécuter les dits travaux par ses Ingénieurs, au cas où les évaluations du concessionnaire lui paraîtraient inacceptables (4);

(1) Après cette date, l'Etat acceptait de se charger, aux lieu et place de la Compagnie du Nord des engagements pris par elle, soit envers le département de la Somme (V. 4880F), soit envers les diverses Sociétés fusionnaires (V. 4883Be), soit envers la Compagnie des mines de Béthune pour l'exploitation de la ligne n° 22.

(2) Ce sacrifice très important de la Compagnie du Nord était la compensation de l'autorisation qu'elle obtenait d'inscrire à son compte de garantie et de partage des bénéfices, les déficits des lignes reprises par elle aux Sociétés secondaires enclavées dans son réseau et qu'elle exploitait depuis plusieurs années au compte de ses actionnaires (Colson, *Les chemins de fer et le budget*).

(3) La contribution totale de la Compagnie du Nord à l'exécution du programme de 1883 était ainsi évaluée à 101 millions de francs, dont 90 pour les travaux et 11 pour le matériel, le mobilier et l'outillage.

(4) Les Compagnies étaient en effet intéressées à perfectionner leurs lignes et à accroître ainsi les dépenses de premier établissement pour rendre l'exploitation ultérieure plus économique, puisque, quel que soit le prix de revient des travaux, leur concours dans les frais de construction ne devait pas être augmenté. (Picard, *Traité des chemins de fer*.)

Bj). — *Participation de l'État* égale aux frais nécessaires à l'achèvement des chemins cédés par lui (V. 1883Bd) et, d'une manière générale, à toutes les dépenses résultant de la réalisation du programme de 1883, dépenses diminuées, toutefois, de la contribution fixe notée au § 1883 Bh (1) et des subventions susceptibles d'être accordées par les localités ;

Conv. visée
(art. 6).

Bk). — *Achèvement des lignes cédées* (V. 1883Bd), au compte de premier établissement de la Compagnie (2) ;

(art. 7).

Bl). — *Avances à l'État*, par la Compagnie, des sommes nécessaires pour couvrir les dépenses excédant le fonds de concours de 90 millions, ces avances étant remboursables au moyen d'*annuités* (3), représentatives de l'intérêt et de l'amortissement des emprunts d'après le prix annuel moyen de l'ensemble des obligations émises dans l'exercice ;

(art. 8).

Bm). — *Compte général d'exploitation* — unique à partir du 1^{er} janvier 1884 pour toutes les lignes en exploitation complète et sans distinction entre l'ancien et le nouveau réseau (4) — compte dans lequel il était fait masse des recettes, des dépenses (5) et des charges de toute nature y compris les

(art. 10 et 11).

(1) En fait, le fonds de concours de 90 millions fut plus que suffisant pour l'exécution des lignes de 1883 (V. la note 3 de la page 452).

(2) Clause ultérieurement modifiée (V. 1890B).

(3) L'Etat n'eut à payer aucune annuité de ce chef.

(4) Cette distinction entre l'ancien et le nouveau réseau n'était maintenue qu'au point de vue de la fixation du capital garanti. Il est vraisemblable d'ailleurs, que cette distinction restera purement théorique, étant donné que les insuffisances de recettes par rapport aux charges à couvrir n'atteindront probablement jamais la limite fixée pour le capital garanti (Colson, *Mémoire sur la Garantie d'Intérêts*).

(5) Dans les dépenses étaient compris notamment : les allocations de la Compagnie pour la caisse des retraites, les frais de contrôle et les indemnités pour pertes, accidents, avaries et incendies, dépenses dont l'imputation au compte de garantie avait précédemment donné matière à litiges.

Loi visée
(art. 3).

travaux complémentaires (1) exécutés à toute époque, conformément à des projets approuvés par le Ministre des Travaux publics et dans la limite des crédits annuellement fixés par un article de la loi de finances (2);

Conv. visée
(art. 40 et 41).

Bn). — *Garantie d'intérêt* égale au solde déficitaire du compte précédent, y compris le *revenu réservé* à l'ancien réseau (V. 4883Bo).

(art. 41).

Maintenue au *nouveau réseau* seulement — et pour la durée primitivement fixée (V. 4859Bc) — cette garantie ne pouvait s'appliquer à un capital supérieur au chiffre de 223.500.000 francs, précédemment déterminé (V. 4875He);

Bo). — *Revenu réservé* comprenant : — 1^o les charges effectives (3) de l'*ancien réseau* (V. 4883Bf), du fonds de concours de 90 millions (V. 4883Bh), des travaux complémentaires sur l'*ancien* ou le *nouveau réseau* (V. 4883Bm), enfin des redevances, rentes ou annuités dues par la Compagnie (V. 4876B); — 2^o l'intérêt à 4 0/0 et l'amortissement des actions (V. 4860A); — 3^o une somme fixe de 20.000.000 de francs (4).

(1) Les *travaux complémentaires* furent ainsi définis par le conseil général des ponts et chaussées dans un avis interprétatif de l'article 79 de loi de finances du 26 janvier 1892 : tous travaux exécutés après la clôture du compte de construction et qui, à raison de leur nature, doivent néanmoins figurer dans le compte de premier établissement. — A observer qu'avant 1883, ces travaux étaient, pour chaque ligne, limités par un maximum, qu'ils nécessitaient un décret rendu en Conseil d'Etat, 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. 4883Bs, 2^o).

(2) Tant pour l'application de la garantie que pour le partage des bénéfices (et subventions acquittées déduites), le compte d'établissement de la Compagnie du Nord fut réglé à forfait, au 31 décembre 1882, comme il suit :

Ancien réseau.....	793.538.658,58
Nouveau réseau.....	240.848.314,74
Autres lignes.....	88.886.181,59
TOTAL.....	1.123.273.154,91

(3) Charges comprenant les intérêts, l'amortissement et les frais accessoires.

(4) Appliquée aux 523.000 actions de la Compagnie du Nord, cette somme représente un dividende proprement dit de 38 fr. 10, qui ajouté à l'intérêt statutaire de 16 francs, donne un *dividende réservé* de 54 fr. 10 au minimum.

Bp). — *Remboursement de la garantie*, avec intérêts simples à 4 0/0, quand l'excédent du produit net (1) — déduction faite du revenu réservé déterminé à l'article 11 de la convention (V. 1883Bo), dépasserait l'intérêt et l'amortissement garantis par l'État (V. 1883Bn);

Conv. visée
(art. 12).

Bq). — *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 (V. 1883Bp) et paiement des insuffisances des lignes nouvelles (V. 1883Br) — le produit net permettrait de couvrir : — 1^o l'ensemble des diverses charges de l'ancien et du nouveau réseau (3); — 2^o l'intérêt statutaire et l'amortissement des actions; — 3^o une somme fixe de 38.062.500 francs (4);

(art. 13).

Br). — *Compte d'exploitation partielle*, créé en vue de donner la faculté à la Compagnie — jusqu'au 1^{er} janvier suivant l'achèvement de l'ensemble des lignes notées aux §§ 1883Bb et Bc — d'imputer temporairement à son compte de premier établissement, les insuffisances de recettes desdites lignes par rapport aux sommes nécessaires pour couvrir leurs charges d'emprunts et leurs frais d'exploitation;

(art. 16).

Bs). — Enfin, en cas de *rachat par l'État*, la convention de 1883 conférait à la Compagnie du Nord (5) :

(1) L'excédent de revenu net pourrait aussi provenir soit de conversions obligatoires ou facultatives, soit de disponibilités laissées dans les dernières années de la concession, par l'amortissement complet des actions et de certaines séries d'obligations. (Colson, *Les chemins de fer et le budget*.)

(2) Cette proportion était de moitié dans les conventions antérieures.

(3) Y compris un fonds de roulement pour la constitution des *approvisionnements*, dans la limite du maximum de 30 millions.

(4) Somme représentant, avec les 16 francs d'intérêts statutaires, un dividende réservé maximum, avant partage, de 88 fr. 50 par action.

(5) Pour les autres réseaux (moins celui de Paris-Lyon-Méditerranée), la clause similaire porte en outre qu'en aucun cas l'annuité de rachat ne pourra être inférieure au revenu réservé aux actionnaires, augmenté des charges d'intérêt et d'amortissement des emprunts.

Conv. visée
(art. 17).

1^o la faculté de demander que toute ligne dont la *mise en exploitation* (1) remonterait à moins de quinze ans soit évaluée, non d'après son produit net, mais d'après son prix réel de premier établissement;

2^o le droit au remboursement de ses *dépenses complémentaires* de premier établissement — autres que celles du matériel roulant (2) — sous déduction d'un quinzième pour chaque année écoulée depuis la clôture de l'exercice dans lequel auront été exécutés les travaux (V. 1883 Bm).

ANNÉE 1884

St. (1884),
p. 225.

Abandon de la ligne de Villers-Cotterets à Port-aux-Perches. — Une décision ministérielle du 20 janvier 1884 approuva l'abandon de la concession de la ligne A, précédemment rachetée par la Compagnie du Nord (V. 1857Ae) et partiellement incorporée dans le tracé de la ligne n° 80, chemin d'Amiens à la vallée de l'Ourcq (V. 1875Ha).

ANNÉE 1885

B. L., 1885,
n° 949, p. 478.

A). — Frais généraux et intérêts des avances faites par les Compagnies pour l'exécution des travaux. — Un décret du 7 juillet 1885 stipula que les travaux exécutés par les Compagnies de chemins de fer pour le compte de l'État, sans mar-

(1) Et non plus la date de concession comme antérieurement (V. 1874B).

(2) Le *matériel roulant* reste en effet la propriété de la Compagnie qui peut obliger l'État, à l'expiration de la concession ou en cas de rachat, à le lui reprendre à dire d'experts, et réciproquement (art. 36 et 37 du cahier des charges).

ché ni série de prix, pourraient comprendre une majoration représentative des frais généraux, ainsi que de l'intérêt et de l'amortissement des avances effectuées (1).

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'intérêt*, un compte spécial alimenté par l'émission d'obligations à court terme (2).

Diverses lois postérieures autorisèrent également, à cette fin, l'émission d'obligations de même nature (3).

C). — **Concessions de voies ferrées sur les quais des ports maritimes.** — Par décret du 4 septembre 1885, la Compagnie du Nord obtint la concession de voies ferrées à établir sur les quais du port de Rouen, concession qu'elle dût solliciter en conséquence d'une jurisprudence administrative assimilant les voies ferrées des ports aux chemins de fer d'intérêt local (4). — D'une manière générale, le terme de l'expiration normale de ces concessions fut celui du Réseau du Nord (soit le 31 décembre 1950); d'autre part, les frais de construction desdites voies incomberont ordinairement au compte des *travaux complémentaires* de premier établissement.

(1) Dans l'estimation des travaux à exécuter, cette majoration est généralement comptée à raison de 12 0/0 du montant du projet, étant bien entendu cependant qu'elle ne peut être considérée comme un forfait liant les commissions de contrôle et de vérification des comptes.

(2) Emises à 500 francs, ces obligations, dites *sexennaires* par allusion à leur délai de remboursement, étaient productives d'un intérêt de 3 0/0 payable par semestre.

(3) Au 31 décembre 1905, les sommes portées à ce compte spécial s'élevaient à 407.109.102. fr. 67 sur lesquelles 303.737.357 francs étaient compensés soit par les remboursements des Compagnies de chemin de fer, soit par prélèvements sur les excédents des recettes budgétaires, soit par l'extinction des obligations à court terme spécialement émises (*Compte général des finances 1905*, 1^{er} vol., p. 555).

(4) Arrêt du Conseil d'Etat, en date du 17 mai 1881. [Sarrut, *Code annoté des chemins de fer en exploitation* (édition 1905, page 582)].

B. L., 1885,
n° 946, p. 356.

B. L., 1885,
n° 966, p. 1123.

Nord, 1886,
p. 14 et 39.

D'autres actes semblables, que nous ne croyons pas utile de mentionner spécialement, intervinrent, dans la suite, au sujet des ports du Tréport (1), de Boulogne (2), de Calais (3), de Dunkerque (4).

ANNÉE 1886

A). — Nouveau mode de participation de la Compagnie du Nord dans la construction de chemins de fer d'intérêt local. — En 1886, la Compagnie du Nord modifia son mode de participation dans la construction des *chemins de fer d'intérêt local* agréés par elle (V. 1876F).

Aux Sociétés concessionnaires de ces chemins, la Compagnie fit l'avance d'un capital représentant la totalité des subventions ou garanties qu'elles pouvaient attendre de l'État (5). En compensation, la Compagnie obtenait, de ces Sociétés, toute cession et délégation sur leur créance envers l'État, ainsi que sur l'excédent éventuel des recettes sur les dépenses. — Remboursables par annuités, les participations de cette nature, régulièrement autorisées, étaient, d'ailleurs, inscriptibles au compte de *garantie d'intérêt* entre l'État et la Compagnie du Nord (V. 1883Bn).

(1) Décrets du 10 octobre 1887 (B. L., 1887, n° 1130, p. 1041); du 4 mars 1901, (B. L., 1901, n° 2286, p. 763).

(2) Décret du 14 juin 1899 (B. L., 1899 n° 2093, p. 2059).

(3) Décret du 18 novembre 1889 (B. L., n° 1889, n° 4294, p. 4199).

(4) Décrets du 6 octobre 1891 (B. L., 1891, n° 1441, p. 1468); 27 décembre 1898 (B. L., 1899, n° 2050, p. 4553); 17 février 1902 (B. L., 1902; n° 2392, p. 1443) (V. aussi 1905A).

(5) Cette avance n'était exigible, par les Sociétés de chemins de fer d'intérêt local, qu'après la mise en exploitation de leurs concessions.

B). — Suppression des passages à niveau de la Petite-Ceinture. — Participation du Réseau du Nord. — 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.), chemin concédé à l'en-^{B. L., 1886, n° 1044, p. 834.} semble des réseaux aboutissant à Paris (V. 1851B).

L'État supporta le tiers de la dépense, le surplus incomba au *Syndicat du chemin de fer de Ceinture de Paris (R. D.)* et à la Ville de Paris, conformément à une délibération du Conseil municipal du 21 août 1886. Les Compagnies syndicataires du *Nord*, de l'*Est*, de *Lyon*, d'*Orléans* et de l'*Ouest*, firent l'avance à l'État, par fractions égales, des fonds constitutifs de sa part contributive (1).

ANNÉE 1887

A). — Rétrocession de l'exploitation du chemin de Noyelles à Saint-Valéry. — Par décret du 28 mai 1887, furent approuvés une convention et un traité du 26 mars précédent, en vue de confier à la *Société des chemins de fer économiques* (2) — pour le compte du Réseau du Nord — l'exploitation de la ligne n° 41.

La Compagnie du Nord s'engageait à poser, sur cette ligne et à ses frais, une voie de même écartement que celle de Saint-Valéry à Cayeux. Elle percevait le montant intégral des recettes

(1) Au 31 décembre 1905, le montant des *annuités* dues par l'Etat en remboursement des avances faites par le réseau du Nord (convention de 1886) était de 50.000 francs, chiffre correspondant à une dépense de 4.116.580 fr. 69. Ces annuités sont payables jusqu'au 1^{er} janvier 1950 (V. aussi le tableau récapitulatif n° I, p. 175).

(2) La Société des Chemins de fer économiques était déjà concessionnaire des chemins d'intérêt local de Saint-Valéry à Cayeux et de Noyelles au Crotoy formant les prolongements, à voie de 1 mètre, de la ligne Noyelles à Saint-Valéry.

B. L., 1887,
n° 1095, p. 1091.
—
Nord, 1888,
p. 15.

contre remboursement de toutes les dépenses d'exploitation de la ligne de Noyelles à Saint-Valéry, limitées au maximum de 1 fr. 50 par train-kilométrique, maximum en deçà duquel la Société exploitante pouvait recevoir des primes d'économie. — Ces arrangements étaient résiliables à toute époque et sans indemnité, sous réserve d'avis donné six mois à l'avance.

Nord, 1887,
p. 18.

B). — **Exploitation de chemins de fer vicinaux belges par la Compagnie du Nord.** — Eut lieu aussi, en 1887, la ratification d'un traité passé avec la *Société nationale des chemins de fer vicinaux de Belgique*, au sujet des deux petites lignes d'Andenne à Eghesée et d'Andenne à Samson (province de Namur).

La Compagnie du Nord accepta de se charger de l'exploitation de ces lignes au compte de la dite Société belge et ce, pour une durée de trente ans, et moyennant application d'un taux de dépenses convenu (1).

ANNÉE 1888

B. L., 1889,
n° 4249, p. 54.

Concession définitive du chemin de Roubaix-Wattrelos à la frontière belge. — Un décret du 10 novembre 1888 rendit définitive la concession de la ligne n° 95 — accordée à titre éventuel par la convention de 1883 — et prit acte d'une subvention de 62.500 francs offerte par la ville de Roubaix.

(1) Pour la ligne d'Andenne à Eghesée, ce taux était de 70 0/0 de la recette kilométrique jusqu'à 4.000 francs, avec des abaissements pouvant atteindre jusqu'à 62 0/0 quand la recette serait supérieure à ce chiffre. Pour la ligne d'Andenne à Samson, le taux de dépenses était uniformément de 62 0/0.

ANNÉE 1890

A). — **Reprise, par le Réseau du Nord, des concessions de la Compagnie du Nord-Est.** — Les lignes que le Réseau du Nord s'était chargé d'exploiter pour le compte de la *Compagnie du Nord-Est* (V. 4876Ba) étant alors complètement terminées et les comptes de construction pouvant, par suite, être définitivement arrêtés, rien ne s'opposait plus à ce que la Société du Nord-Est opérât sa liquidation au profit de la Compagnie du Nord et se déchargeât ainsi de frais généraux inutiles.

C'est dans ces circonstances qu'en vertu d'une loi du 7 février 1890, — approbative d'une convention du 29 juin 1889 et d'un traité du 30 mars précédent, — la rétrocession des concessions du Nord-Est (1) eut lieu aux conditions principales suivantes, souscrites par la Compagnie du Nord :

B. L., 1890,
n° 1314, p. 465.
Nord, 1889,
p. 14.
et 1890, p. 14
et 419.

Aa). — Substitution tant active que passive (2) à la Compagnie du Nord-Est, concessionnaire des 306 kilomètres de chemins d'intérêt général formés par les lignes n°s 21, 40, 41, 42, 43, 45, 46, 47, 48, 49 et 62, lesquelles furent inscrites dans l'*ancien réseau* de la Compagnie du Nord.

Ab). — Paiement d'une somme de 1.507.577. fr. 44 (3), représentant la différence entre le montant des redevances

(1) La Compagnie du Nord-Est conserva néanmoins toutes les pièces relatives à son existence sociale et commerciale et notamment à ses relations avec ses actionnaires et employés (art. 6 du traité du 30 mars 1889).

(2) Moyennant paiement d'une somme de 180.000 francs par le Nord-Est, la Compagnie du Nord prit à sa charge exclusive les conséquences de toutes les réclamations ou revendications relatives aux travaux exécutés par la Compagnie du Nord-Est, produites à ce jour ou qui pourraient se produire ultérieurement.

(3) Sous-déduction d'un solde de compte de 82.577 fr. 44.

à payer à la Société du Nord-Est, en vertu du traité du 17 décembre 1875 (V. 4876Ba), et les charges assumées par la Compagnie du Nord aux lieu et place de cette Société (1);

Ac). — Prise en charge, à compter du 1^{er} octobre 1889, du service des intérêts et de l'amortissement des 450.000 obligations de 500 francs à 3 0/0 émises par la Compagnie du Nord-Est et sur lesquelles 3.261 étaient alors amorties (2);

Ad). — Modification des articles 3, 5, 11 et 13 de la convention de 1883, en vue d'étendre aux lignes ainsi incorporées le bénéfice du régime alors en vigueur pour toutes les concessions du Réseau du Nord (V. 1883 §§ Bg, Bm, Bo, Bq).

B). — Imputation au compte du fonds de concours des travaux de parachèvement des lignes cédées par l'État. — Par application d'une autre loi du 7 février 1890, approbative d'une

B. L., 1890,
n° 1314, p. 469.
Nord, 1889,
p. 14,
et 1890, p. 117.

convention du 31 mai 1889, la dépense des travaux faits ou à faire par la Compagnie du Nord pour la mise en état de réception définitive des lignes n°s 92, 93 et 94 de notre tableau III, fut — dans les mêmes conditions que pour les gares de jonction — imputée, sur le *fonds de concours* de 90 millions mis à la disposition de l'État (V. 4883Bh).

C). — RÉSUMÉ DE LA PÉRIODE DE 1881 à 1890. — Les données statistiques et graphiques ci-après résument la *vie économique* du Réseau du Nord, du 1^{er} janvier 1881 au 31 décembre 1890.

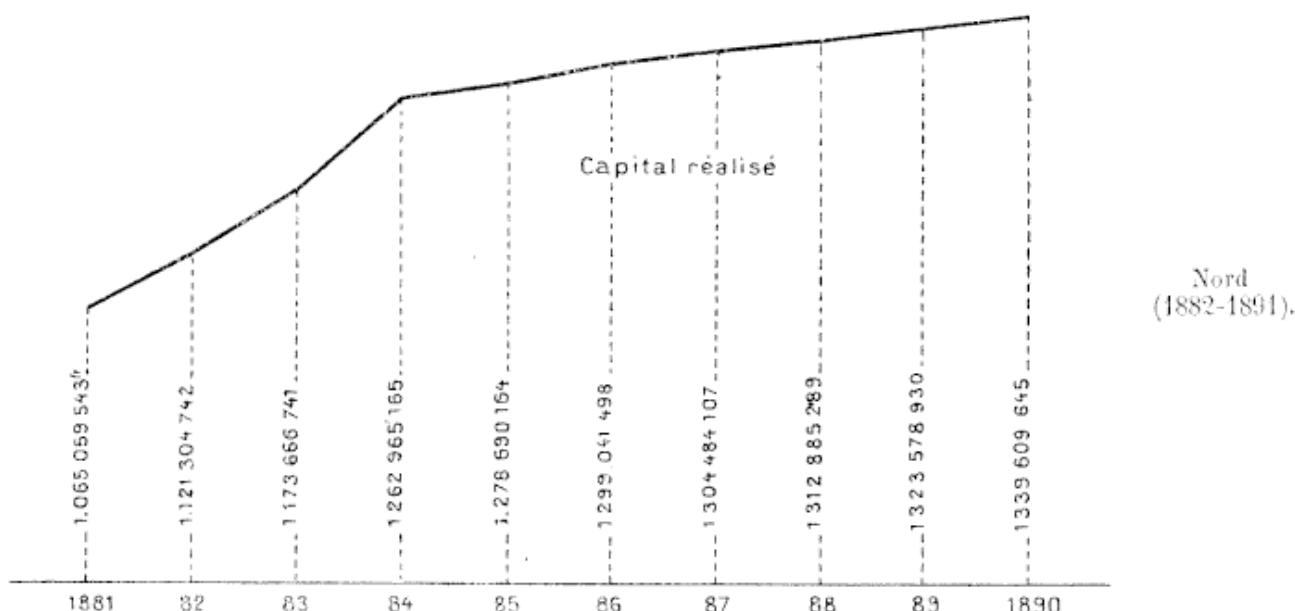
Pendant cette période décennale :

(1) La Compagnie du Nord est, par suite, exonérée jusqu'au 31 décembre 1950, du paiement des redevances dues au Nord-Est. Mais au delà de cette date — et jusqu'à l'expiration des concessions du Nord-Est (V. 4869C) — elle se trouvera substituée aux droits de la Compagnie cessionnaire (art. 4 du traité du 30 mars 1889).

(2) Les cinq premières séries des emprunts Nord-Est, soit 435.000 obligations sont amortissables en 1977 et les 15.000 autres titres en 1980. Après 1950 cet amortissement doit incomber à l'État comme pour les autres sociétés fusionnées (V. 1883Be et 1883Bg; voir aussi, *infra*, le tableau II, p. 178).

Ca). — Le capital réalisé s'accrut de 361.836.773 fr. atteignant, au 31 décembre 1890, le total de 1.339.609.645 francs, ainsi composé :

<i>Actions (1)</i>	231.875.000	1.339.609.645 fr.
<i>Obligations (2)</i>	1.098.553.087	
<i>Capitalisations diverses (3)</i>	9.181.558	



Cb). — Les émissions d'obligations portèrent sur 957.478 titres de 500 francs à 3 0/0 (4).

Le prix de ces obligations correspondit à un taux moyen

(1) Voir la note 1 de la page 410.

(2) Soit 3.301.009 obligations de 500 francs à 3 0/0.

(3) Ces capitalisations se rapportaient :

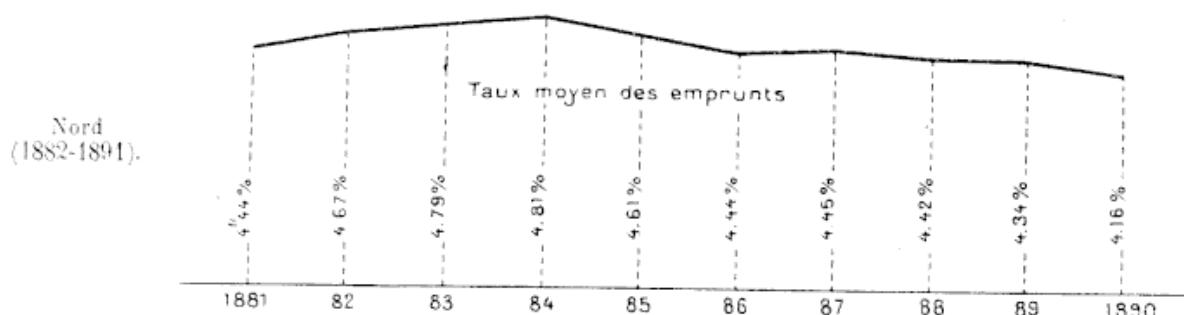
— à l'emprunt de la Compagnie d'Amiens à Boulogne (V. 1851Ce) 1.481.558 fr.
— à la fusion de la section française de Mons à Hautmont (V. 1858Aa) 8.000.000 —

(4) Ci-après les cours annuels moyens des *obligations Nord* (anciennes) :

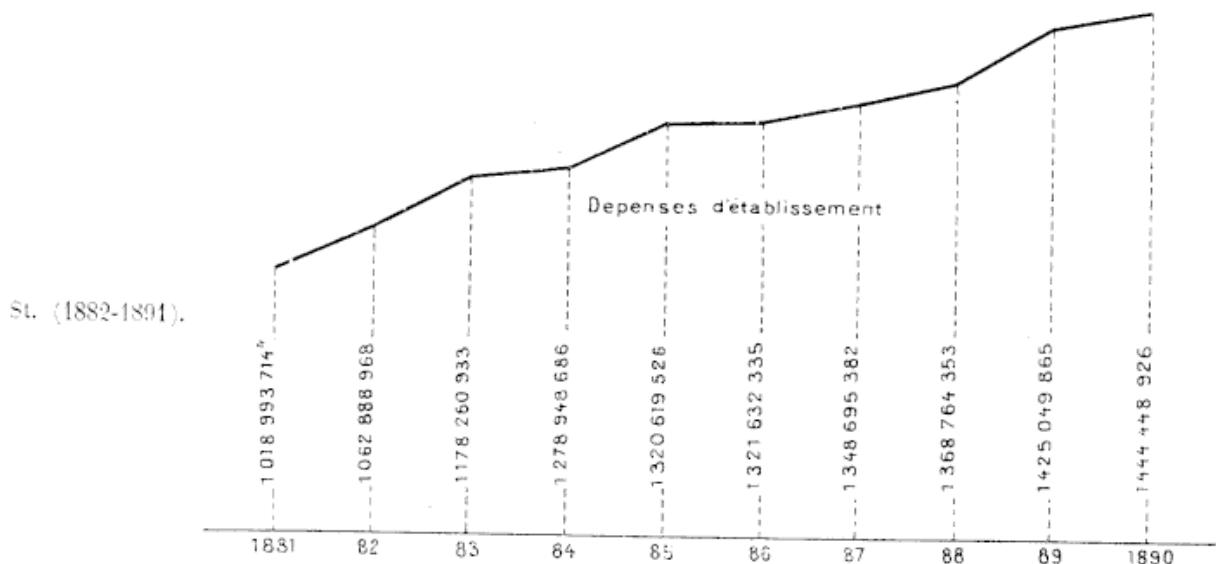
En 1881	39 ¹ fr. 54	En 1886	397 fr. 25
— 1882	376 39	— 1887	404 77
— 1883	366 44	— 1888	408 76
— 1884	374 98	— 1889	420 46
— 1885	388 21	— 1890	444 85

Pour les prix de vente de ces obligations aux guichets de la Compagnie, voir la colonne 4 du *Résumé général*, p. 464.

d'intérêt et d'amortissement variant de 4,16 0/0 (en 1890), à 4,81 0/0 (en 1884) (1),



Ce). — Les dépenses d'établissement augmentèrent de 477.804.975 fr. s'élevant, par suite, à 4.444.448.926 fr. (2), dont 308.464.926 fr. pour le matériel roulant et d'exploitation (3).



(1) Voir la note 4 de la page 48.

(2) Dépenses se décomposant ainsi au 31 décembre 1890 :

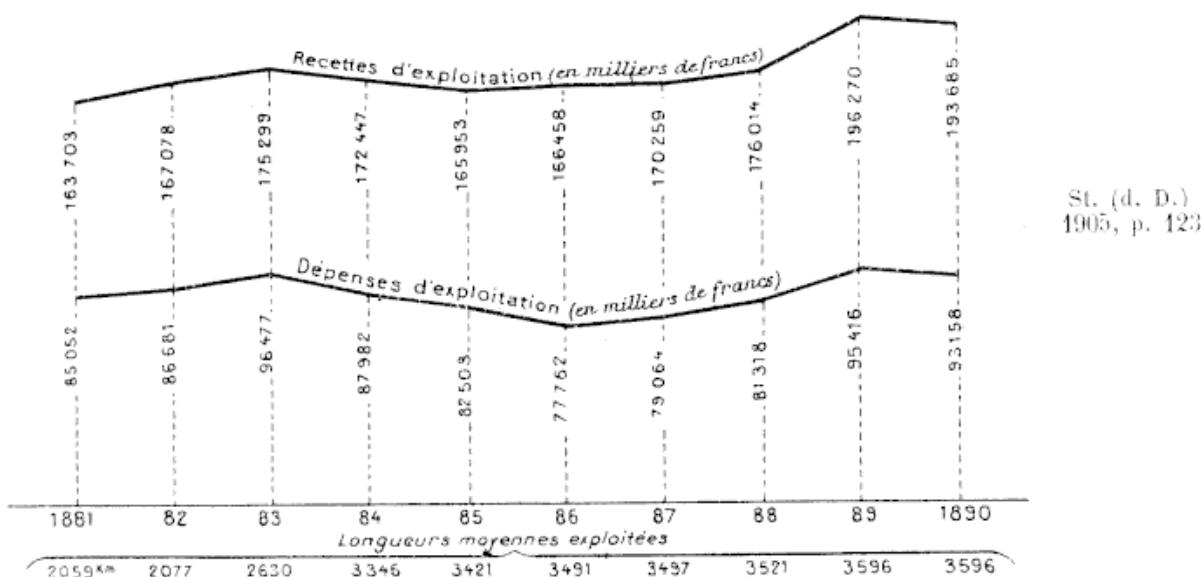
État	77.987.163 fr. /
Localités	18.136.763 / soit par kilomètre ... 27.090 fr.
Compagnie	1.348.415.000..... soit par kilomètre ... 380.370

(3) Non-compris les approvisionnements (V. 1883Bq), ni les participations à diverses entreprises de chemins de fer (V. 1886A) ni éventuellement, le matériel du service maritime entre Calais et Douvres (V. 1896). Voir aussi la note 3 de la page 48.

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

1^o en *recettes*, du minimum de 163.703.000 fr. (en 1881), au maximum de 196.270.000 fr. (en 1889) ;

2^o en *dépenses*, du minimum de 77.762.000 fr. (en 1886), au maximum de 95.416.000 fr. (en 1889).



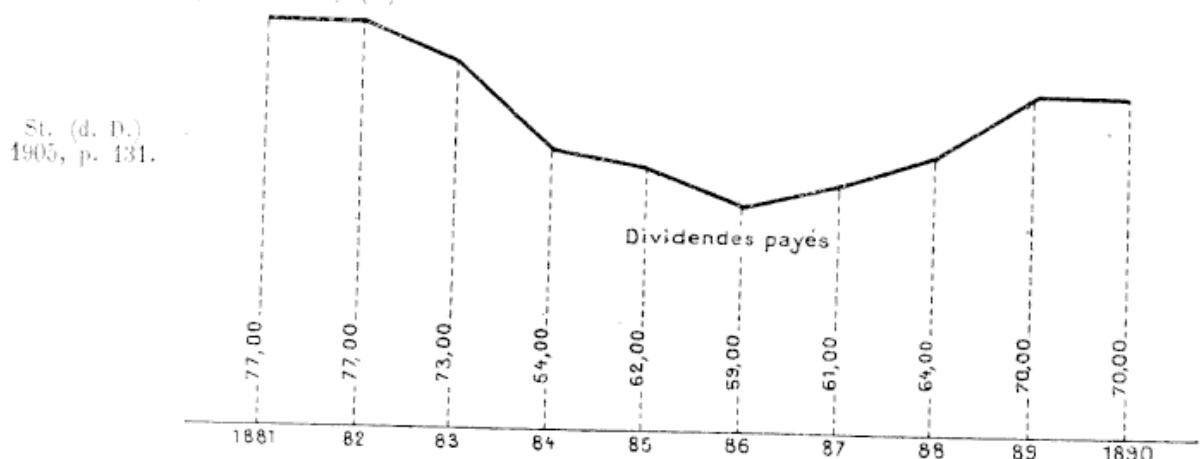
Ce). — Les dividendes payés aux actionnaires (2) varièrent

(1) Voir la note 3 du *Résumé général* (page 164).

(2) Ci-après les cours annuels moyens des *actions* de la Compagnie du Nord :

ANNÉES	ACTIONS		ANNÉES	ACTIONS	
	de capital	de jouissance		de capital	de jouissance
1881.....	francs 1.958,65	francs 1.473,21	1886.....	francs 1.556,78	francs 1.092,36
1882.....	2.055,47	1.506,88	1887.....	1.539,70	1.052,65
1883.....	1.818,43	1.360,33	1888.....	1.568,42	1.075,54
1884.....	1.688,73	1.244,30	1889.....	1.753,34	1.237,48
1885.....	1.602,18	1.161,09	1890.....	1.826,26	1.359,72

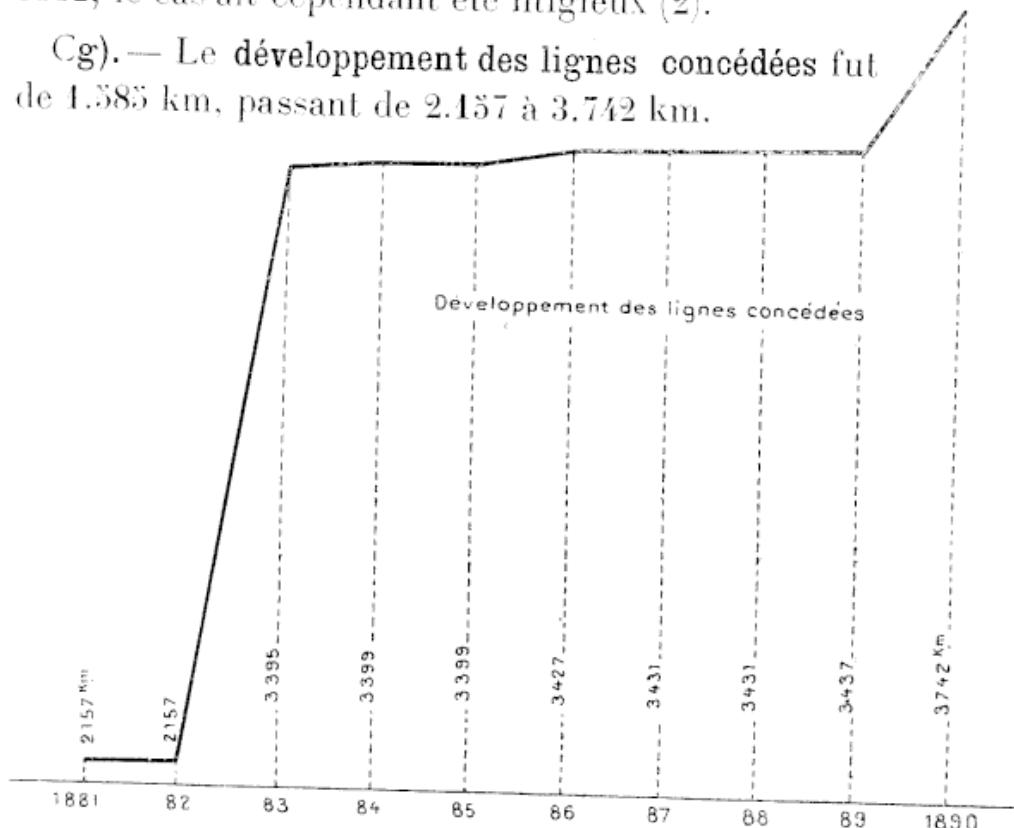
du minimum de 59 francs (en 1886), au maximum de 77 francs (en 1881) (1).



Cf). — Pas plus sous le régime de 1883 que sous celui de 1859, la Compagnie du Nord n'eut lieu de faire appel à la garantie d'intérêt. Elle ne se trouva pas non plus, en situation de *partage de bénéfices* avec l'État, bien que, pour l'exercice 1882, le cas ait cependant été litigieux (2).

Cg). — Le développement des lignes concédées fut de 1.585 km, passant de 2.157 à 3.742 km.

St. (d. P.)
1882-1891.



(1) Voir la note 1 de la page 50.

(2) (Colson, *Mémoire sur la garantie d'intérêts*.)

Ch). — La situation des concessions à la fin de l'année 1890, est résumée au tableau suivant :

RÉSEAU DU NORD au 31 DÉCEMBRE 1890	CONCESSIONS		LIGNES		ENSEMBLE
	DÉFINITIVES	ÉVENTUELLES	EXPLOITÉES	en CONSTRUCTION OU A CONSTRUIRE	
<i>Ancien réseau</i> (1)	Km. 4.377	Km. »	Km. 4.374	Km. 3	Km. 4.377
<i>Nouveau réseau.</i>	807	»	807	»	807
<i>Régime de 1883</i> (2)	1.498	60	1.372	186	1.558
<i>TOTAUX</i> (3)...	3.682	60	3.553	189	3.742

St. (d. P.)
1890, p. 15.

(1) Situation indépendante des lignes concédées sous le régime de 1883, lesquelles furent aussi rattachées, au point de vue du fonctionnement des comptes, à l'ancien, réseau (V. 1883Bf).

(2) Au 31 décembre 1890, le montant des dépenses de construction des lignes de 1883, — dépenses d'abord imputables sur le *fond de concours* de 90 millions mis à la disposition de l'Etat par la Compagnie du Nord (V. 1883Bh) — atteignait le chiffre de 28.793.495 fr. (*Compte rendu en exécution de l'art. 37 de la loi de finances de 1899*. Année 1906, p. 14).

(3) Voir la note 4 de la page 51.

SECTION VI

PÉRIODE DE 1891 A 1900

ANNÉE 1892

A). — 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. 4885B) 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). — Rétrocession à la Compagnie du Nord de l'embranchement de Pierrefitte-Stains. — Une loi du 14 avril 1892, approuvant un traité du 14 mars 1890, régularisa la situation de l'embranchement de Pierrefitte-Stains (ligne n° 96) construit aux frais et par les soins de la Compagnie du Nord (2) bien que rattaché, par décision ministérielle du 6 octobre 1882, aux concessions antérieurement accordées au *Syndicat du chemin de fer de Grande Ceinture* (V. 4873F).

(1) Environ 208 millions d'obligations à court terme avaient été émises de 1886 à 1891, pour le paiement des garanties d'intérêt (Colson, *Les chemins de fer et le budget*).

(2) En vue de faciliter le service de la Malle des Indes et le trajet direct des voyageurs entre Calais et Marseille.

Loi visée
(art. 2).

Rétrocédé purement et simplement, en conséquence, par le Syndicat de Grande Ceinture, ce raccordement fut classé, à compter du 6 octobre 1882, dans l'*ancien réseau* de la Compagnie du Nord (1).

ANNÉE 1893

B. L., 1893,
n° 1585, p. 907.

Concession définitive du chemin d'Avesnes à Sars-Poteries. — Un décret du 16 août 1893 déclara d'utilité publique et, par suite, rendit définitive la concession — éventuelle depuis 1883 — de la ligne n° 97 de notre tableau III.

ANNÉE 1894

Nord, 1893,
p. 15.Nord, 1895,
p. 16.

A). — **Modification du mode de la participation de la Compagnie du Nord dans la construction des chemins de fer d'intérêt local.** — En 1894, et afin d'éviter la mise en déchéance de diverses Sociétés de *chemins de fer d'intérêt local* susceptibles de contribuer à l'amélioration de son trafic (2), la Compagnie du Nord ouvrit à ces Sociétés, — en compte courant et sauf consolidation ultérieure, — les crédits nécessaires pour l'achèvement des travaux et la mise en exploitation de leurs lignes.

Ces avances étaient remboursables, avec intérêts à 4 0/0,

(1) Ainsi prit fin le désaccord existant entre la situation légale et la situation de fait de l'embranchement de Pierrefitte-Stains.

(2) Déchéance qui aurait pu entraîner, pour ces Sociétés, à la fois la perte de leurs concessions et de leurs fonds sociaux.

sur les premiers fonds libres des Sociétés locales, après exécution des engagements antérieurement pris par elles envers la Compagnie du Nord (V. 1876F et 1886A). Nous avons vu, précédemment, que le montant de ces participations était imputable au compte général de la garantie d'intérêt.

B). Prolongement du chemin des docks de Saint-Ouen. — Un décret du 7 février 1894 déclara d'utilité publique le prolongement de la ligne n° 71 jusqu'au pont de Saint-Ouen et ce, <sup>B. L., 1894,
n° 1616, p. 313.</sup> conformément à un plan dressé par la Compagnie du Nord, qui en imputa la dépense à son compte de *travaux complémentaires* de premier établissement.

ANNÉE 1896

Service maritime postal entre Calais et Douvres. — A la suite d'une adjudication sans résultat, une loi du 43 juin 1896 <sup>B. L., 1896,
n° 1783, p. 1634.</sup> approuva les conventions ci-après, datées, toutes deux, du 16 mai 1895 :

a). — Dans la première, conclue avec l'Administration des Postes et Télégraphes, la Compagnie du Nord s'engagea à assurer par paquebots à vapeur, entre Calais et Douvres et retour, le transport quotidien des dépêches et des colis postaux, conformément à un cahier des charges spécial annexé à la convention (2). — Contracté pour une durée de dix ans à

<sup>Nord, 1896,
p. 42.</sup>

<sup>Nord, 1897,
p. 47.</sup>

(1) Au 31 décembre 1905, les diverses participations de la Compagnie du Nord dans la construction de chemins de fer d'intérêt local atteignaient un total de 34.521.160 francs.

(2) La Compagnie anglaise du *London Chatham and Dover railway*, continua d'assurer le dit service postal jusqu'au début de l'année 1899, époque à partir de laquelle la Compagnie du Nord fut en possession de ses deux premiers paquebots.

partir du 1^{er} octobre 1896 (1) et moyennant une *subvention annuelle* de 250.000 francs accordée par le Gouvernement français, cet arrangement était résiliable à toute époque, et sans indemnité pour le concessionnaire, dans le cas où un nouveau mode de communication (porte-train, tunnel ou viaduc) serait établi entre la France et l'Angleterre (V. 1875D).

Nord, 1896,
p. 14.

b). — Dans la seconde convention (passée avec le Ministre des Travaux publics), il fut stipulé que les résultats en bénéfice ou en perte des *services maritimes*, organisés par la Compagnie comme annexe de son exploitation, seraient compris, — par extension du paragraphe 3 de l'article 40 de la convention de 1883, — dans le compte de la *garantie d'intérêt* accordée par l'État aux lignes composant le nouveau réseau (V. 1883Bn) de la Compagnie du Nord (2).

ANNÉE 1897

Chemins de fer sur voies publiques dans la Ville de Douai. — Dès 1897 nous voyons accorder, à titre d'*intérêt général*, la concession de chemins de fer sur les voies publiques de certaines villes industrielles.

C'est ainsi qu'un décret du 2 avril de cette année déclara

(1) Passé ce délai de dix ans, et au cas où le marché n'aurait pas été renouvelé en temps utile, l'Etat pouvait, aux mêmes conditions, exiger que le service postal soit continué pendant une année au plus, jusqu'à sa reprise par un nouveau concessionnaire (art. 2 du cahier des charges).

(2) Sous réserve, toutefois, que le capital dont les charges seraient portées au compte de la garantie ne pourrait — à moins d'une autorisation spéciale donnée par un article de la loi de finances — excéder le maximum de 10 millions de francs.

d'utilité publique et concéda à la Compagnie du Nord — aux termes d'une convention spéciale du 27 mars 1897, — deux embranchements (1) reliant la gare principale de Douai à des gares de débord annexes (voir la ligne n° 98 de notre tableau III).

La Ville de Douai livrait la plate-forme des voies et les terrains nécessaires pour l'aménagement des deux gares de débord prévues. La Compagnie du Nord se chargeait des travaux de superstructure dont la dépense était imputable à son compte de *travaux complémentaires*; elle était autorisée à comprendre les résultats d'exploitation dans ses comptes ordinaires de *garantie d'intérêt* (V. 1883Bn); enfin cette concession était soumise au cahier des charges et aux conventions générales régissant alors le Réseau du Nord.

B. L., 1897
n° 1898, p. 965

Nord, 1893,
p. 14.

ANNÉE 1898

Exploitation par la Compagnie du Nord du chemin d'intérêt local de Montérolier-Buchy à Saint-Saëns. — A mentionner, pour 1898, une loi du 15 avril, autorisant le département de la Seine-Inférieure à pourvoir à la construction et à l'exploitation, sous le régime de la loi du 41 juin 1880, du *chemin de fer d'intérêt local*, à voie normale, de Montérolier-Buchy à Saint-Saëns (ligne a du tableau III, page 196).

B. L., 1898,
n° 1950, p. 815.

Nord, 1899,
p. 14.

En même temps fut approuvée une convention, passée les 4-8 décembre 1896 avec le Préfet de la Seine-Inférieure, aux

(1) Embranchements destinés — à l'aide soit de locomotives, soit d'automobiles, soit de chevaux, au gré du concessionnaire — à transporter les marchandises de petite vitesse par wagons complets en provenance ou à destination du Réseau du Nord, et, éventuellement, les voyageurs, les bagages et marchandises de grande vitesse (art. 1 de la convention visée).

Nord, 1899,
p. 14.

termes de laquelle la Compagnie du Nord se chargea, de l'*exploitation* du chemin non concédé dont il s'agit, à condition: 1^o de le recevoir complètement terminé et muni de son matériel (1); 2^o d'en assurer le service sans bénéfice ni perte pour le compte du département de la Seine-Inférieure (2) et pendant une durée minima de cinq ans, renouvelable par tacite reconduction.

ANNÉE 1899

B. L., 1900,
n° 2438, p. 1015.

Doublement de voie sur le chemin d'Abancourt au Tréport. — Un décret du 8 décembre 1899 déclara d'utilité publique l'établissement d'une *seconde voie* sur la section de la ligne n° 44 comprise entre Longroy-Gamaches et Eu-la-Chaussée, et ce, conformément aux indications d'un plan dressé par la Compagnie du Nord, qui en imputa la dépense à son compte de *travaux complémentaires* de premier établissement (3).

ANNÉE 1900

B. L., 1901,
n° 2241, p. 1086.Nord, 1900,
p. 42.

A). — Chemins de fer sur voies publiques dans la ville d'Arras. — Sous des conditions identiques à celles notées pour la Ville de Douai (V. 1897) et en vertu d'un décret du 10 janvier 1900, approubatif d'une convention du 5 janvier 1900, la Compagnie du Nord reçut la concession de trois embranchements.

(1) Dans les limites habituelles des lignes à voie normale et trafic similaire.

(2) A cette fin, on convint d'établir un compte courant dans lequel seraient portées, d'une part, les recettes de toute nature faites dans les gares ou pour le compte de la ligne de Buchy à Saint-Saëns, d'autre part, les dépenses diverses dont le détail était indiqué dans la convention. Le solde de ce compte était réglé par le département de la Seine-Inférieure.

(3) Voir la note 2 de la page 153.

ments sur voies publiques, reliant la gare principale d'Arras aux gares de débord ou garages annexes à créer sur les territoires d'Arras et de Saint-Laurent-Blangy (voir la ligne n° 99 de notre tableau n° III).

B). — **Concession définitive du chemin de Guise à Wimy et à Hirson.** — Une loi du 12 avril 1900 porta déclaration d'utilité publique et concession définitive, à la Compagnie du Nord, du chemin de Guise à Wimy et à Hirson (ligne n° 100), acte étant pris de l'offre d'une subvention de 224.000 francs souscrite par le département de l'Aisne.

Exécutée sous le régime de 1883 (1), il fut décidé que cette ligne serait établie à *voie d'un mètre*, la Compagnie pouvant d'ailleurs, — sous réserve de l'approbation du Ministre des Travaux Publics — en sous-traiter soit la construction, soit l'exploitation. (Convention spéciale du 4 juillet 1899, article 8.)

B. L., 1900,
n° 2164, p. 2189.

Nord 1900,
p. 13.

C). — **Raccordement direct des chemins de Busigny à Somain et de Paris à la frontière belge par Valenciennes.** — Par décret du 9 juillet 1900, fut déclaré d'utilité publique le raccordement direct, à l'est de Somain, des lignes n°s 2 et 8, en conformité d'un plan dressé par la Compagnie du Nord et avec imputation de la dépense au compte de *travaux complémentaires* de premier établissement.

B. L., 1900,
n° 2203, p. 1399.

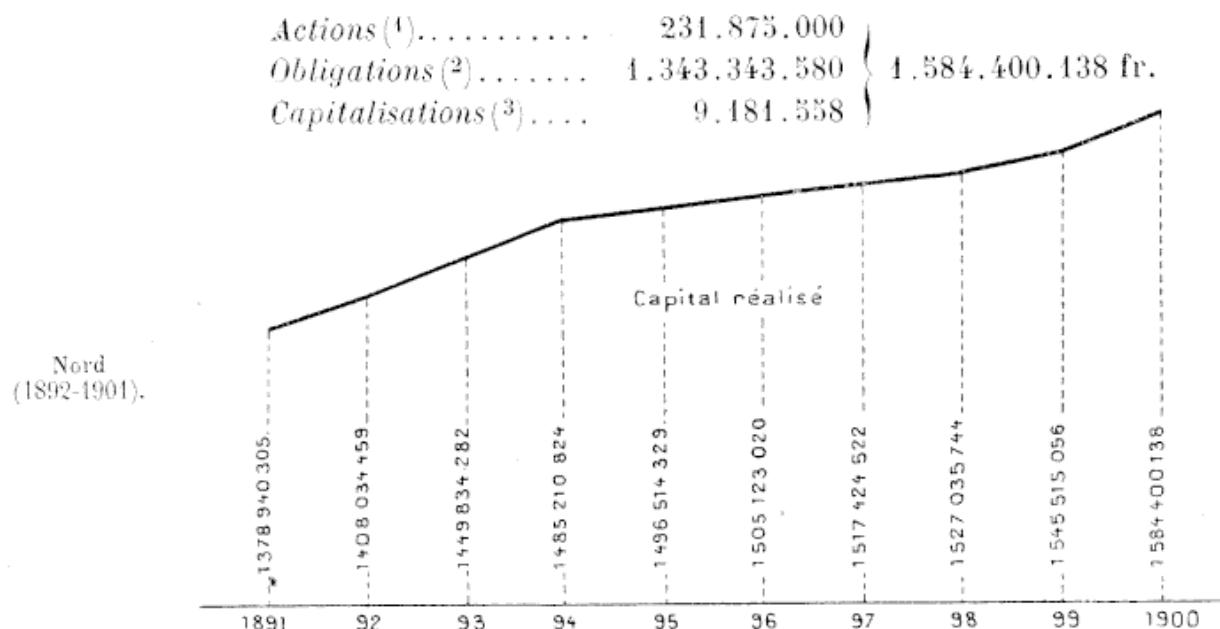
D). — **RÉSUMÉ DE LA PÉRIODE DE 1891 à 1900.** — Les données statistiques et graphiques ci-après résument la *vie économique* du Réseau du Nord, du 1^{er} janvier 1891 au 31 décembre 1900.

Pendant cette période décennale :

Da). — Le capital réalisé s'accrut de 214.790.493 francs

(1) Cette ligne avait été concédée, à titre éventuel, par la convention de 1883 sous la désignation de chemin de Guise à Wimy.

atteignant ainsi, au 31 décembre 1900, le total de 4 milliard 584.400.138 francs savoir :



Db). — Les émissions d'obligations portèrent sur 543.205 titres de 500 francs (4) dont 422.442 au taux de 3 0/0 et 121.063 au taux 2 1/2 0/0.

(4) Voir la note 4 de la page 110.

(2) Soit 3.844.214 obligations de 500 francs, dont 3.823.151 à 3 0/0 et 121.063 à 2 1/2 0/0.

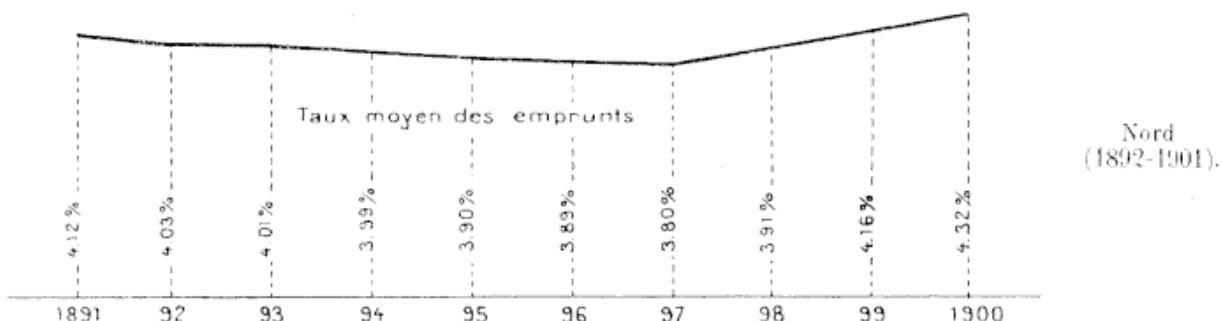
(3) Voir le détail de ces capitalisations à la note 3 de la page 133.

(4) Ci-après les cours annuels moyens des *obligations Nord* :

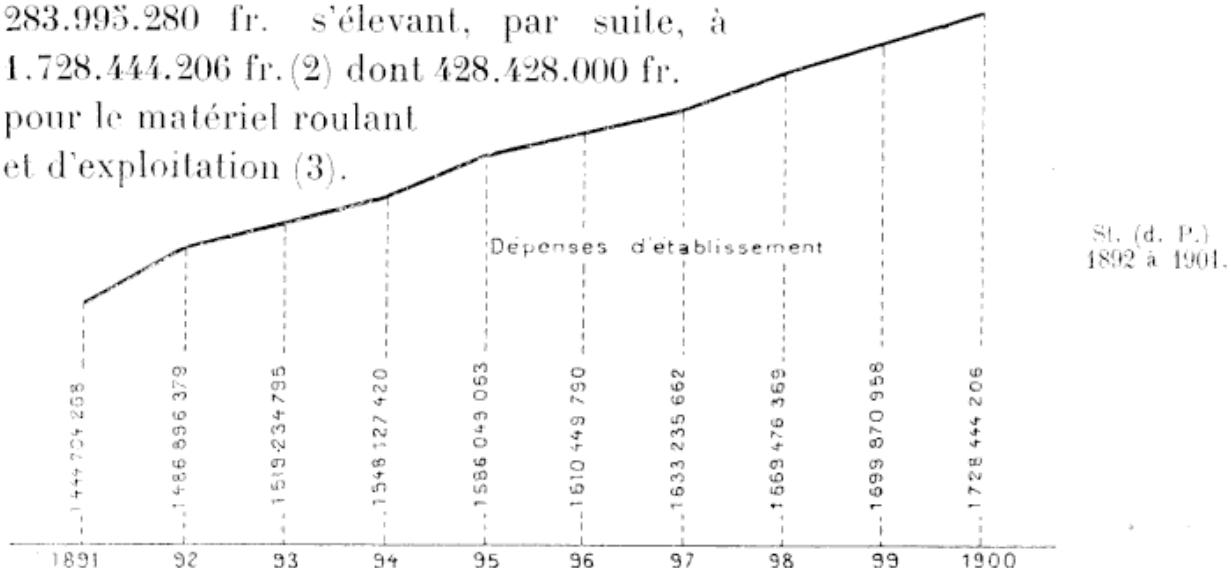
ANNÉES	OBLIGATIONS		ANNÉES	OBLIGATIONS		
	3 0/0			3 0/0		
	Anciennes	Nouvelles		Anciennes	Nouvelles	
frances	frances		frances	frances	frances	
1891.....	448,40	"	1896.....	480,90	486,12	
1892.....	464,38	"	1897.....	485,68	493,04	
1893.....	468,13	464,29	1898.....	481,73	489,44	
1894.....	474,43	474,67	1899.....	469,87	475,04	
1895.....	481,47	485,26	1900.....	459,78	456,24	

Pour les prix de vente aux guichets de la Compagnie, voir les colonnes 4 et 5 du *Résumé général*, page 164.

Ces emprunts correspondirent à une charge d'intérêt et d'amortissement oscillant de 3,80 0/0 (en 1897) à 4,32 0/0 (en 1900) (1).



Dc). — Les dépenses d'établissement augmentèrent de 283.995.280 fr. s'élevant, par suite, à 1.728.444.206 fr. (2) dont 428.428.000 fr. pour le matériel roulant et d'exploitation (3).



Dd). — Les résultats de l'exploitation (4) oscillèrent annuellement :

1^o en *recettes*, du minimum de 192.239.000 fr. (en 1892) au maximum de 250.707.000 fr. (en 1900).

(1) Voir la note 1 de la page 48.

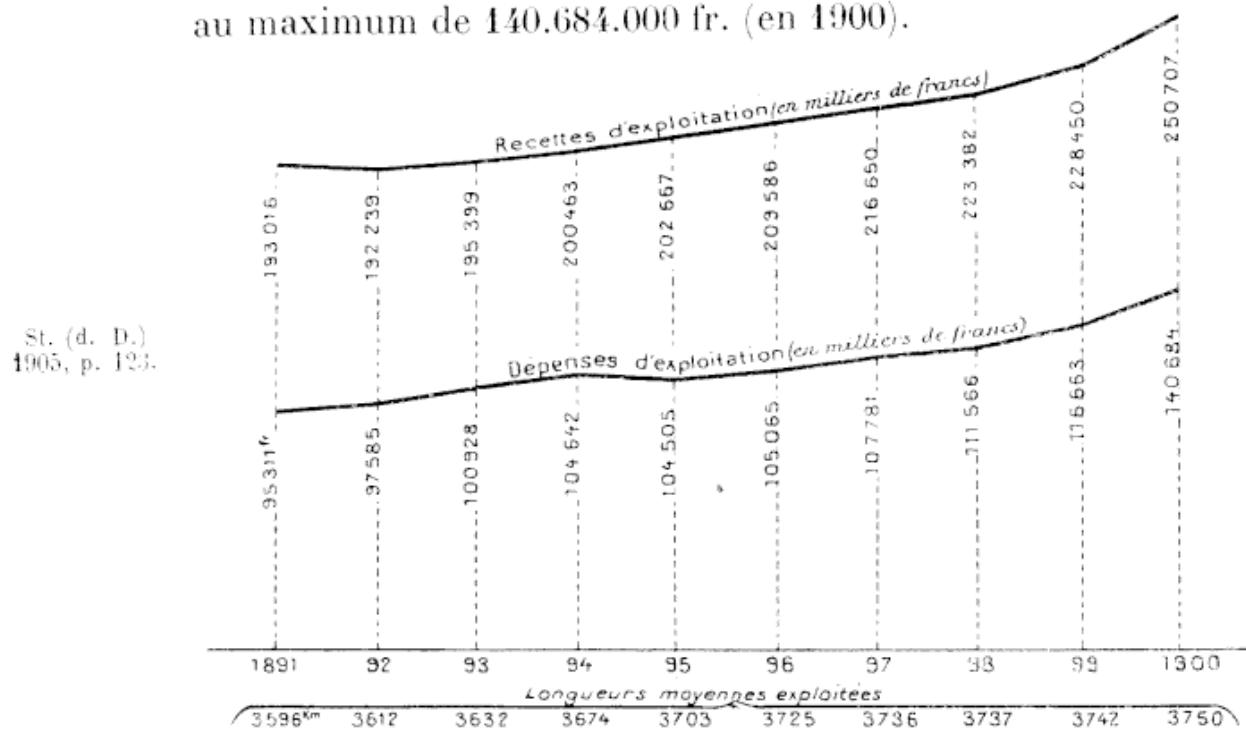
(2) Dépenses se décomposant ainsi au 31 décembre 1900 :

Etat.....	78.168.217 fr.	soit par kilomètre..	26.886 fr.
Localités.....	21.621.989	soit par kilomètre..	438.636
Compagnie.....	1.028.654.000	soit par kilomètre..	

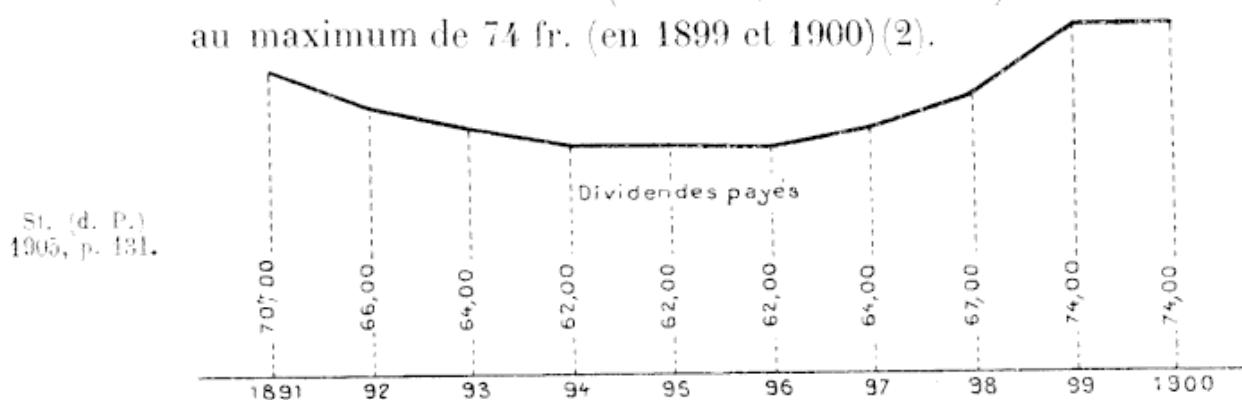
(3) Voir la note 3 de la page 134.

(4) Voir la note 3 du *Résumé général* page 164.

2° en dépenses, du minimum de 95.311.000 fr. (en 1891) au maximum de 140.684.000 fr. (en 1900).



De). — Les dividendes payés aux actionnaires (1) varièrent du minimum de 62 fr. (en 1894, 1895 et 1896) au maximum de 74 fr. (en 1899 et 1900) (2).



(1) Ci-après les cours annuels moyens des *actions* de la Compagnie du Nord :

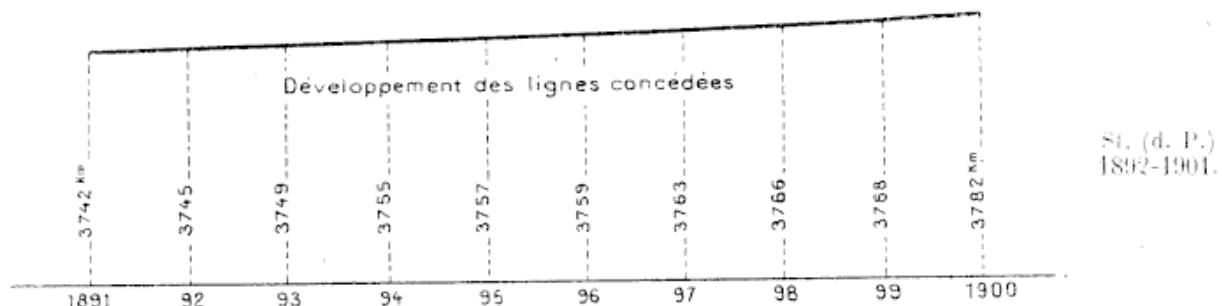
ANNÉES	ACTIONS		ANNÉES	ACTIONS	
	de capital	de jouissance		de capital	de jouissance
En 1891.....	1.844,07	1.412,07	En 1896.....	1.805,52	1.332,78
1892.....	1.838,34	1.416,86	1897.....	1.944,85	1.495,24
1893.....	1.882,54	1.455,72	1898.....	2.119,50	1.672,68
1894.....	1.828,78	1.354,92	1899.....	2.134,72	1.665,79
1895.....	1.804,54	1.339,83	1900.....	2.316,98	1.846,67

(2) Voir la note 1 de la page 50.

Df). — De même que pour les périodes décennales précédentes, la Compagnie du Nord n'eut, de 1891 à 1900, aucun recours à la **garantie d'intérêt**. Elle ne donna lieu, non plus, à aucun *partage de bénéfices* avec l'État.

St. (d. D.)
1905, p. 139.

Dg). — Le développement des lignes concédées fut de 40 kilomètres, passant de 3.742 à 3.782 kilomètres.



Dh). — La situation des concessions à la fin de l'année 1900 est résumée au tableau suivant :

RÉSEAU DU NORD au 31 DÉCEMBRE 1900	CONCESSIONS		LIGNES		ENSEMBLE
	DÉFINITIVES	ÉVENTUELLES	EXPLOITÉES	en CONSTRUCTION OU A CONSTRUIRE	
Ancien réseau(1)	Km. 1.389	Km. 0	Km. 1.385	Km. 4	Km. 1.389
Nouveau réseau.	807	0	807	0	807
Réseau de 1883(2)	4.567	19	4.514	72	4.586
TOTAUX (3)...	3.763	19	3.706	76	3.782

St. (d. P.)
1900, p. 22.

(1) Voir la note 1 de la page 137.

(2) Au 31 décembre 1900, le montant des dépenses de construction des lignes de 1883, — dépenses imputables sur le *fonds de concours* de 90 millions mis à la disposition de l'État par le Réseau du Nord (V. 4-83Bh) — s'élevait, d'après les comptes de la Compagnie, au chiffre de 70 283,46 francs.

(3) Voir la note 1 de la page 51.

SECTION VII

PÉRIODE DE 1901 à 1905

ANNÉE 1901

A). — **Abandon et remplacement de la concession du chemin d'Armentières à Roubaix et à Tourcoing.** — Une loi du 13 janvier 1901, approbative d'une convention du 8 novembre 1898, sanctionna l'abandon par la Compagnie du Nord de la concession du chemin d'Armentières à Tourcoing et à Roubaix (ligne G), qui lui avait été précédemment concédé à titre éventuel (V. 4883Bc).

B. L., 1901,
n° 2232, p. 745.
Nord, 1901,
p. 12 et 117.

Par contre, la Compagnie reçut la concession définitive, sous le régime de 1883, du raccordement de Roubaix à Tourcoing-les-Francs (ligne n° 104).

B). — **Décret modificatif de l'ordonnance de 1846 sur la police des chemins de fer (1).** — Nous ne ferons que mentionner le décret du 4^{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. *supra* : 1846).

B. L., 1901,
n° 2881, p. 461.

(1) Le texte définitif du décret du 4^{er} mars 1901 figure au J. O. du 22 août 1901. Le rapport au Président de la République, à l'appui de ce décret, accompagne au J. O. du 4 mars 1901 le texte primitivement publié.

B. L., 1901,
n° 2303, p. 1603.

Nord 1902,
p. 12 et 107.

C). — Convention du 3 juin 1901, entre l'État et la Compagnie du Nord. — Une convention du 3 juin 1901, passée avec la Compagnie du Nord et approuvée par une loi du 20 juillet suivant (1), porta notamment :

Conv. visée
(art. 1, 2 et 3).

Ca). — *Concession éventuelle* des lignes n°s 402, 403 et 404 de notre tableau III (soit 94 kilomètres) et ce, aux conditions générales de la convention de 1883 (2), mais sous réserve qu'après épuisement, du reliquat du *fonds de concours* de 90 millions (V. 1883Bh) (3), l'excédent de la dépense de construction de ces lignes resterait à la charge du compte de premier établissement de la Compagnie (4).

(art. 4).

Cb). — Suppression du *compte d'exploitation partielle* (V. 1883Br) pour les exercices postérieurs au 1^{er} janvier 1899.

Par suite, le régime *d'exploitation complète* (V. 1883Bm) devait s'appliquer, désormais, à compter du 1^{er} janvier suivant l'ouverture de chaque ligne dans toute son étendue (5).

(art. 5).

Cc). — Ediction que, pour les *secondes voies* requises par le Ministre des Travaux publics (V. 1875Hc), le chiffre de recettes brutes à partir duquel devaient cesser, de

(1) Documents parlementaires de la loi du 20 juillet 1901 : *Chambre des Députés* : Exposé des motifs : J. O., 5 juin 1901. Dc. C. p. 497 — Rapport : J. O., 26 juin Dc. C. p. 625. Adoption : J. O., 5 juillet. Db. C. p. 1823. — *Sénat* : Rapport : J. O., 6 juillet 1901. Db. S., p. 1210, Adoption : J. O., 6 juillet 1901. Db. S., p. 1211.

(2) Notamment en ce qui concerne la durée des concessions (V. 1883Bg) — le compte général d'exploitation (V. 1883Bm) — la garantie d'intérêt (V. 1883Bn) — le partage des bénéfices (V. 1883Bq) — enfin les conditions de rachat (V. 1883Bs).

(3) En tenant compte de ce qui restait à dépenser pour le chemin de Guise à Hirson (dernière ligne des conventions de 1883), le fonds de concours de 90 millions laissait alors une disponibilité de 18 à 20 millions.

(4) On a évalué que cette clause revenait au même que si le fonds de concours de la Compagnie avait été porté à 130 millions.

(5) Règle normale à laquelle il était rationnel de revenir, étant donné que la presque totalité du programme de 1883 était alors exécuté.

plein droit, les *annuités provisoires* dues par l'Etat, serait, à partir du 1^{er} janvier 1899, abaissé de 35.000 à 30.000 francs par kilomètre (1).

D). — **Doublement de voies sur le chemin de Saint-Just à Cambrai.** — Par décret du 24 juillet 1901, furent déclarés d'utilité publique : l'adoucissement des déclivités et la pose d'une *seconde voie* sur les lignes n°s 37 et 63, dans la partie comprise entre Montdidier et Cambrai (2), et avec imputation de la dépense au compte des *travaux complémentaires* de premier établissement de la Compagnie du Nord.

B. L., 1902,
n° 2317, p. 490.

ANNÉE 1902

A). — **Doublement de voies sur le chemin de Cambrai à Douai.**

— Un décret du 4 mars 1902 déclara d'utilité publique la pose d'une *seconde voie* sur la ligne n° 74, conformément aux indications d'un plan dressé par la Compagnie du Nord qui en imputa la dépense à son compte de *travaux complémentaires* de premier établissement (2).

B. L., 1902,
n° 2374, p. 608.

B). — **Quadruplement de voies entre Saint-Denis et Survilliers.**

— Dans les mêmes conditions que ci-dessus, furent déclarés d'utilité publique, par décret du 28 mars 1902, les travaux à exécuter dans la banlieue de Paris pour quadrupler les voies de la section de la ligne n° 9 comprise entre Saint-Denis et Survilliers (2).

B. L., 1902,
n° 2403, p. 1827.

(1) Au 31 décembre 1905 tous les doublements prescrits étaient exécutés et leur produit brut kilométrique avait atteint la limite de 30.000 francs. Aucune annuité provisoire ne restait en conséquence à la charge de l'Etat.

(2) Encore en construction au 31 décembre 1905, cette modification de voies n'est pas mentionnée sur notre carte hors texte du Réseau.

G). — **Nouvelles obligations à court terme pour le service des garanties d'intérêt.** — L'article 38 de la loi de finances du B. L., 1902, n° 2345, p. 1685, 30 mars 1902, autorisa le Ministre des Finances à émettre de nouvelles émissions d'obligations à court terme pour le service des *garanties d'intérêt* dues aux Compagnies de chemins de fer. Cette autorisation fut maintenue pour l'année 1903, l'échéance extrême des dites obligations étant reportée à la B. L., 1903, n° 2417, p. 100, fin de 1909 (Article 46 de la loi du 11 décembre 1902 (1)).

ANNÉE 1903

Quadruplement de voies entre Douai et Leforest. — La transformation de la double voie en quadruple voie fut autorisée par décret du 16 mars 1903 sur la section de la ligne n° 2, comprise entre Douai et Leforest, avec imputation de la dépense au compte des *travaux complémentaires* de la Compagnie du Nord (2).

ANNÉE 1904

A). — **Concession définitive du chemin de Saint-Ouen-les-Docks à Ermont.** — Un décret du 9 janvier 1904 déclara d'utilité publique le chemin de Saint-Ouen-les-Docks à Ermont,

(1) Les 88.000 obligations créées en exécution des lois visées, produisirent, au pair, un capital de 44.000.000. Elles furent entièrement amorties sur les excédents des recettes budgétaires de l'exercice 1903 (*Compte général des finances de 1904*, 1^{er} vol., p. 328 et 395).

(2) Voir la note 2 de la page 153.

avec raccordements : à Epinay (avec la ligne de Grande-Ceinture) et à Sannois (avec la ligne de Paris à Dieppe).

En conséquence, la concession éventuelle de la ligne n° 102 devint définitive, aux conditions de la convention de 1901 (V. 1901Ca).

B). — Concession définitive du chemin de Lens à Brebières. —

C'est également dans les conditions de la convention de 1901, précitée, qu'une loi du 5 mars 1904 déclara d'utilité publique et rendit définitive la concession — éventuelle depuis 1901 — de la ligne n° 103, de Lens à Brebières.

B. L., 1904,
n° 2528, p. 1627.

ANNÉE 1905

A). — Concession de voies ferrées sur le port de Dunkerque. —

— L'année 1905 ne fut marquée — au point de vue du régime constitutif du Réseau du Nord — que par un décret du 21 juillet 1905 relatif aux *voies des quais* du port de Dunkerque. Deux groupes de voies de manutention furent substitués au faisceau de voies en impasse primitivement établi. Nous avons noté (V. 1885C) les conditions auxquelles sont généralement accordées les concessions de cette nature.

B. L., 1906,
n° 2085, p. 714.
—
Nord, 1906,
p. 15.

B). — RÉSUMÉ DE LA PÉRIODE DE 1901 A 1905. — Comme complément des données statistiques indiquées précédemment par périodes décennales, les renseignements ci-contre résument la *vie économique* du Réseau du Nord, du 1^{er} janvier 1901 au 31 décembre 1905.

Pendant cette période quinquennale :

Ba). — Le capital réalisé s'accrut de 498.590.340 fr. atteignant, au 31 décembre 1905, le total de 1.782.990.477 francs, ainsi composé :

Actions (1).....	231.875.000	1.782.990.477 fr. (4)
Obligations (2).....	1.541.933.919	
Capitalisations (3) ...	9.481.558	

L'accroissement de ce capital suivit la marche ci-après :

Nord (1902-1905).	Année 1901	4.628.826.492 fr.
	— 1902	4.724.796.440 —
	— 1903	4.757.029.993 —
	— 1904	4.773.365.574 —
	— 1905	4.782.990.477 —

Bb). — Les émissions d'obligations portèrent sur 453.014 titres de 500 francs (5), savoir :

(1) Voir la note 1 de la page 440.

(2) Soit 4.297.228 obligations de 500 francs, dont 3.929.449 à 3 0/0 et 367.779 à 2,50 0/0.

(3) Voir la note 3 de la page 433.

(4) Ce total diffère des chiffres correspondants du Tableau II (p. 478), en ce que ce dernier ne comprend pas la capitalisation du bail de Mons à Hautmont, évaluée, pour ordre, à 8.000.000 dans les écritures de la Compagnie du Nord.

(5) Ci-après les cours annuels moyens des *obligations Nord*.

ANNÉES	OBLIGATIONS			ANNÉES	OBLIGATIONS		
	3 0/0		2 1/2 0/0		3 0/0		2 1/2 0/0
	Anciennes	Nouvelles	francs		Anciennes	Nouvelles	francs
1901.....	403,82	461,72	417,97	1904.....	460,13	461,28	415,71
1902.....	470,13	474,34	527,59	1905.....	469,23	471,26	424,76
1903.....	464,85	500,35	422,90				

Pour les prix de vente de ces obligations aux guichets de la Compagnie, voir les colonnes 4 et 5 du *Résumé général* page 466.

1° 206.298 obligations à 3 0/0, vendues à un prix net moyen variant annuellement de 451,54 (en 1901) à 463,09 (en 1905).

2° et 246.716 obligations à 2,50 0/0 négociées entre les cours annuels moyens de 414,43 (en 1901) et de 425,26 (en 1905).

L'ensemble de ces émissions correspondit aux taux d'intérêt et d'amortissement ci-dessous (1) :

Nord
(1902-1906)

Année 1901	4.303 0/0
— 1902	4.282 —
— 1903	4.324 —
— 1904	4.427 —
— 1905	4.392 —

Be). — Les dépenses d'établissement augmentèrent de 411.603.962 fr. atteignant, par suite, au 31 décembre 1905, le total de 1.840.048.168 fr. (3) y compris 484.010.000 fr. pour le matériel roulant et d'exploitation (4).

La progression des dépenses d'établissement fut ainsi marquée :

Année 1901	1.768.922.594 fr.
— 1902	1.794.805.864 —
— 1903	1.811.382.433 —
— 1904	1.827.872.478 —
— 1905	1.840.048.168 —

(1) Voir la note 4 de la page 48.

(3) Dépenses se décomposant ainsi au 31 décembre 1905 :

État	78.081.215	{ soit par kilomètre..	27.149 fr.
Localités	22.642.953		
Compagnie	1.739.324.000		468.820

(4) Voir la note 3 de la page 434.

Bd). — Les résultats de l'exploitation (1) oscillèrent annuellement (2) :

1^o en *recettes*, du minimum de 231.421.000 fr. (en 1901) au maximum de 253.188.000 fr. (en 1905);

2^o en *dépenses*, du minimum de 129.226.000 fr. (en 1901) au maximum de 135.452.000 fr. (en 1905).

Ces résultats correspondirent à des *longueurs moyennes exploitées* de 3.757 kilomètres en 1901 et 3.765 kilomètres pendant chacune des autres années.

Be). — Les dividendes payés aux actionnaires (3) varièrent comme il suit (4) :

Année 1901	67 fr. 00
— 1902	65 — 00
— 1903	65 — 00
— 1904	65 — 00
— 1905	68 — 00

Bf). — Comme dans les périodes précédentes, la Compagnie du Nord ne se trouva en situation, de 1901 à 1905, ni de faire

(1) Voir la note 3 du *Résumé général* page 166.

(2) Pour les résultats par années, voir les colonnes 10, 11 et 12 du *Résumé général*, page 167.

(3) Ci-après les cours annuels moyens des *actions* de la Compagnie du Nord :

ANNÉES	ACTIONS		ANNÉES	ACTIONS	
	de capital	de jouissance		de capital	de jouissance
1901.....	frances 2.124,06	frances 1.652,88	1904.....	frances 1.764,40	frances 1.309,81
1902.....	1.906,10	1.454,52	1905.....	1.815,93	1.349,72
1903.....	1.892,21	1.375,88			

(4) Voir la note 4 de la page 50.

appel à la garantie d'intérêt ni de procéder à aucun *partage de bénéfices* avec l'Etat.

Bg). — Le développement des lignes concédées fut de 82 kilomètres passant de 3.782 à 3.864 kilomètres.

St. (d. P.)
(1901-1905)

Bh). — La situation des concessions au 31 décembre 1905, est résumée au tableau ci-dessous. (Voir aussi le tableau récapitulatif n° III (p. 482 à 497) et notre carte, hors texte, du Réseau du Nord :

RÉSEAU DU NORD au 31 DÉCEMBRE 1905	CONCESSIONS		LIGNES		ENSEMBLE
	DÉFINITIVES	ÉVENTUELLES	EXPLOITÉES	en CONSTRUCTION ou A CONSTRUIRE	
<i>Ancien réseau (1)</i>	Km. 4.389	Km. »	Km. 4.385	Km. 4	Km. 4.389
<i>Nouveau réseau.</i>	807	»	807	»	807
<i>Régime de 1883 (2)</i>	4.606	62	4.529	439	4.668
<i>TOTAUX (3)...</i>	3.802	62	3.721	443	3.864

St. (d. P.)
1905, p. 21.

A cette époque et d'après leur origine, la situation des lignes

(1) Voir la note 1 de la page 137.

(2) Au 31 décembre 1905, le montant des dépenses de construction des lignes de 1883 — dépenses imputables sur le *fonds de concours* de 90 millions mis par le Réseau du Nord à la disposition de l'Etat (V. 1883Bh) — s'élevait, d'après les comptes de la Compagnie, au chiffre de 73.510.541 fr. 36.

(3) Voir la note 1 de la page 51.

concédées sous le régime des conventions de 1883, était la suivante :

St. (d. D.)
1905, p. 8

Anciennes lignes d'intérêt général	Provenant de l'ancien réseau de l'État ou de Localités (lignes n° 72 du tableau III)	6 km.
	Provenant de Compagnies secon- daires (lignes n°s 21, 22, 30, 31, 33, 40, 41, 42, 43, 45, 46, 47, 48, 49, 50, 51, 52, 62, 74, 75, et 76) . . .	476 —
	Déclarées d'utilité publique et non-concédées (lignes n°s 29, 34, 68, 70, 79, 87, 88, 89, 90, 91, 92, 93 et 94)	400 —
	Classées et non-concédées (lignes n°s 95, 97, 100 et 101)	61 —
	Nouvelles lignes d'intérêt général (lignes n°s 102, 103 et 104)	94 —
Anciennes lignes d'intérêt local (lignes n°s 35, 36, 37, 44, 53, 54, 55, 56, 57, 58, 59, 63, 64, 65, 66, 67, 69, 73, 82, 83, 84, 85 et 86)		631 —
ENSEMBLE		<u>4.668 km.</u>

6). — Le Résumé général faisant l'objet du tableau ci-après, condense et complète l'ensemble des données statistiques, contenues dans la présente étude sur la *vie économique* du Réseau de la Compagnie du chemin de fer du Nord, depuis ses origines jusqu'au 31 décembre 1905 :

RÉSUMÉ GÉNÉRAL

RÉSUMÉ GÉNÉRAL (1)

de la vie économique du Réseau du Nord depuis ses origines jusqu'au 31 décembre 1905

ANNÉES	CAPITAL RÉALISÉ ASSUETEMENT	EMISSIONS d'OBLIGATIONS	PRIX DE VENTE MOYEN DES OBLIGATIONS (2)		TAUX des EXPÉDITIONS	DÉPENSES ANNUELLES d'ÉTATISSEMENT		LONGUEURS		RÉSULTATS DE L'EXPLOITATION (3)			CHARGES TOTALES des CAPITAUX ÉMISSIONS (4)	GARANTIE d'INTÉRÊT	DIVIDENDES PROPREMENT DITS (5)	ANNÉES	
			3 0/0	2 1/2 0/0		(6)	(7)	(8)	(9)	(10)	(11)	(12)					
			(1)	(2)	(3)	(4)	(5)	(6)	(7)	(8)	(9)	(10)	(11)	(12)	(13)	(14)	(15)
1846								483	5,880	2 467	3 413	1 652					1846
1847								585	14,937	6,469	8 468	2 514					1847
1848	200.000.000 (6)							583	14,357	7,306	5 051	3 060					1848
1849								421	17,844	7,037	10 804	5 379					1849
1850								585	12,608,698	4,535,468							1850
1851	38.681.558 (8)	75.000 (9)						585	39,123,523	6,457	25,107	9,217	15,890	6,423			1851
1852	24.816.000	75.000						318,25	5,418	3,939,655	876	710	30,027	9,855			1852
1853	"	"						585	14,027,014	968	710	33,415	11,724	21,691	8,348		1853
1854	22.989.847	150.000	293,20					521	29,497,745	974	710	38,574	14,378	24,496	9,315		1854
1855	31.952.521	75.000	291,33					535	42,363,177	730	47,906	18,054	9,912	10,382			1855
1856	33.884.465	150.000	280,91					536	30,460,122	974	795	47,338	18,965	28,373	14,761		1856
1857	5.847.363	279,16	9					577	18,095,455	1,561	817	50,294	18,983	31,308	12,987		1857
1858	32.535.909	75.000	297,44					544	12,515,898	891	54,236	20,624	33,612	15,221			1858
1859	3.989.038	75.000	294,85					549	32,791,467	947	56,754	21,298	35,456	15,268			1859
1860	34.362.663	75.000	296,03					548	27,849,188	1,571	60,607	23,293	37,314	16,473			1860
1861	25.364.872	"	310,08					525	30,713,914	1,571	967	64,422	23,940	40,182	16,501		1861
1862	25.040.735		310,56					525	13,539,978	1,619	4,010	65,664	26,064	39,600	16,966		1862
1863	47.116.854 (10)	375.000	306,57					533	19,515,909	1,619	1,053	67,443	25,248	42,195	17,282		1863
1864	16.047.082		302,76					542	19,003,660	1,619	1,053	71,562	23,623	44,939	17,967		1864
1865	21.462.415		310,58					529	33,481,324	1,619	1,054	77,702	28,460	49,242	18,484		1865
1866	47.353.142		305,90					539	44,317,749	1,619	1,066	81,410	32,987	48,423	18,943		1866
1867	30.091.525	225.000	316,32					523	32,601,545	1,619	1,397	95,786	42,765	53,021	20,491		1867
1868	13.289.963		323,91					512	17,058,343	1,619	1,472	94,855	43,487	51,308	21,519		1868
1869	5.562.956		344,51					487	15,894,354	1,832	1,486	97,923	42,319	55,604	21,560		1869
1870	8.910.695	75.000	347,76					480	17,443,124	1,832	1,329	80,702	41,966	38,736	22,015		1870

(1) Voir aussi les graphiques insetts à la fin de chaque des sections détaillées de la monographie.

(2) Voir la note 4 de la page 48.

(3) Résultats indépendants de l'exploitation des lignes lourdes, mais tenant compte : 1^o des deux tiers du produit de l'exploitation de la ligne d'Amiens à Rouen ; 2^o des exploitations annexes des chemins de fer de la Compagnie maritime possédant entre Calais et Douvres ; 3^o des participations de chemins de fer et autres entreprises à diverses entreprises et sociétés de transport et d'exploitation des actions (V. 1857C et 1860A), plus l'intérêt statutaire et l'amortissement des actions (V. 1857C et 1860A).

(4) Charges comprenant le service des emprunts et renouvelles nettes (V. 1870B), plus l'intérêt statutaire et l'amortissement des actions (V. 1857C et 1860A).

(5) Y compris les bénéfices disponibles des lignes Nord-Helge. — Pour les *dividends payés par action*, voir les données statistiques aux ressources de chaque section décennale, pages 50 et 74.

(6) Capital formé par l'émission de 400.000 actions (V. 1850D).

(7) Y compris 81.814.178 francs de dépenses payées par l'Etat.

(8) Somme composée du prix de rachat du chemin d'Amiens à Boulogne et de 1.481.558 francs correspondant à la prise en charge des emprunts émis par la Compagnie d'Amiens à Boulogne et rachetés au sur par la Compagnie du Nord (V. 1861Cb).

(9) Obligations de 500 francs émises par la Compagnie d'Amiens à Boulogne et rachetées au sur par la Compagnie du Nord (V. 1861Cb).

(10) Y compris le produit de 125.000 actions nouvelles (V. 1857C et 1860A).

Suite du Résumé général (1)

ANNÉES (1)	CAPITAL réalisé ANNUELLEMENT (2)	EMISSIONS d'obligations (3)	PRIX DE VENTE MOYEN des obligations (2) (4)	TAUX des annuelles d'établissement (5)	DÉPENSES ANNUELLES d'établissement (6)	MONGEURS kilomètres (7)	RÉSULTATS DE L'EXPLOITATION (3)			CHARGES TOTALS des CAPITAUX engagés (4)	GARANTIE d'intérêt (13)	DIVIDENDES PROPREMENT DITS (5)	ANNÉES (16)
							CONGÉES (8)	MOYENNES EXPLOITÉES (9)	RÉCETTES (10)	DÉPENSES (11)	PRODUITS NETS (12)		
1904	44.426.024	451.51	414,43	4,30	40.478.388	3.757	231.424	129.226	102.495	84.084	»	26.775	1904
1902	93.969.982	462,30	422,96	4,28	25.883.270	3.763	234.114	129.448	104.666	83.776	»	25.725	1902
1903	72.233.853	462,13	420,60	4,32	16.576.569	3.864	3.763	237.937	130.188	107.749	85.845	25.725	1903
1904	16.335.581	457,12	414,51	4,43	16.490.045	3.864	3.763	238.460	127.738	110.422	86.411	25.725	1903
1905	9.624.903	463,09	425,36	4,39	12.175.690	3.763	253.488	135.152	118.036	87.134	»	27.300	1904

(1) Voir aussi les *graphiques* insérés à la fin de chacune des sections décennales de la monographie.

(2) Voir la note 1 de la page 48.

(3) Résultats indépendants de l'exploitation des lignes belges, mais tenant compte : 1^e des deux tiers du produit de l'exploitation de la ligne d'Amiens à Rouen ; 2^e des exploitations annexes des Centrales de Paris et du Service maritime postal entre Calais et Douvres ; 3^e des participations à diverses entreprises de chemins de fer.

(4) Charges comprenant le service des emprunts et redevances nettes (V. 1876B), plus l'intérêt statutaire et l'amortissement des actions (V. 1857C et 1860A).

(5) Y compris les bénéfices disponibles des lignes Nord-belge et de toutes exploitations annexes de la Compagnie.

— Pour les *dividends payés par action*, voir le § 1905Bo (page 158).

TABLEAUX RÉCAPITULATIFS

Tableau I

TABLEAU RÉCAPITULATIF
DES
CHARGES DE L'ÉTAT
RELATIVES AUX CHEMINS DE FER D'INTÉRÊT GÉNÉRAL
ET PARTICULIÈREMENT AU
RÉSEAU DU NORD
(avec références au texte de la Monographie)

Tableau I

172

173

Tableau I

TABLEAU DES CHARGES

BUDGÉTAIRES DE L'ÉTAT

RELATIVES AUX CHEMINS DE FER D'INTÉRÊT GÉNÉRAL

ET PARTICULIÈREMENT AU RÉSEAU DU NORD

CHAPITRE du BUDGET de 1905	OBJET DES DÉPENSES inscrites au BUDGET DE L'ÉTAT	PRÉVISIONS BUDGÉTAIRES de l'EXERCICE 1905	DÉPENSES FIGURANT AU COMpte DE LA Dette INScrite (EXERCICE 1905)		RÉFÉRENCES AU TEXTE de la MONGRAPHIE (Années et paragraphes)	RAPPEL des CHAPITRES du BUDGET
			RÉSEAU des GRANDS RÉSEAUX	RÉSEAU DU NORD		

A). — MINISTÈRE
DES FINANCES (1)

5 (de 1904)	Intérêts des obligations à court terme émises pour le paiement des garanties de chemins de fer (2)	0	0	0	4885B — 1892A — 1902C	5
7	Annuités aux Compagnies de chemins de fer pour garanties d'intérêts de 1871 et 1872	2.482.303	2.482.303	2.482.303	1871A	7
8	Annuité à la Compagnie des chemins de fer de l'Est (3)	20.500.000	20.500.000	20.500.000		8
9	Annuité à la Compagnie des chemins de fer de Paris- Lyon-Méditerranée	2.546.000	2.546.000	2.546.000		9
10	Annuité à la Compagnie du chemin de fer d'Orléans pour les lignes échangées entre elle et l'Etat	2.348.000	2.348.000	2.348.000		10
14	Annuités aux Compagnies de chemins de fer (4)	41.915.469	39.040.026	4.269.903,26	909 860,80 360 042,46 1869Bc 4875Ha	14
	TOTALS:	69.791.772 (5)	66.916.329	1.269.903,25	1.269.903,26	

(1) 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 distinctement terminés et reçus. Ces annuités figurent au budget du Ministère des Travaux publics lorsqu'elles correspondent à des travaux en cours d'exécution ou non complètement réglés ou dont la liquidation reste longue. (Voir *infra* les pages 176 et 177.) Les obligations à court terme sont mentionnées ici que pour mémoire. Une somme de 1.328.750 francs était inscrite au chapitre 5 du budget de 1904. (2) Voir notre *Monographie du Réseau de l'Est* (Tableau récapitulatif n° 3).

(3) Indépendamment des grands Réseaux, ce chapitre se rapporte aussi à des annuités payées aux Compagnies d'Orléans à Châlons, de Lille à Valenciennes au Syndicat de Grand-Centre et à diverses Sociétés secondaires.

(4) Aux annuités payées aux Compagnies de chemins de fer et rappelées dans ce tableau, il y a lieu d'ajouter les dépenses de construction auxquelles l'Etat a pourvu à l'ende du produit de ses emprunts d'émission, ou a estimé en 1884, que dépenses étaient d'environ 2.900 millions, donnant lieu à une charge annuelle de 130 millions dont moins de 1/3 est comprise dans la rente 30/10 amortissable et le surplus figure dans le budget de 1885, et telson: *Les Chemins de fer et le Budget*.

Tableau I

Suite du Tableau des
charges budgétaires de l'Etat
général et particulièrement au Réseau du Nord

CENTRES du BUDGET de 1905	OBJET DES DÉPENSES inscrites au BUDGET DE L'ÉTAT	DÉPENSES RÉSULTANT DU BUDGET PUBLIQUE DE 1905, DE LAIS ET DE DÉPETS SÉPÉAUX	
		CRÉDITS RÉSULTANT DU BUDGET PUBLIQUE DE 1905, DE LAIS ET DE DÉPETS SÉPÉAUX	COMPTES DE LA COMPAGNIE
44	Remboursement des avances autres que celles des Compagnies affectées à des travaux de chemins de fer	400.000)
45	Annuités aux Compagnies de chemins de fer de la loi du 20 novembre 1883. (2)	7.700.000	6.899.257
46	Conventions approuvées par la loi du 20 novembre 1883....	40.600.000	40.600.000
46 bis	Solde des annuités dues à la Compagnie d'Orléans pour échange de lignes en 1883.....	1.277.000	1.276.383
47	Insuffisance des chemins non concédés construits par l'Etat, des chemins concédés sous séquestre et des lignes en déchéance.....	330.000)
48	Garanties d'intérêt aux chemins de fer français	18.800.090	12.032.803
66	Études et travaux de chemins de fer exécutés par l'Etat.....	3.540.000	73.274
67	Études et travaux exécutés par l'Etat sur les fonds avancés par les Compagnies, en exécution des conventions de 1883	44.939.365	11.224.416
68	Études et travaux de chemins de fer exécutés par le réseau de l'Etat	5.746.428	5.740.428
69	Travaux et matériel roulant complémentaires du réseau de l'Etat.....	10.000.000	9.972.934

TRAVAUX PUBLICS (1)	DÉPENSES RÉSULTANT DES SERVICES FAITS (Exercice 1905)		RÉFÉRENCES AU TEXTE de la MONOGRAPHIE (Années et paragraphes)	RAPPEL des CRÉDITS du BUDGET
	ENSEMBLE des GRANDES RÉSEAUX	RÉSEAU DU NORD		
44	400.000	)	)	44
45	50.000 (3)	50.000	1875Hc—1904Dc 1886B	45
46	(4883Rh—1890Ch—1900Dh) 1905Bh	(4883Rh—1890Ch—1900Dh) 1905Bh		46
46 bis				46 bis
47			)	47
48	4890Cf—1905Bf			48
66		)		66
67		)	)	67
68		)	)	68
69		)	)	69

(3) Annuité relative à des avances en travaux faits par la Compagnie du Nord pour la suppression des passages à niveau de la Ceinture (R. D.). Le règlement définitif de cette annuité n'était pas encore effectué au 31 décembre 1905.

(1) Voir la note 1 de la page 172.

(2) Voir la note 5 de la page 173.

TABLEAU RÉCAPITULATIF
DES
TITRES FINANCIERS
ÉMIS OU PRIS EN CHARGE
PAR LA COMPAGNIE CONCESSIONNAIRE DU
RÉSEAU DU NORD
(avec références au texte de la Monographie)

Tableau II

178

TABLEAU DES TITRES FINANCIERS,

PAR LA COMPAGNIE DU

CHEMIN DE FER DU NORD (1)

Tableau II

ÉMIS OU PRIS EN CHARGE

INDICATIONS DES TITRES	NOMBRE de TITRES ÉMIS	CAPITAL REPRÉSENTÉ PAR TITRE	CAPITAL A AMORTIR		TITRES AMORTIS	MONTANT DE L'AMORTISSE- MENT	INTÉRÊT FIXE OU STATUTAIRE	CHARGES DU 31 DÉCEMBRE 1905 (dividende, moyennant intérêts et amortissement)
			ÉMIS	TOTAL				
I. — TITRES ÉMIS POUR LE								
Actions	525.000	231.875.000	400	210.000.000				
Obligations :								
Sociétés fusionnées (2) :								
Amiens-Boulogne	2.363	1.481.558	500	1.181.500	2.363	1.481.500	1870	20,00
Nord :								
Emprunt 3/0/0 (3) {Ancien (4) ..	3.512.614	1.385.993.923	500	1.064.724.500	680.512.354	432.000	1926 (6)	15,00
Emprunt 2 1/2 0/0 (5) ..	416.835	367.779	500	183.889.500	28.352.195	1947	73.244.769	—
TOTALS	4.483.186	1.774.990.477		2.359.795.500	18.969	9.484.500	1950	12,50
II. — TITRES PRIS EN								
CHARGE PAR LA COMPAGNIE								
Sociétés fusionnées :								
Actions	»	»	»	»	»	»		
Obligations :								
Lille-Béthune	(7)	500	(7)	495.9	15,00	1876Cc — 4878F.		
Picardie et Flandres ..	33.595	8.863.020	500	16.797.500	4.207	2.103.500	1964	15,00
Nord-Est. { 5 premières séries.	435.000	44.043.926	500	67.500.000	9.735	4.867.500	1977	15,00
	43.000	5.233.866	500	7.500.000	800	400.000	1980	15,00
TOTALS	183.595	35.462.812		91.975.000	14.742	7.374.800		2.916.460 (8)

CAPITAL AMORTI AU 31 DÉCEMBRE 1905		TITRES AMORTIS		MONTANT DE L'AMORTISSE- MENT		INTÉRÊT FIXE OU STATUTAIRE		CHARGES DU 31 DÉCEMBRE 1905 (dividende, moyennant intérêts et amortissement)	
23.800	9.253.609	4950	16,00	35.786.216	1857C — 1860A — 1860Bb — 1870De — 1880De — 1890Ce — 1900De — 1905Be.				
2.363	1.481.500	1870	20,00	»	1851Cc.				
680.512.354	432.000	1926 (6)	15,00	73.244.769	1860Ba — 1860Bb — 1870Da — 1870Db				
28.352.195		1950			1880Da — 1880Cb — 1890Ca — 1890Cb				
18.969	9.484.500	1950	12,50		1900Da — 1900Db — 1905Ba — 1905Bb.				
					109.030.985 (8)				

Voir à l'Index (p. 8) ; Fusions.

(5) Les obligations 2 1/2 0/0 présentent cette particularité que la Compagnie du Nord s'est réservé le droit de les rembourser au profit par anticipation, à quelque époque que ce soit. Elles sont émises par séries de 100.000.

(6) L'échéance de 1876 se rapporte à l'anniversaire de 1851; celle de 1877, aux émissions faites de 1855 à 1870; l'échéance de 1870 à trait aux obligations postérieures à 1851; celle de 1877 aux émissions faites de 1870 à 1876.

(7) Ne sont pas comprises dans les titres pris en charge par la Compagnie du Nord les 20.000 obligations Lille-Béthune dont le service des intérêts et de l'amortissement est en réalité apporté par la Société créée Lille-Valenciennes (V. 1878 F. la note).

(8) Dans ces charges n'entrent ni les frais accessoires des actions et obligations, ni certaines redavances nettes (V. 1876 SS. B et C, et 1878 F.) dont l'ensemble est compris dans les chiffres portés aux colonnes 13 et 15 du Résumé général (p. 167).

Tableau III

TABLEAU RÉCAPITULATIF
DES
LIGNES DE CHEMINS DE FER
CONSTITUANT AU 31 DÉCEMBRE 1905
OU AYANT CONSTITUÉ LE
RÉSEAU DU NORD

(avec références au texte de la Monographie)

TABLEAU DES LIGNES
CONCÉDÉES, ÉCHANGÉES, ABANDONNÉES OU SIMPLEMENT
(classes suivant l'ordre chronologique des concessions privi-

tivement accordées et d'après la désignation officielle des lignes)

NUMÉROS (ou lettres) d'ordre	CONCESSIONS DÉFINITIVES (bases des lois ordonnances ou décrets)	DÉSIGNATION DES LIGNES	LONGUEURS	1. — CHEMINS DE FER	
				Km.	RÉFÉRENCES AU TEXTE DE LA MONOGRAPHIE (ANNÉES ET PARAGRAPHS)
A	0. 6 juin 1836	Villers-Cotterêts à Port-aux-Perches (1).	9		
B	L. 9 juill. 1838	Lille à Dunkerque	85	1839	1836 — 1857Ae — 1859Bc — 1869Bf — 1875Ha — 1884.
1	0. 24 oct. 1844	Amiens à Boulogne	123	"	1838 — 1839A
2	0. 10 sept. 1845	Paris à la frontière belge par Lille et Valenciennes et raccordements (2)...	345 (3)	1842-1848	1842Rb — 1844A — 1844B — 1851Ca — 1859Bb — 1862A
3	..... d ^o	Lille à Calais et à Dunkerque et raccor- dements (4).....	151	1848-49-50	1840 — 1842Ba — 1842C — 1845C — 1847C — 1848 — 1851A
C	..... d ^o	Fampoux à Hazebrouck	54		— 1852A ^g — 1859Bb — 1869Bc — 1900C — 1903.
4	0. 29 déc. 1845	Greil à Saint-Quentin	102	"	1840 — 1842Ba — 1844A — 1845C — 1859Bb — 1869Bc — 1871C.
5	D. 19 fév. 1852	Saint-Quentin à Erquelinnes	87	1848-1849	1845G — 1847A — 1859Bb — 1869Bc.....
6	..... d ^o	Tergnier à Laon	30	1855	1852Aa — 1859Bb — 1869Bc — 1878G
D	..... d ^o	Laon à Reims	51	1857	1852Aa — 1853Dc — 1859Bb — 1869Bc.....
7	D. 20 juill. 1853	Greil à Beauvais	37	1857	1852Aa — 1853Dc — 1857Ad — 1857B
8	D. 13 août 1853	Busigny à Somain	50	1857	— 1857Ad — 1857B — 1859Bb — 1869Bc.....
9	..... d ^o	Saint-Denis à Greil (par Chantilly)	43	1858	1852Ab — 1853Da — 1857B — 1859Bb — 1869Bc — 1900C
			1859	1853Da — 1853Db — 1859Bb — 1869Bc — 1902B	8
					9

(1) Ligne industrielle destinée au transport des bestiaux et marchandises.
 (2) Ligne construite par l'Etat dans les conditions de la loi du 11 juin 1842 et dont les dépenses d'établissement ont été remboursées par la Compagnie du Nord (V. 1848, 1859 et 1852A^g).
 (3) Non compris les voies de service ci-après : 1^o le raccordement de la Chapelle à la Villette (1409^m),

construit à frais communs par les Compagnies du Nord et de l'Est ; 2^o le raccordement des lignes de Paris à Greil et d'Asnières à Pontcalle (2 616^m) ; construit à frais communs par les Compagnies du Nord et de l'Ouest ; 3^o l'embranchement de la gare Saint-Sauveur à Lille (1 kilomètre).

(4) Y compris 4 kilomètres pour l'embranchement maritime sur Calais.

Tableau III

184

Suite du Tableau des lignes

CONCÉDÉES, ÉCHANGEÉES, ABANDONNÉES OU SIMPLEMENT
EXPLOITÉES PAR LA COMPAGNIE DU NORD AU 31 DÉCEMBRE 1905
(classes suivant l'ordre chronologique des concessions primi-
tivement accordées et d'après la désignation officielle des lignes)

NUMÉROS (ou lettres) D'ORDRE	CONCESSIONS DEFINITIVES (Dates des lots, ordonnances ou décrets)	DÉSIGNATION DES LIGNES	LONGUEURS Km.	ANNÉES DE L'OUVERTURE A L'EXPLOITATION	
				ANNÉES DE L'OUVERTURE	RÉFÉRENCES AU TEXTE DE LA MONOGRAPHIE (ANNÉES ET PARAGRAPHS)
40	D. 19 août 1854 Hautmont à la frontière belge (par Feignies)...		10	1858-1860	4854B — 4858Aa — 4859Bb — 4859C — 4869Bc
41	D. 17 octob. 1854 Noyelles à Saint-Valery-sur-Somme		6	1858	1852Ab — 4854C — 4857Af — 4859Bb — 4869Bc — 4887A
42	D. 24 mars 1855 Docks de Saint-Ouen à la Petite Ceinture (1)		3	1862-1897	4855 — 4873H — 4875Hd — 4875Hh
43	D. 26 juin 1857 Paris à Soissons et raccordements		107	1860-1862-82	4857Aa — 4858B — 4859Bc — 4861A — 4861C — 4862A — 4868D
44	..... d°	Boulogne à Calais et raccordements (2)	41	1867-1868	4857Aa — 4859Bc — 4869Bf
45	..... d°	Amiens (Longueau) à Tergnier (Mennessis)	71	1868-1881	4857Aa — 4859Bc — 4861D — 4869Bf — 4875Hc
46	..... d°	Arras à Hazebrouck et Leforest et raccordements (3)	89	1860-1862-74	4857Aa — 4859Bc — 1862Bb — 4862Bc — 4869Bc
47	..... d°	Chantilly à Senlis	11	1862	4857Aa — 4859Bc — 4869Bf
48	..... d°	Pontoise à Saint-Ouen-l'Aumône et raccordement d'Auvers	4	1864	4857Aa — 4859Bc — 1869Bc — 4869Bf
49	..... d°	Ermont à Argenteuil (limite du réseau de l'Ouest)	5	1863	4857Aa — 4859Bc — 4869Bc — 4869Bf
20	..... d°	Rouen à Amiens et à Clères (4)	87	1867	4857Ab — 4859Bc — 4862D — 4868D — 4869Bf
21	D. 23 avril 1859 Embranchement de Ferrière-la-Grande		3	1861	4859A — 4880G — 4890Aa
22	D. 28 déc. 1859 Violaines à Bully-Grenay (5)		10	1862	4859D — 4863C — 4865A — 4872F — 4876Bc — 4876Ca

(1) Plus 1 kilomètre de prolongement jusqu'au port de Saint-Ouen.
(2) Non compris les 3 kilomètres de Saint-Pierre-les-Calais (compris à la ligne n° 3) ni la gare de Calais-maritime ouverte en 1882.
(3) Ligne des houillères du Pas-de-Calais.

185

françaises du Réseau du Nord

EXPLORÉES PAR LA COMPAGNIE DU NORD AU 31 DÉCEMBRE 1905
ANNÉES DE L'OUVERTURE
A
L'EXPLOITATION

NUMÉROS (ou lettres) D'ORDRE	ANNÉES DE L'OUVERTURE		NUMÉROS (ou lettres) D'ORDRE
	ANNÉES DE L'OUVERTURE	RÉFÉRENCES AU TEXTE DE LA MONOGRAPHIE (ANNÉES ET PARAGRAPHS)	
40	1858-1860	4854B — 4858Aa — 4859Bb — 4859C — 4869Bc	10
41	1858	1852Ab — 4854C — 4857Af — 4859Bb — 4869Bc — 4887A	11
42	1862-1897	4855 — 4873H — 4875Hd — 4875Hh	12
43	1860-1862-82	4857Aa — 4858B — 4859Bc — 4861A — 4861C — 4862A — 4868D	13
44	1867-1868	4857Aa — 4859Bc — 4869Bf	14
45	1868-1881	4857Aa — 4859Bc — 4861D — 4869Bf — 4875Hc	15
46	1860-1862-74	4857Aa — 4859Bc — 1862Bb — 4862Bc — 4869Bc	16
47	1862	4857Aa — 4859Bc — 4869Bf	17
48	1864	4857Aa — 4859Bc — 1869Bc — 4869Bf	18
49	1863	4857Aa — 4859Bc — 4869Bc — 4869Bf	19
20	1867	4857Ab — 4859Bc — 4862D — 4868D — 4869Bf	20
21	1861	4859A — 4880G — 4890Aa	21
22	1862	4859D — 4863C — 4865A — 4872F — 4876Bc — 4876Ca	22

(4) Ligne de 131 kilomètres de longueur concédée pour deux tiers à la compagnie du Nord. Elle est, par suite, comptée pour 87 kilomètres seulement dans le développement du Réseau du Nord.
(5) Ligne exploitée par la compagnie des mines de Béthune (V. 1870Bel).

Tableau III

486

Suite du Tableau des lignes

CONCÉDÉES, ÉCHANGÉES, ABANDONNÉES OU SIMPLEMENT

(classées suivant l'ordre chronologique des concessions primaires et d'après la désignation officielle des lignes)

NUMÉROS (ou lettres) D'ORDRE	CONCESSIONS PRÉMUNIES (dates des lois, ordonnances ou décrets)	DÉSIGNATION DES LIGNES	LONGUEURS Km.	ANNÉES DE L'OUVERTURE A L'EXPLOITATION	
				ANNÉES DE L'OUVERTURE A L'EXPLOITATION	RÉFÉRENCES AU TEXTE DE LA MONOGRAPHIE (ANNÉES ET PARAGRAPHES)
23	D. 5 juin	1861 Beauvais à Gournay	28	1870	1857Ac — 1859Bc — 1861A — 1869Bf
24	D. 14 juin	1861 Senlis à Crépy	23	1870	1857Ac — 1859Bc — 1861A — 1869Bf
25	D. 22 sept.	1861 Soissons à Anor et à la frontière belge (1)	403	1866-1870	1857Ac — 1859Bc — 1861A — 1866A — 1869Bf
26	D. 6 juill.	1862 Valenciennes à Aulnoye	35	1872	1862Ba — 1862Bb — 1865B — 1869Bf
27	.....d°.....	Aulnoye à Anor	32	1869	1857Ac — 1859Bc — 1862C — 1865B — 1869Bf
28	.....d°.....	Lille à la frontière (vers Tournai) (2)	13	1865	1862Ba — 1862Bb — 1863B — 1869Bf
29	D. 23 mai	1863 Dunkerque à la frontière (vers Furnes)	15	1870	1863A — 1870A — 1880C — 1881B — 1883Bd — 1883Bf — 1883Bf
30	D. 29 août	1863 Lille (Fives) à la Bassée (3)	24	1867-1869	1863C — 1865A — 1867B — 1872F — 1876Bc — 1876Ca — 1883Bf — 1883Bf
31	D. 11 juill.	1864 Lille à Valenciennes (Beuvrages)	43	1870	1864B — 1876B — 1878F — 1883Bf — 1883Bf
32	D. 5 nov.	1864 Arras à Étaples (4)	100	1875-1878	1864C — 1868A — 1868C — 1869Ba — 1869Bb — 1869Bf
33	D. 8 mars	1865 La Bassée à Béthune	17	1867-1869-74	1865A — 1872F — 1876Bc — 1876Ca — 1883Bf — 1883Bf
34	D. 26 mai	1866 Armentières à la frontière (vers Ostende)	3	1870	1866B — 1870A — 1881F — 1882A — 1883Bd — 1883Bf
E	D. 17 janv.	1867 Aire à Bergquette	6	1874	1867A — 1869C — 1872E
35	D. 15 mai	1869 Bouquemaison à Doullens	8	1872-1874	1869Aa — 1875Bf — 1883Ba — 1883Bf
36	.....d°.....	Doullens à Gamaches	74	1873-1876	1869Aa — 1881E — 1883Ba — 1883Bf
37	.....d°.....	Epéhy à la limite du département de la Somme (près Montdidier)	75	1873-1876	1869Ab — 1873C — 1879Da — 1880F — 1883Ba — 1901D

(1) Non compris la traversée de Lison (1.000 mètres), déjà comprise aux lignes 6 et D.
(2) Non compris 2 kilomètres déjà compris à la ligne n° 2.
(3) Y compris l'embranchement de Beuvry à Béthune-rivage (3 kilomètres).

187

françaises du Réseau du Nord

EXPLOITÉES PAR LA COMPAGNIE DU NORD AU 31 DÉCEMBRE 1905

l'exploitation accordées et d'après la désignation officielle des lignes)

Tableau III

NUMÉROS (ou lettres) D'ORDRE	ANNÉES DE L'OUVERTURE A L'EXPLOITATION	RÉFÉRENCES AU TEXTE DE LA MONOGRAPHIE (ANNÉES ET PARAGRAPHES)	ANNÉES DE L'OUVERTURE A L'EXPLOITATION		
			ANNÉES DE L'OUVERTURE A L'EXPLOITATION	RÉFÉRENCES AU TEXTE DE LA MONOGRAPHIE (ANNÉES ET PARAGRAPHES)	
1	1870	1857Ac — 1859Bc — 1861A — 1869Bf	23	1870	1864B — 1876B — 1878F — 1883Bf — 1883Bf
2	1870	1857Ac — 1859Bc — 1861A — 1869Bf	24	1870	1864C — 1868A — 1868C — 1869Ba — 1869Bb — 1869Bf
3	1872	1862Ba — 1862Bb — 1865B — 1869Bf	25	1872	1865A — 1872F — 1876Bc — 1876Ca — 1883Bf — 1883Bf
4	1869	1857Ac — 1859Bc — 1862C — 1865B — 1869Bf	27	1870	1866B — 1870A — 1881F — 1882A — 1883Bd — 1883Bf
5	1865	1862Ba — 1862Bb — 1863B — 1869Bf	28	1874	1867A — 1869C — 1872E
6	1870	1863A — 1870A — 1880C — 1881B — 1883Bd — 1883Bf	29	1874	1869Aa — 1875Bf — 1883Ba — 1883Bf
7	1870	1863C — 1865A — 1867B — 1872F — 1876Bc — 1876Ca — 1883Bf — 1883Bf	30	1872-1874	1869Aa — 1881E — 1883Ba — 1883Bf
8	1870	1864B — 1876B — 1878F — 1883Bf — 1883Bf	31	1873-1876	1869Ab — 1873C — 1879Da — 1880F — 1883Ba — 1901D
9	1870	1864C — 1868A — 1868C — 1869Ba — 1869Bb — 1869Bf	32	1873-1876	1869Ab — 1873C — 1879Da — 1880F — 1883Ba — 1901D
10	1870	1865A — 1872F — 1876Bc — 1876Ca — 1883Bf — 1883Bf	33	1873-1876	1869Ab — 1873C — 1879Da — 1880F — 1883Ba — 1901D
11	1870	1866B — 1870A — 1881F — 1882A — 1883Bd — 1883Bf	34	1873-1876	1869Ab — 1873C — 1879Da — 1880F — 1883Ba — 1901D
12	1874	1867A — 1869C — 1872E	E	1873-1876	1869Ab — 1873C — 1879Da — 1880F — 1883Ba — 1901D
13	1874	1869Aa — 1875Bf — 1883Ba — 1883Bf	35	1873-1876	1869Ab — 1873C — 1879Da — 1880F — 1883Ba — 1901D
14	1874	1869Aa — 1881E — 1883Ba — 1883Bf	36	1873-1876	1869Ab — 1873C — 1879Da — 1880F — 1883Ba — 1901D
15	1874	1869Ab — 1873C — 1879Da — 1880F — 1883Ba — 1901D	37	1873-1876	1869Ab — 1873C — 1879Da — 1880F — 1883Ba — 1901D

(1) Ligne construite par l'Etat dans les conditions de la loi du 11 juin 1842 sur autorisation faites par

(2) Non compris 2 kilomètres déjà compris à la ligne n° 2.

(3) Y compris l'embranchement de Beuvry à Béthune-rivage (3 kilomètres).

Tableau III

Suite du Tableau des lignes

CONCÉDÉES, ÉCHANGÉES, ABANDONNÉES OU SIMPLEMENT
(classées suivant l'ordre chronologique des concessions primi-
tivement accordées et d'après la désignation officielle des lignes)

NUMÉROS (ou lettres) d'ordre	CONCESSIONS DÉFINITIVES (dates des lois, ordonnances ou décrets)	DÉSIGNATION DES LIGNES	LONGUEURS km.	ANNÉES DE L'ÉVOLUTION A L'EXPLOITATION	
				RÉFÉRENCES AU TEXTE DE LA MONOGRAPHIE (ANNÉES ET PARAGRAPHES)	NUMÉROS (ou lettres) d'ordre
38	D. 22 mai 1869	Béthune (Fouquereuil) à Abbeville (1) . . .	89	1875-1879 1877-1880	1868A — 1869Ba — 1869Bb — 1869Bf
39	..... d ^o	Epinay à Luzarches (2)	26	1868A — 1869Ba — 1869Be — 1869Bf	39
40	..... d ^o	Lille à Comines (3)	45	1876	1869C — 1873E — 1876Ba — 1890Aa
41	..... d ^o	Tourcoing à Menin (4)	42	1879	1869C — 1873E — 1876Ba — 1890Aa
42	..... d ^o	Gravelines à Wattignies	20	1873	1869C — 1873E — 1876Ba — 1890Aa
43	..... d ^o	Boulogne (Hesdigneul) à Saint-Omer	53	1874	1869C — 1873E — 1876Ba — 1890Aa
44	D. 18 déc. 1869	Abancourt au Tréport	57	1872-1873	1869A — 1884D — 1883Ba — 1883Bf — 1899 .
45	L. 15 sept. 1871	Saint-Omer (Arques) à Berguette	21	1878	1869C — 1871B — 1873E — 1876Ba — 1878C — 1890Aa .
46	..... d ^o	Berguette à Armentières	34	1874	1869C — 1871B — 1873E — 1876Ba — 1890Aa
47	..... d ^o	Dunkerque à Calais (5)	37	1876	1869A — 1884D — 1883Ba — 1883Bf — 1899 .
48	..... d ^o	Somain à Roubaix et à Tourcoing et raccordements	45	1874-1878	1869C — 1871B — 1873E — 1876Ba — 1890Aa
49	..... d ^o	Maubeuge à Fournies et à Cousolre (6) .	47	1883	1869C — 1871B — 1873E — 1876Ba — 1878C — 1880C 1884C — 1890Aa
50	D. 26 oct. 1871	Saint-Amand à Blanc-Misseron	22	1875	1874D — 1876Bb — 1878F — 1883Bc — 1883Bf
51	..... d ^o	Saint-Amand à la frontière (vers Tournai) .	9	1880-1881	1874D — 1876Bb — 1878B — 1878F — 1883Bc — 1883Bf
52	D. 26 févr. 1872	Beuvrages à Bruay	1	1874	1872A — 1876Bb — 1878F — 1883Bc — 1883Bf
53	D. 6 juin 1872	Saint-Omer-en-Chaussée à Abancourt	32	1875	1872B — 1877 — 1883Ba — 1883Bf
54	..... d ^o	Gisors à Beauvais (Saint-Paul)	32	1875	1872B — 1873A — 1877 — 1883Ba — 1883Bf

(1) Ligne construite par l'Etat dans les conditions de la loi du 11 juin 1862 sur avances faites par la Compagnie et dont le quart reste à la charge de celle dernière (V. 1861, §§ Ba et Bc).

(2) Ligne construite par l'Etat dans les conditions de la loi du 11 juin 1862 (V. 1861Ba).

(3) Non compris 1 kilomètre sur le territoire belge à la frontière de Menin.

(4) Non compris 1 kilomètre de Bourbourg à Gravelines, compris à la ligne n° 41.

(5) Non compris 3 kilomètres rachetés à la Société des Établissements métallurgiques de Ferrière-la-Grande (V. supra; ligne n° 21).

Tableau III

françaises du Réseau du Nord

EXPLOITÉS PAR LA COMPAGNIE DU NORD AU 31 DÉCEMBRE 1905
tivement accordées et d'après la désignation officielle des lignes)

NUMÉROS (ou lettres) d'ordre	ANNÉES DE L'ÉVOLUTION A L'EXPLOITATION	RÉFÉRENCES AU TEXTE DE LA MONOGRAPHIE (ANNÉES ET PARAGRAPHES)	NUMÉROS (ou lettres) d'ordre
38	1875-1879	1868A — 1869Ba — 1869Bb — 1869Bf	38
39	1877-1880	1868A — 1869Ba — 1869Be — 1869Bf	39
40	1876	1869C — 1873E — 1876Ba — 1890Aa	40
41	1879	1869C — 1873E — 1876Ba — 1890Aa	41
42	1873	1869C — 1873E — 1876Ba — 1890Aa	42
43	1874	1869C — 1873E — 1876Ba — 1890Aa	43
44	1872-1873	1869A — 1884D — 1883Ba — 1883Bf — 1899 .	44
45	1878	1869C — 1871B — 1873E — 1876Ba — 1878C — 1890Aa .	45
46	1874	1869C — 1871B — 1873E — 1876Ba — 1890Aa	46
47	1876	1869C — 1871B — 1873E — 1876Ba — 1890Aa	47
48	1874-1878	1869C — 1871B — 1873E — 1876Ba — 1890Aa	48
49	1883	(1869C — 1871B — 1873E — 1876Ba — 1878C — 1880C 1884C — 1890Aa)	49
50	1875	1874D — 1876Bb — 1878F — 1883Bc — 1883Bf	50
51	1880-1881	1874D — 1876Bb — 1878B — 1878F — 1883Bc — 1883Bf	51
52	1874	1872A — 1876Bb — 1878F — 1883Bc — 1883Bf	52
53	1875	1872B — 1877 — 1883Ba — 1883Bf	53
54	1875	1872B — 1873A — 1877 — 1883Ba — 1883Bf	54

(5) Non compris 1 kilomètre sur le territoire belge à la frontière de Menin.

(6) Non compris 3 kilomètres rachetés à la Société des Établissements métallurgiques de Ferrière-la-Grande (V. supra; ligne n° 21).

Tableau III

Suite du Tableau des lignes

GONCÉDÉES, ÉCHANGÉES, ABANDONNÉES OU SIMPLEMENT
EXPLOITÉES PAR LA COMPAGNIE DU NORD AU 31 DÉCEMBRE 1905

françaises du Réseau du Nord
EXPLOITÉES PAR LA COMPAGNIE DU NORD AU 31 DÉCEMBRE 1905
lirement accordées et d'après la désignation officielle des lignes)

(classées suivant l'ordre chronologique des concessions primaires)

NUMÉROS (ou lettres) d'ordre	CONCESSIONS PRIMAIRES (bases des lois, ordonnances ou décrets)	DÉSIGNATION DES LIGNES	LONGUEURS km.	ANNÉES DE COUVERTURE A L'EXPLOITATION	
				ANNÉES DE COUVERTURE A L'EXPLOITATION	RÉFÉRENCES AU TEXTE DE LA MONOGRAPHIE (ANNÉES ET PARAGRAPHS)
55	D. 6 juin 1872	Breteuil-Gare à Breteuil-Ville	7	1875	1872B — 1877 — 1883Ba — 1883Bf
56	..... d ^o	Rochy-Condé à Saint-Just	29	1876	1872B — 1877 — 1883Ba — 1883Bf
57	..... d ^o	Beauvais (la Rue-Saint-Pierre) à Clermont	9	1878	1872B — 1873A — 1877 — 1883Ba — 1883Bf
58	..... d ^o	Clermont à Estrées-Saint-Denis	21	1879-1880	1872B — 1873A — 1877 — 1883Ba — 1883Bf
59	..... d ^o	Saint-Just à la limite du département de la Somme (vers Montdidier)	22	1873-1876	1872B — 1873B — 1873C — 18791a — 1883Ba
F	D. 6 juin 1872 D. 3 octob. 1872	Roye vers Pont-Sainte-Maxence (1)	40	1877	1872B — 1877
60	L. 15 juin 1872	Montsoult à Amiens (Saleux) (2)	106	1874-1877	1872C — 1875Hd — 1875Hh
61	..... d ^o	Cambray à la frontière (vers Dour) (3)	51	1876-1882	1872C — 1875Hd — 1875Hh — 1878B
64	..... d ^o	Cambray à la frontière (vers Dour) (3)	51	1882	1869C — 1872D — 1873E — 1876Ba — 1890Aa
62	D. 2 juill. 1872	Chauny (Rond-d'Orléans) à Anizy-Pinon (4)	19	1876	1873C — 1879Ba — 1883Ba — 1883Bf — 1901D
63	D. 2 mai 1873	Epéhy à Cambrai et raccordements	21	1876	1873D — 1883Ba — 1883Be — 1883Bf
64	D. 7 juill. 1873	Ermont à Valmondois	15	1880	1873F — 1876Rb — 1878F — 1883Ba — 1883Bf — 1883Bg
65	D. 11 sept. 1873	Valenciennes à Douzies-Maubeuge	33	1876	1873G — 1875Rb — 1883Ba — 1883Bf
66	D. 8 octob. 1873	Doullens à Arras	35	1876	1873G — 1875Rb — 1883Ba — 1883Bf
67	..... d ^o	Frévent à Bouquemaison	10	1894	1874A — 1878F — 1879B — 1883Bb — 1883Bf
68	D. 13 janv. 1874	Don à Templeuve	28	1879	1874A — 1876Rb — 1883Ba — 1883Be — 1883Bf
69	..... d ^o	Don à Hénin-Liétard	20	1895	1874A — 1879B — 1883Bb — 1883Bf
70	..... d ^o	Denain à Saint-Amand	17		

(1) Chemin ultérieurement remplacé par la ligne n^o 86 de Compiègne à Roye.

(2) Non compris 5 kilomètres déjà compris à la ligne n^o 50.

(3) Non compris la traversée de Quenoy (2 kilomètres), comprise à la ligne n^o 26.

Tableau III

NUMÉROS (ou lettres) d'ordre	ANNÉES DE COUVERTURE A L'EXPLOITATION	RÉFÉRENCES AU TEXTE DE LA MONOGRAPHIE (ANNÉES ET PARAGRAPHS)	ANNÉES DE COUVERTURE A L'EXPLOITATION	
			NUMÉROS (ou lettres) d'ordre	ANNÉES DE COUVERTURE A L'EXPLOITATION
(4) De Chauny au Rond-d'Orléans, la ligne n ^o 62 emprunte un chemin de fer concédé à la Société des manufactures de Saint-Gobain.				

Suite du Tableau des lignes

CONGÉDÉES, ÉCHANGÉES, ABANDONNÉES OU SIMPLEMENT
EXPLOITÉES PAR LA COMPAGNIE DU NORD AU 31 DÉCEMBRE 1903
(classées suivant l'ordre chronologique des concessions primi-
tivement accordées et d'après la désignation officielle des lignes)

NUMÉROS (ou lettres) d'ordre	CONCESSIONS obstruées (Dates des lois, ordonnances ou décrets)	DÉSIGNATION DES LIGNES	LONGUEURS km.	ANNÉES DE L'OUVERTURE A L'EXPLOITATION		RÉFÉRENCES AU TEXTE DE LA MONOGRAPHIE (ANNÉES ET PARAGRAPHES)	NUMÉROS (ou lettres) d'ordre
				1877	1877		
71	D. 6 juin 1874	Docks de Saint-Ouen à la Plaine-St-Denis et raccordement.....	4	4874C — 4875Hd — 4875Hh — 4894B	4874C — 4875Hd — 4875Hh — 4894B	71	
72	D. 11 juin 1874	Chemin de ceinture de Lille (1).....	6	4874D — 4883Bf	4874D — 4883Bf	72	
73	D. 19 juin 1875	Canaples à Amiens (Saint-Roch).....	24	4875A — 4875Ba — 4883Ba — 4883Bf.....	4875A — 4875Ba — 4883Ba — 4883Bf.....	73	
74	D. 6 juill. 1875	Cambray à Douai.....	27	4881 4875C — 4879Da — 4883Be — 4883Bf — 4902A	4875C — 4879Da — 4883Be — 4883Bf — 4902A	74	
75	.....d°.....	Aubigny-au-Bac à Somain et raccordem ^t .	14	4882 4875C — 4879Da — 4883Be — 4883Bf.....	4875C — 4879Da — 4883Be — 4883Bf.....	75	
76	.....d°.....	Aniche à Abbecon.....	3	4875C — 4879Da — 4883Be — 4883Bf	4875C — 4879Da — 4883Be — 4883Bf	76	
77	L. 3 août 1875	Douai (Pont de la Deule) à Orchies.....	17	4880 4875E — 4875Hd — 4875Hh	4875E — 4875Hd — 4875Hh	77	
78	.....d°.....	Orchies (Nomain) à la frontière (vers Tournai)	6	4883 4875E — 4875Hd — 4875Hh — 4880A	4875E — 4875Hd — 4875Hh — 4880A	78	
79	D. 17 août 1875	Haubourdin à Saint-André	11	4895 4875G — 4883Bb — 4883Bf	4875G — 4883Bb — 4883Bf	79	
80	L. 30 déc. 1875	Amiens (Longueau) à la vallée de l'Ourcq (la Ferté-Milon) (2).....	116	1880-1885 4875Ha — 4875He — 4875Hh — 4884.....	4875Ha — 4875He — 4875Hh — 4884.....	80	
81	.....d°.....	Abbeville à Eu et au Tréport	38	1882 4875Ha — 4875He — 4875Hh	4875Ha — 4875He — 4875Hh	81	
82	D. 24 fév. 1876	Bully-Grenay à Brias	30	1878 4876A — 4883Ba — 4883Bf	4876A — 4883Ba — 4883Bf	82	
83	D. 10 sept. 1876	Marcoing à Masnières	2	1880 4876D — 4879Da — 4883Ba — 4883Bf	4876D — 4879Da — 4883Ba — 4883Bf	83	
84	D. 12 déc. 1877	Ricourt à Ormoy-Villers et raccorde- ment.....	27	1882 4877 — 4883Ba — 4883Bf	4877 — 4883Ba — 4883Bf	84	
85	.....d°.....	Estrées-Saint-Denis à Verberie	12	1882 4877 — 4883Ba — 4883Bf	4877 — 4883Ba — 4883Bf	85	
86	.....d°.....	Compiègne à Roye	36	1881 4872B — 4877 — 4883Ba — 4883Bf	4872B — 4877 — 4883Ba — 4883Bf	86	

(1) Ligne joignant la gare Saint-Sauveur à la place de Dunkerque à Lille et affectée exclusivement au transport des marchandises.

(2) Non compris la traversée de Villers-Cotterets, comprise à la ligne n° 43.

Tableau III

194

Suite du Tableau des lignes

CONCÉDÉES, ÉCHANGÉES, ABANDONNÉES OU SIMPLEMENT
(classees suivant l'ordre chronologique des concessions prim

NUMÉROS (ou lettres) d'ordre	CONCESSIONS obtenues (Dates des lois, ordonnances ou décrets)	DÉSIGNATION DES LIGNES	— LONGUEURS km.	ANNEES de l'OUVERTURE à l'EXPLOITATION	
				ANNÉES de l'OUVERTURE à l'EXPLOITATION	RÉFÉRENCES AU TEXTE DE LA MONOGRAPHIE (ANNÉES ET PARAGRAPHES)
87	L. 20 nov. 1883	Le Cateau à Laon	76	1888-1896	1879B — 4881A — 1883Bb — 1883Bf
88	..... d°	Thiant à Lourches	12	1888	1879B — 1881A — 1883Bb — 1883Bf
89	..... d°	Ormoy à Mareuil-sur-Ourcq	22	1894	1879B — 4881A — 1883Bb — 1883Bf
90	..... d°	Laon à Liart (vers Mézières)	59	1888-1893	1879B — 4881A — 1883Bb — 1883Bf
G	..... d°	Armentières à Tourcoing et à Roubaix	19	»	1879B — 4883Bc — 1883Bf — 1904A
91	..... d°	Compiègne (Rethondes) à Soissons	33	1881	1875la — 1879C — 4881B — 1883Bd — 1883Bf
92	..... d°	Lens à Armentières	33	1882-1884	1879A — 1879B — 1882B — 1883A — 1883Bd — 1883Bf — 1890B
93	..... d°	Valenciennes au Cateau (1)	36	1883-1884	1879A — 1879B — 1883A — 1883Bd — 1883Bf — 1890B
94	..... d°	Busigny à Hirson	55	1885	1879A — 1879B — 1883Bd — 1883Bf — 1890B
95	D. 10 nov. 1888	Roubaix-Wattrelos à la frontière belge	4	1899	1879B — 1883Bc — 1883Bf — 1888
96	D. 14 mars 1892	Raccordement de Stains-Pierrefitte	1	1884	1892B
97	D. 6 août 1893	Avesnes à Sars-Poteries	15	1901	1879B — 1883Bc — 1883Bf — 1893
98	D. 2 avril 1897	Embranchements de Douai	4	»	1897
99	D. 10 janv. 1900	Embranchements d'Arras	4	1907	1900A
100	L. 12 avril 1900	Guise à Wimy et à Hirson (2)	39	»	1879B — 1883Bc — 1883Bf — 1900B
101	L. 11 janv. 1901	Roubaix à Tourcoing-les-Francs (3)	3	»	1901A
102	D. 9 janv. 1904	Saint-Ouen à Ermont et raccordements	11	1908	1901Ca — 1904A

(1) Non compris 1 kilomètre déjà compris aux lignes n° 26 et 61.
(2) Ligne à voie de 1 mètre, en remplacement d'un chemin de Wimy à Guise concédé à titre éventuel en 1883.

195

françaises du Réseau du Nord

EXPLOITÉES PAR LA COMPAGNIE DU NORD AU 31 DÉCEMBRE 1905
(lignes accordées et d'après la désignation officielle des lignes)

NUMÉROS (ou lettres) d'ordre	ANNÉES de l'OUVERTURE à l'EXPLOITATION	RÉFÉRENCES AU TEXTE DE LA MONOGRAPHIE (ANNÉES ET PARAGRAPHES)		NUMÉROS (ou lettres) d'ordre
		ANNÉES de l'OUVERTURE à l'EXPLOITATION	RÉFÉRENCES AU TEXTE DE LA MONOGRAPHIE (ANNÉES ET PARAGRAPHES)	
87	1888-1896	1879B — 4881A — 1883Bb — 1883Bf	87	
88	1888	1879B — 1881A — 1883Bb — 1883Bf	88	
89	1894	1879B — 4881A — 1883Bb — 1883Bf	89	
90	1888-1893	1879B — 4881A — 1883Bb — 1883Bf	90	
G	»	1879B — 4883Bc — 1883Bf — 1904A	G	
91	1881	1875la — 1879C — 4881B — 1883Bd — 1883Bf	91	
92	1882-1884	1879A — 1879B — 1882B — 1883A — 1883Bd — 1883Bf — 1890B	92	
93	1883-1884	1879A — 1879B — 1883A — 1883Bd — 1883Bf — 1890B	93	
94	1885	1879A — 1879B — 1883Bd — 1883Bf — 1890B	94	
95	1899	1879B — 1883Bc — 1883Bf — 1888	95	
96	1884	1892B	96	
97	1901	1879B — 1883Bc — 1883Bf — 1893	97	
98	»	1897	98	
99	1907	1900A	99	
100	»	1879B — 1883Bc — 1883Bf — 1900B	100	
101	»	1901A	101	
102	1908	1901Ca — 1904A	102	

(3) En remplacement d'un chemin d'Armentières à Tourcoing et à Roubaix concédé en 1883, à titre éventuel seulement.

Tableau III

196

Suite du Tableau des lignes

CONCÉDÉES, ÉCHANGÉES, ABANDONNÉES OU SIMPLEMENT

(Classées suivant l'ordre chronologique des concessions primi-
tivement accordées et d'après la désignation officielle des lignes)

CONCESSIONS RÉSERVÉES (Dates des buts, ordonnances ou décrets)	DÉSIGNATION DES LIGNES	LONGUEURS km.	ANNÉES DE L'OUVERTURE A L'EXPLOITATION	RÉFÉRENCES AU TEXTE DE LA MONOGRAPHIE (ANNÉES ET PARAGRAPHS)	NUMÉROS (ou lettres) D'ORDRE
					403
I. 5 mars 1904	Lens à Bébières et raccordement	21	9 (3)	1901Ca — 1904B	403
9) (1)	Rivecourt à Aulnay-lès-Bondy et raccor- dements	62	9 (3)	1904Ca	404

II. — CHEMINS DE FER

a	b	c	d	e	ANNÉES DE L'OUVERTURE A L'EXPLOITATION	RÉFÉRENCES AU TEXTE DE LA MONOGRAPHIE (ANNÉES ET PARAGRAPHS)	NUMÉROS (ou lettres) D'ORDRE
					1900		
					1880B — 4898		a

D'INTÉRÊT LOCAL

III. — LIGNES DE

TRAMWAYS

b)

a)	b)	c)	d)	e)

(1) La concession du chemin de Rivecourt à Aulnay-lès-Bondy est devenue définitive en vertu d'une loi du 16 mars 1906.
(2) Chemin non concédé, mais exploité par la Compagnie du Nord.

(3) Lignes en construction (1908).

197

françaises du Réseau du Nord

EXPLOITÉES PAR LA COMPAGNIE DU NORD AU 31 DÉCEMBRE 1905

(Lignes en construction (1908).)

Tableau III

TABLE DES MATIÈRES

	Pages.
AVANT-PROPOS	IX
ABRÉVIATIONS	XV
INDEX ALPHABÉTIQUE	1

SECTION 1

PÉRIODE DE 1836 A 1854

Année 1836

Concession du chemin de Villers-Cotterets à Port-aux-Perches.....	15
---	----

Année 1838

Concession du chemin de Lille à Dunkerque.....	16
--	----

Année 1839

A. — Résiliation de la concession du chemin de Lille à Dunkerque...	16
B. — Modifications de cahiers des charges.....	16

Année 1840

Exécution par l'Etat des chemins de Lille et de Valenciennes à la frontière de Belgique.....	17
--	----

Année 1842

A. — Loi relative au mode d'exécution des grandes lignes de chemins de fer.....	17
---	----

	Pages.
B. — Exécution par l'Etat et dotation du chemin de Paris sur la frontière de Belgique.....	18
C. — Exploitation par l'Etat des chemins de Lille et de Valenciennes à la frontière de Belgique.....	19

Année 1844

A. — Tracé, dotation et mode de concession du chemin de Paris sur l'Angleterre.....	19
B. — Adjudication du chemin d'Amiens à Boulogne.....	19

Année 1845

A. — Loi sur la police des chemins de fer.....	20
B. — Loi sur les conditions des adjudications et sur la formation des Sociétés de chemins de fer.....	20
C. — Adjudication des chemins de Paris à la frontière de Belgique par Lille et Valenciennes et des embranchements sur Calais et Dunkerque.....	21
D. — Fondation de la Compagnie du Nord.....	21
E. — Modification du régime des acquisitions de terrains.....	22
F. — Adjudication du chemin de Fampoux à Hazebrouck.....	22
G. — Adjudication du chemin de Creil à Saint-Quentin.....	22

Année 1846

Ordonnance sur la police, la sûreté et l'exploitation des chemins de fer.....	23
---	----

Année 1847

A. — Fusion de la Compagnie de Creil à Saint-Quentin	23
B. — Restitution des cautionnements des Compagnies de chemins de fer.....	24
C. — Allocation de l'Etat pour l'achèvement du chemin de Paris à Lille et à Valenciennes.....	24
D. — Déchéance de la Compagnie de Fampoux à Hazebrouck.....	24

Année 1848

Remboursement des dépenses faites par l'Etat pour l'établissement de la ligne principale du Nord.....	25
---	----

Année 1849

	Pages.
Abaissement de la valeur nominale des actions.....	25

Année 1851

A. — Raccordement des gares de La Chapelle et de La Villette.....	26
B. — Concession du chemin de Ceinture (R. D.). — Participation de la Compagnie du Nord.....	26
C. — Fusion de la Compagnie d'Amiens à Boulogne.....	27
D. — Situation générale au 31 décembre 1851.....	28
CARTE DU RÉSEAU DU NORD AU 31 DÉCEMBRE 1851	28

SECTION II

PÉRIODE DE 1852 A 1860

Année 1852

A. — Convention du 19 février 1852 entre l'Etat et la Compagnie du Nord.....	29
B. — Forme constitutionnelle des autorisations de chemins de fer...	30

Année 1853

A. — Exploitation du chemin de Charleroi à Erquelinnes.....	31
B. — Négociation des titres des Compagnies de chemins de fer.....	32
C. — Concession du chemin de fer de Creil à Beauvais.....	32
D. — Convention du 13 août 1853 entre l'Etat et la Compagnie du Nord.....	32
E. — Restitution du cautionnement de la Compagnie de Fampoux à Hazebrouck.....	33

Année 1854

A. — Exploitation du chemin de fer de Namur à Liège.....	33
B. — Concession du chemin de Hautmont à Mons.....	34
C. — Concession du chemin de Noyelles à Saint-Valéry.....	34

Année 1855

	Pages.
Concession du chemin des Docks de Saint-Ouen à la ligne de Petite Ceinture.....	35

Année 1857

A. — Convention du 21 juin 1857 entre l'Etat et la Compagnie du Nord	35
B. — Echange des lignes de Creil à Beauvais et de Laon à Reims...	37
C. — Augmentation du capital social de la Compagnie du Nord. — Nouveaux statuts.....	38
D. — Émission par l'Etat d'obligations trentenaires. — Subventions en argent.....	39

Année 1858

A. — Nouvelles lignes belges exploitées par la Compagnie du Nord..	40
B. — Tracé du chemin de Paris à Soissons.....	41

Année 1859

A. — Concession de l'embranchement de Ferrière-la-Grande.....	41
B. — Convention des 24 juillet 1858 et 11 juin 1859 entre l'Etat et la Compagnie du Nord.....	42
C. — Cession à la Compagnie du Nord du chemin de Hautmont à la frontière belge.....	45
D. — Concession du chemin de Violaines à Bully-Grenay.....	46

Année 1860

A. — Unité de régime des actions nouvelles et des actions anciennes de la Compagnie du Nord	46
B. — Résumé de la période de 1851 à 1860.....	47
a. — Capital réalisé.....	47
b. — Emissions d'obligations et taux des emprunts.....	47
c. — Dépenses d'établissement.....	48
d. — Résultats de l'exploitation.....	49
e. — Dividendes payés.....	49
f. — Garantie d'intérêt.....	50
g. — Développement des lignes.....	50
h. — Situation des concessions (ancien et nouveau réseau)...	51

SECTION III

PÉRIODE DE 1861 À 1870

Année 1861

	Pages.
A. — Classement et déclarations d'utilité publique de divers chemins.	53
B. — Exécution par l'Etat de diverses lignes de chemins de fer.....	54
C. — Seconde émission par l'Etat d'obligations trentenaires.....	54
D. — Tracé du chemin d'Amiens à Tergnier	54

Année 1862

A. — Raccordement de l'ancienne gare de Boulogne au chemin de Boulogne à Calais.....	55
B. — Convention du 16 juin 1862 entre l'Etat et la Compagnie du Nord	55
C. — Concession définitive du chemin d'Aulnoye à Anor.....	56
D. — Tracé du chemin de Rouen à Amiens	56

Année 1863

A. — Adjudication du chemin de Dunkerque à la frontière belge vers Furnes.....	57
B. — Chemin de Lille à Tournai. — Règlement international.....	57
C. — Concession du chemin de La Bassée à Lille.....	57

Année 1864

A. — Projet de convention entre l'Etat et la Compagnie du Nord....	58
B. — Fondation de la Compagnie de Lille à Valenciennes.....	58
C. — Adjudication du chemin d'Arras à Étaples.....	58

Année 1865

A. — Fondation de la Compagnie de Lille à Béthune.....	59
B. — Tracé des chemins de Valenciennes à Aulnoye et à Anor.....	59
C. — Loi sur les chemins de fer d'intérêt local.....	60

Année 1866

A. — Chemin de Soissons à la frontière belge. — Règlement international.....	60
--	----

	Pages.
B. — Concession du chemin d'Armentières à la frontière belge.....	61
C. — Rétrocession par le Réseau Nord de l'exploitation du chemin belge de Mons à Saint-Ghislain.....	61
D. — Situation du réseau belge exploité par la Compagnie du Nord..	61

Année 1867

A. — Concession d'un chemin d'Aire à Berguette.....	62
B. — Seconde voie sur le chemin de Lille à La Bassée.....	62
C. — Loi sur les Sociétés commerciales.....	62

Année 1868

A. — Classement et exécution par l'Etat de divers chemins.....	63
B. — Justifications financières à fournir à l'Etat.....	63
C. — Déchéance des concessionnaires du chemin d'Arras à Etaples..	64
D. — Elargissement de la plate-forme de divers chemins.....	64

Année 1869

A. — Premières concessions de chemins de fer d'intérêt local. — Fon- dation de la Compagnie de Picardie et Flandres.....	65
B. — Convention du 22 mai 1869 entre l'Etat et la Compagnie du Nord..	66
C. — Fondation de la Compagnie du Nord-Est.....	69

Année 1870

A. — Chemins de Dunkerque à Furnes et d'Armentières à Ostende. — Règlements internationaux.....	70
B. — Projet de reprise de l'exploitation du chemin de fer de Chimay.	70
C. — Loi sur les grands travaux publics.....	70
D. — Résumé de la période de 1861 à 1870.....	71
a. — <i>Capital réalisé</i>	71
b. — <i>Emissions d'obligations et taux des emprunts</i>	72
c. — <i>Dépenses d'établissement</i>	72
d. — <i>Résultats de l'exploitation</i>	73
e. — <i>Dividendes payés</i>	73
f. — <i>Garantie d'intérêt</i>	74
g. — <i>Développement des lignes concédées</i>	74
h. — <i>Situation des concessions (ancien et nouveau réseau)</i> ..	75
CARTE DU RESEAU DU NORD AU 31 DECEMBRE 1870	78

SECTION IV

PÉRIODE DE 1871 A 1880

Année 1871

	Pages.
A. — Conséquences de la guerre franco-allemande. — Garanties d'intérêt de 1870 à 1875 inclus.....	79
B. — Concession définitive de divers chemins à la Compagnie du Nord-Est.....	80
C. — Modification du tracé du chemin de Lille à Calais.....	80
D. — Concessions diverses à la Compagnie de Lille à Valenciennes..	80

Année 1872

A. — Concession de l'embranchement de Bruay.....	81
B. — Concessions de chemin d'intérêt local à la Compagnie du Nord	81
C. — Concession des chemins de Montsoult à Amiens et de Cambrai à la frontière belge vers Dour. — Réseau spécial.....	82
D. — Concession définitive du chemin de Chauny à Anizy-Pinon....	83
E. — Annulation de la concession du chemin d'Aire à Berguette.....	83
F. — Cession de l'exploitation du Réseau Lille-Béthune à la Compagnie de Lille à Valenciennes	83

Année 1873

A. — Rétrocession à la Compagnie d'Orléans à Rouen de plusieurs chemins d'intérêt local.....	83
B. — Rétrocession à la Compagnie de Picardie et Flandres du chemin de Saint-Just vers Montdidier.....	84
C. — Chemin d'intérêt local d'Epehy à Cambrai.....	84
D. — Adjudication du chemin d'intérêt local d'Ermont à Valmondois.	84
E. — Cession de l'exploitation du Réseau du Nord-Est à la Compagnie de Lille à Valenciennes. — Réseau Philippart.....	85
F. — Chemin d'intérêt local de Valenciennes à Douzies.....	85
G. — Chemins d'intérêt local de Doullens à Arras et de Frévent à Bouquemaison.....	86
H. — Substitution de la Compagnie du Nord à la Société des Docks de Saint-Ouen.....	86

Année 1874

A. — Chemins d'intérêt local concédés à la Compagnie de Lille à Valenciennes.....	87
---	----

	Pages.
B. — Loi du 23 mars 1874. — Indemnités de rachat.....	87
C. — Concession d'un chemin de jonction entre les Docks de Saint-Ouen et la gare de la Plaine Saint-Denis.....	88
D. — Concession du chemin de Ceinture de Lille.....	88
E. — Annuités aux Compagnies de chemin de fer.....	88

Année 1875

A. — Chemin d'intérêt local de Canaples à Amiens.....	89
B. — Cession à la Compagnie du Nord de divers chemins de fer d'intérêt local.....	89
C. — Concessions diverses à la Compagnie de Picardie et Flandres..	90
D. — Chemin de fer sous-marin entre la France et l'Angleterre.....	90
E. — Concession des chemins de Douai à Orchies et d'Orchies à la frontière belge vers Tournai	91
F. — Concession du chemin de Grande-Ceinture. — Participation du Réseau du Nord.....	91
G. — Concession du chemin de fer d'Haubourdin à Saint-André.....	92
H. — Convention du 30 décembre 1875 entre l'Etat et la Compagnie du Nord.....	92
I. — Déclaration d'utilité publique, classement et exécution par l'Etat de divers chemins non concédés.....	95

Année 1876

A. — Chemin d'intérêt local de Bully-Grenay à Brias.....	96
B. — Reprise, par le Réseau du Nord, de l'exploitation des lignes concédées aux Compagnies du Nord-Est, de Lille à Valenciennes et de Lille à Béthune.....	96
C. — Reprise, par le Réseau du Nord, des concessions de la Compagnie de Lille à Béthune.....	98
D. — Chemin d'intérêt local de Marcoing à Masnières.....	99
E. — Troisième émission par l'Etat d'obligations trentenaires.....	99
F. — Participation de la Compagnie du Nord dans la construction de chemins de fer d'intérêt local.....	100

Année 1877

Nouvelles concessions de chemins de fer d'intérêt local à la Compagnie du Nord.....	100
---	-----

Année 1878

A. — Sequestre administratif des chemins de fer. — Crédit d'un compte spécial	101
B. — Chemins de Saint-Amand vers Tournai et de Cambrai vers Dour. — Règlements internationaux.....	102

	Pages.
C. — Cession d'un raccordement à la Compagnie du Nord-Est.....	102
D. — Crédit de la rente 3 0/0 amortissable. — Son application aux lignes du Réseau du Nord.....	102
E. — Travaux de superstructure exécutés par l'Etat.....	103
F. — Faillite Philippart — Rétrocession à l'Etat des concessions de la Compagnie de Lille à Valenciennes.....	103
G. — Raccordement des chemins de fer de Saint-Quentin à Erquelines et de Maubeuge à Fourmies.....	104

Année 1879

A. — Déclarations d'utilité publique et exécution par l'Etat de divers chemins.....	104
B. — Loi de classement de chemins de fer d'intérêt général. — Programme Freycinet.....	105
C. — Travaux de superstructure exécutés par l'Etat.....	105
D. — Reprise, par le Réseau du Nord, des concessions de la Compagnie de Picardie et Flandres	106

Année 1880

A. — Chemin d'Orchies vers Tournai. — Règlement international ...	106
B. — Loi sur les chemins de fer d'intérêt local et les tramways.....	107
C. — Rachat par l'Etat de la partie française du chemin de Dunkerque à Furnes	107
D. — Exploitation provisoire pour le compte de l'Etat.....	108
E. — Travaux de superstructure exécutés par l'Etat.....	108
F. — Traité avec le département de la Somme pour le chemin d'Epéhy vers Saint-Just.....	109
G. — Cession à la Compagnie du Nord-Est de l'embranchement de Ferrière-la-Grande.....	109
H. — Dérogation à la loi sur la police des chemins de fer.....	109
I. — Résumé de la période de 1871 à 1880.....	109
a. — Capital réalisé.....	110
b. — Emissions d'obligations et taux des emprunts.....	110
c. — Dépenses d'établissement.....	111
d. — Résultats de l'exploitation.....	112
e. — Dividendes payés.....	112
f. — Garantie d'intérêt.....	113
g. — Développement des lignes.....	113
h. — Situation des concessions (ancien et nouveau réseau) ..	114

SECTION V

PÉRIODE DE 1881 A 1890

Année 1881

	Pages.
A. — Déclarations d'utilité publique et exécution par l'Etat de chemins non concédés	413
B. — Exploitation provisoire pour le compte de l'Etat	416
C. — Modification du tracé du chemin de Maubeuge à Fourmies	416
D. — Reprise par le Réseau du Nord des concessions de la Compagnie d'Abancourt au Tréport	416
E. — Reprise par le Réseau du Nord des concessions de la Compagnie de Frévent à Gamaches	417
F. — Rachat par l'Etat de la partie française du chemin d'Ostende à Armentières	417
G. — Exploitation des chemins de fer de Ceinture de Paris	418

Année 1882

A. — Exploitation provisoire du chemin d'Armentières à la frontière belge	418
B. — Exploitation provisoire du chemin de Lens à Bauvin-Provin ..	418

Année 1883

A. — Exploitation provisoire des chemins de Bauvin-Provin à Armentières et de Solesmes au Cateau	419
B. — Convention du 5 juin 1883 entre l'Etat et la Compagnie du Nord	419

Année 1884

Abandon de la ligne de Villers-Cotterets à Port-aux-Perches	126
---	-----

Année 1885

A. — Frais généraux et intérêts des avances faites par les Compagnies pour l'exécution des travaux	126
B. — Emission, par l'Etat, d'obligations sexennaires	127
C. — Concession de voies ferrées sur les quais des ports maritimes	127

Année 1886

	Pages.
A. — Nouveau mode de participation de la Compagnie du Nord dans la construction de chemin de fer d'intérêt local.....	128
B. — Suppression des passages à niveau de la Petite-Ceinture. — Participation du Réseau du Nord.....	129

Année 1887

A. — Rétrocession de l'exploitation du chemin de Noyelles à Saint-Valéry	129
B. — Exploitation de chemins de fer vicinaux belges par la Compagnie du Nord.....	130

Année 1888

Concession définitive du chemin de Roubaix-Wattrelos à la frontière belge.....	130
--	-----

Année 1890

A. — Reprise, par le Réseau du Nord, des concessions de la Compagnie du Nord-Est.....	131
B. — Imputation au compte du fonds de concours des travaux de parachèvement des lignes cédées par l'Etat.....	132
C. — Résumé de la période de 1881 à 1890.....	132
a. — Capital réalisé.....	133
b. — Emissions d'obligations et taux des emprunts.....	133
c. — Dépenses d'établissement.....	134
d. — Résultats de l'exploitation.....	135
e. — Dividendes payés.....	135
f. — Garantie d'intérêt.....	136
g. — Développement des lignes	136
h. — Situation des concessions (ancien réseau, nouveau réseau, régime de 1883).....	137

SECTION VI

PÉRIODE DE 1891 À 1900

Année 1892

A. — Suppression des émissions d'obligations sexennaires.....	139
B. — Rétrocession à la Compagnie du Nord de l'embranchement de Pierrefitte-Stains	139

Année 1893

	Pages.
Concession définitive du chemin d'Avesnes à Sars-Poteries	140

Année 1894

A. — Modification du mode de participation de la Compagnie du Nord dans la construction des chemins de fer d'intérêt local.	140
B. — Prolongement du chemin des Docks de Saint-Ouen.	141

Année 1896

Service maritime postal entre Calais et Douvres.....	144
--	-----

Année 1897

Chemins de fer sur voies publiques dans la ville de Douai.....	142
--	-----

Année 1898

Exploitation par la Compagnie du Nord du chemin d'intérêt local de Montérolier-Buchy à Saint-Saens	143
---	-----

Année 1899

Doublement de voies sur le chemin d'Abancourt au Tréport.....	144
---	-----

Année 1900

A. — Chemins de fer sur voies publiques dans la ville d'Arras.....	144
B. — Concession définitive du chemin de Guise à Wimy et à Hirson.	145
C. — Raccordement direct des chemins de Busigny à Somain et de Paris à la frontière belge par Valenciennes.....	145
D. — Résumé de la période de 1891 à 1900.....	145
a. — <i>Capital réalisé</i>	145
b. — <i>Emissions d'obligations et taux des emprunts</i>	146
c. — <i>Dépenses d'établissement</i>	147
d. — <i>Résultats de l'exploitation</i>	147
e. — <i>Dividendes payés</i>	148
f. — <i>Garantie d'intérêt</i>	149
g. — <i>Développement des lignes</i>	149
h. — <i>Situation des concessions (ancien réseau, nouveau ré- seau, régime de 1883)</i>	149

SECTION VII

PÉRIODE DE 1901 À 1905

Année 1901

	Pages.
A. — Abandon et remplacement de la concession du chemin d'Armentières à Ronbaix et à Tourcoing.....	451
B. — Décret modificatif de l'ordonnance de 1846 sur la police des chemins de fer.....	451
C. — Convention du 3 juin 1901 entre l'Etat et la Compagnie du Nord	452
D. — Doublement de voies sur le chemin de Saint-Just à Cambrai...	453

Année 1902

A. — Doublement de voies sur le chemin de Cambrai à Douai	453
B. — Quadruplement de voies entre Saint-Denis et Survillers.....	453
C. — Nouvelles obligations à court terme pour le service des garanties d'intérêt.....	454

Année 1903

Quadruplement de voies entre Douai et Leforest.....	454
---	-----

Année 1904

A. — Concession définitive du chemin de Saint-Ouen-les-Docks à Ermont.....	454
B. — Concession définitive du chemin de Lens à Brebières.....	455

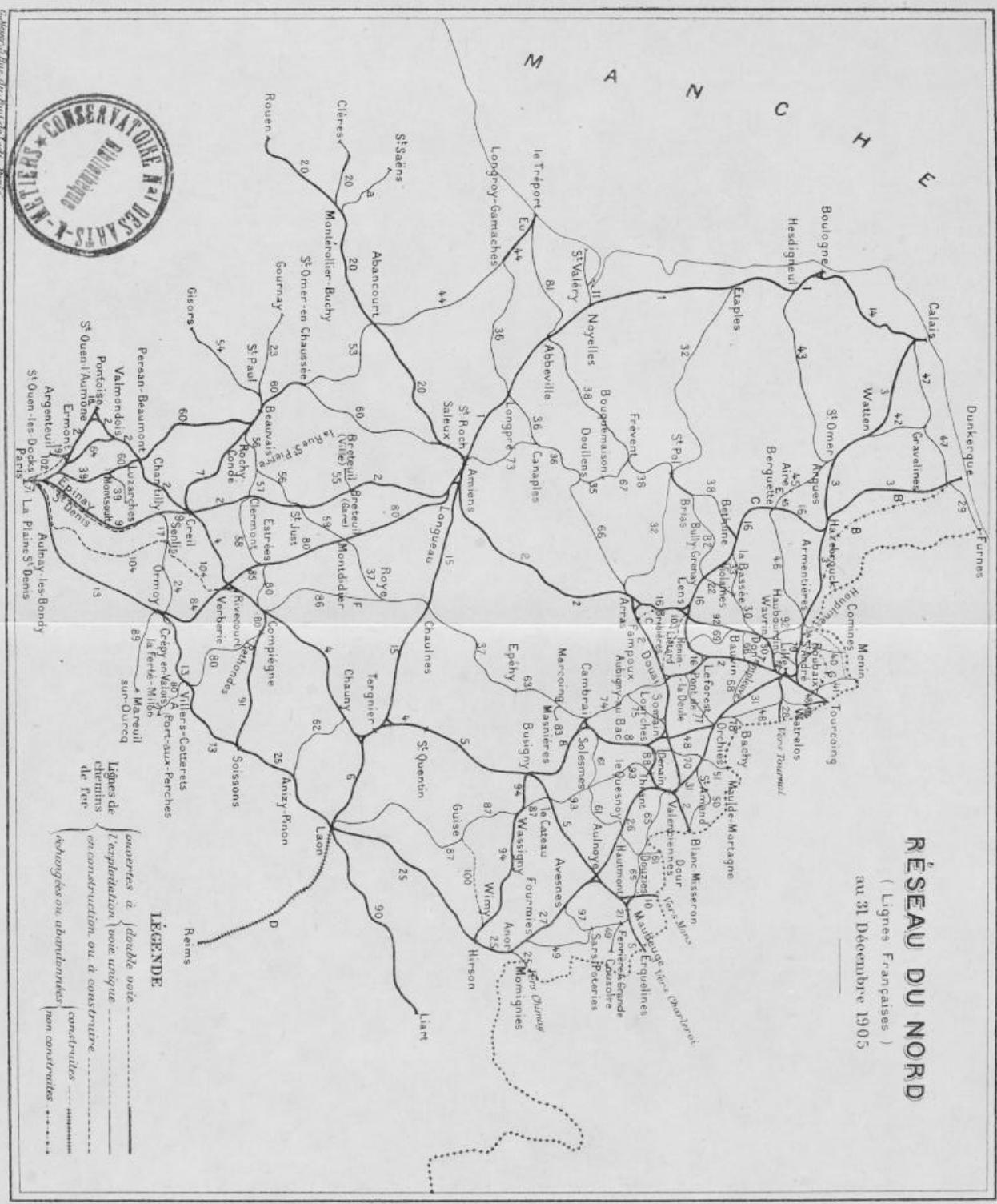
Année 1905

A. — Concession de voies ferrées sur le port de Dunkerque.....	455
B. — Résumé de la période de 1901 à 1905.....	455
a. — Capital réalisé.....	456
b. — Emissions d'obligations et taux des emprunts.....	456
c. — Dépenses d'établissement	457
d. — Résultats de l'exploitation.....	458
e. — Dividendes payés.....	458
f. — Garantie d'intérêt.....	458
g. — Développement des lignes.....	459
h. — Situation des concessions (ancien réseau, nouveau réseau, régime de 1883).....	459
C. — Résumé général de la vie économique du Réseau du Nord depuis ses origines jusqu'au 31 décembre 1905.....	460

	Pages.
TABLEAUX RÉCAPITULATIFS au 31 décembre 1905.	
I. — des Charges budgétaires de l'Etat	172
II. — des Titres financiers émis ou pris en charge par la Compagnie du Nord.....	178
III. — des Lignes de chemins de fer constituant ou ayant constitué le Réseau du Nord.....	182
CARTE DU RÉSEAU DU NORD AU 31 DÉCEMBRE 1905	(hors texte)

LE SEAU DU NORD

LE SEAU DU NORD
1903



TOURS, IMPRIMERIE DESLIS FRÈRES.



