

---

**BULLETIN DES LOIS**  
**DE LA RÉPUBLIQUE FRANÇAISE.**

**N° 1595.**

---

RÉPUBLIQUE FRANÇAISE.

*N° 27298. — Loi qui déclare d'utilité publique l'établissement, dans le département du Nord, d'un Chemin de fer d'intérêt local, à voie étroite, de Maubeuge à Villers-Sire-Nicole.*

Du 12 Août 1893.

(Promulguée au Journal officiel du 13 août 1893.)

LE SÉNAT ET LA CHAMBRE DES DÉPUTÉS ONT ADOPTÉ,

LE PRÉSIDENT DE LA RÉPUBLIQUE PROMULGUE LA LOI dont la teneur suit :

ART. 1<sup>er</sup>. Est déclaré d'utilité publique l'établissement, dans le département du Nord, d'un chemin de fer d'intérêt local, à voie d'un mètre de largeur entre les bords intérieurs des rails, de Maubeuge à Villers-Sire-Nicole.

2. La présente déclaration d'utilité publique sera considérée comme nulle et non avenue si les expropriations nécessaires à l'établissement de ladite ligne ne sont pas accomplies dans un délai de quatre ans, à partir de la promulgation de la présente loi.

3. Le département du Nord est autorisé à pourvoir à l'exécution de la ligne dont il s'agit, comme chemin de fer d'intérêt local, suivant les dispositions de la loi du 11 juin 1880 et conformément aux clauses et conditions de la convention et de l'avenant passés, les 7 octobre 1892 et 15 juin 1893, entre le préfet du Nord, d'une part, et M. *Alfred Lambert*, d'autre part, ainsi que du cahier des charges annexé à ladite convention.

Des copies certifiées de ces convention et cahier des charges seront annexées à la présente loi.

4. Pour l'application des dispositions des articles 13 et 14 du 11 juin 1880, le maximum du capital de premier établissement du chemin de fer désigné à l'article 1<sup>er</sup> est fixé à soixante-cinq francs (65,000<sup>f</sup>) par kilomètre, sans que la longueur à la maximum s'applique puisse excéder douze kilomètres cent mètres (12<sup>h</sup>500), et y compris les frais de constitution du capital, lesquels ne seront admis en compte que jusqu'à concurrence de six pour cent (6 p. 0/0) du montant de ce capital.

Le maximum de la charge annuelle pouvant incomber jusqu'au 31 décembre 1950, à partir de la mise en exploitation de la ligne entière, est fixé à douze mille cinq cents francs (12,500<sup>f</sup>).

Cette charge annuelle, comme son remboursement ultérieur calculée d'après les bases fixées à la convention précitée du 1892, pour les frais d'exploitation, le capital de premier établissement et l'intérêt à servir à ce capital.

5. Est approuvé le traité passé, le 17 juillet 1891, et son avenant, le 8 février 1893, entre la compagnie du chemin de fer du Nord et M. *Alfred Lambert*.

Les résultats desdits traité et avenant, en ce qui concerne la compagnie du chemin de fer du Nord, seront compris, en son compte annuel d'exploitation, dans son compte annuel d'exploitation.

Une copie certifiée conforme de ces traité et avenant sera annexée à la présente loi.

6. Aucune émission d'obligations ne sera faite par le concessionnaire de la ligne de Maubeuge à Villers-Sire-Nicole, soit pour la construction, soit pour l'exploitation de cette ligne.

7. L'enregistrement des traité ou avenant approuvés par la loi ci-dessus ne donnera lieu qu'à la perception du droit fixe de trois francs (3<sup>f</sup>).

La présente loi, délibérée et adoptée par le Sénat et par la Chambre des députés, sera exécutée comme loi de l'État.

Fait à Fontainebleau, le 12 Août 1893.

Signé : CARNOT

Le Ministre des finances,

Le Ministre des travaux publics,

Signé : P. PUYRAUT.

Signé : VIEYTER.

#### CONVENTION.

L'an 1892 et le 7 octobre,

Entre les soussignés :

M. *Vel-Durand*, préfet du département du Nord, officier de la Légion d'honneur, agissant au nom et pour le compte du département, en vertu :

1<sup>er</sup> De la loi du 10 août 1871 ;

- 2° De la loi du 11 juin 1880 sur les chemins de fer d'intérêt local;  
 3° Du décret du 6 août 1881, portant règlement d'administration publique et approuvant le cahier des charges type;  
 4° Du règlement d'administration publique, en date du 30 mars 1882;  
 5° Des délibérations du conseil général du Nord, en date des 30 août 1890, 9 avril 1891, 19 août 1891 et 24 août 1892,  
 D'une part;

Et M. *Alfred Lambert*, ingénieur civil, demeurant à Paris, boulevard de Magenta, n° 162,

D'autre part,

Il a été convenu ce qui suit :

ART. 1<sup>er</sup>. Le préfet du Nord concède à M. *Lambert* la construction et l'exploitation du chemin de fer d'intérêt local à voie d'un mètre (1<sup>m</sup>) de largeur, de Maubeuge à Villers-Sire-Nicole, d'une longueur de douze kilomètres cinq cents mètres (12<sup>k</sup>500) environ, conformément à l'avant-projet qui a servi de base à l'enquête d'utilité publique et au projet définitif à approuver ultérieurement.

2. Le concessionnaire exécutera et exploitera le chemin de fer qui fait l'objet de la présente convention en se conformant aux clauses et conditions du cahier des charges ci-annexé.

3. En cas d'insuffisance du produit brut annuel (impôts déduits) de la ligne pour couvrir les dépenses d'exploitation et l'intérêt, amortissement compris, du capital de premier établissement tel qu'il est fixé ci-après, le département s'engage à subvenir au paiement de cette insuffisance, tant à l'aide de ses revenus propres ou des subventions communales et particulières qu'à l'aide de la subvention de l'État, telle qu'elle est définie aux articles 13 et 14 de la loi du 11 juin 1880.

4. Quelle que soit l'insuffisance, le concessionnaire ne pourra prétendre recevoir du département, indépendamment de l'intervention de l'État, des communes et des particuliers, une somme annuelle supérieure à mille francs (1,000<sup>f</sup>) par kilomètre.

Les subventions départementales ne seront payables que pendant une période ne pouvant, en aucun cas, dépasser soixante années, ladite période commençant à la date de la mise en exploitation de la ligne entière.

Le paiement des subventions, quelles qu'elles soient, sera d'ailleurs subordonné aux restrictions prévues par les deux derniers paragraphes de l'article 13 de la loi du 11 juin 1880.

5. Pour les calculs auxquels donneront lieu les dispositions ci-dessus et l'application de la loi du 11 juin 1880, il est entendu :

1° Que le maximum du capital de premier établissement est fixé à soixante-cinq mille francs (65,000<sup>f</sup>) par kilomètre, y compris les dépenses relatives à la constitution du capital-actions, qui ne seront admises en compte que jusqu'à concurrence d'un maximum de six pour cent (6 p. 0/0) du capital-actions;

2° Que, pour le calcul des insuffisances, le taux de l'intérêt, amortissement compris, sera fixé à quatre francs quarante centimes pour cent (4<sup>f</sup>40 p. 0/0) sur le capital de premier établissement;

3° Que les dépenses d'exploitation et d'entretien ne seront admises en compte chaque année, que jusqu'à concurrence d'un maximum kilométrique déterminé par

la formule  $1500 + \frac{R}{2}$  dans laquelle R représente la recette brute, impôts déduits.

Si les dépenses réelles sont inférieures à ce maximum, elles seront majorées d'une prime égale aux deux tiers de l'économie réalisée;

4° Que la longueur de la ligne sera déterminée par un chainage continu, ayant pour extrémités les axes des bâtiments des voyageurs des stations extrêmes, ou, à leur défaut, les axes des trottoirs à établir pour le service des voyageurs; mais sous la réserve expresse que, quelle que soit cette longueur, elle ne sera pas comptée pour plus de douze kilomètres cinq cents mètres (12<sup>k</sup>500).

6. Le concessionnaire ne pourra être tenu d'établir plus de trois trains par jour dans chaque sens, tant que la recette brute, par kilomètre et par an, ne dépassera pas

quatre mille cinq cents francs (4,500<sup>f</sup>); plus de quatre trains, pour des recettes kilométriques annuelles comprises entre quatre mille cinq cents francs (4,500<sup>f</sup>) et cinq mille cinq cents francs (5,500<sup>f</sup>) et ainsi de suite, à raison d'un train en plus pour chaque augmentation de mille francs (1,000<sup>f</sup>) par kilomètre et par an.

Le préfet du Nord pourra, le concessionnaire entendu, et avec l'adhésion de l'État, exiger l'établissement d'un nombre de trains supérieur à celui prévu ci-dessus; en ce cas, il sera ajouté au maximum d'exploitation une somme de cinquante-dix centimes (0<sup>f</sup>70) par chaque train kilométrique ainsi imposé.

7. La subvention du département sera payée semestriellement et dans les six mois au plus tard, à partir de la production par le concessionnaire des pièces justificatives des recettes et dépenses établies dans les formes déterminées par la loi du 30 mars 1882.

En cas de retard apporté par l'État dans le paiement de la subvention qu'il lui est due, le département n'encourra aucune responsabilité.

Il est entendu, d'ailleurs, que le calcul de la garantie portera sur l'année pendant laquelle les paiements faits à la fin du premier semestre seront considérés comme acomptes, le règlement définitif devant être fait en fin d'année.

8. Le remboursement des sommes payées au concessionnaire par le département et par l'État sera fait dans les conditions énoncées par l'article 15 de la loi du 11 juin 1880, mais sous les réserves suivantes :

Une partie du capital kilométrique de premier établissement, fixée à quatre mille francs (50,000<sup>f</sup>), n'aura droit qu'à un prélèvement de quatre francs centimes pour cent (4<sup>f</sup>40 p. 0/0) par an et seulement jusqu'à la fin de la période de soixante années définie par l'article 4, ce capital de cinquante mille francs devant être tenu pour amorti dans ladite période de soixante ans. Le capital restant aura droit, pendant toute la durée de la concession, au prélèvement de six pour cent (6 p. 0/0) par an.

9. Dans le cas où, pour les besoins de la défense, l'autorité militaire oblige le concessionnaire à replier la partie de la ligne comprise entre Bersillies et Villers-Nicole, le département du Nord s'engage à garantir le concessionnaire des dommages de toute nature qui seraient la conséquence de cette mesure, par suite de la suspension des travaux existants et de la suppression de l'exploitation sur cette partie de la ligne.

10. Les matériaux de construction de la ligne et le matériel roulant seront fournis par la Compagnie française; le personnel de l'exploitation sera de nationalité française et les dépenses à accorder par le préfet dans certains cas particuliers.

11. La présente convention ne deviendra définitive que lorsqu'elle aura été approuvée par une loi et que l'État aura pris l'engagement de concourir au paiement de la garantie jusqu'à concurrence des maxima déterminés par l'article 15 de la loi du 11 juin 1880.

12. M. Alfred Lambert s'engage à constituer, dans le délai d'un an à partir de la présente déclaration d'utilité publique, une société anonyme qui se substituera à lui et qui sera solidairement responsable, avec lui et vis-à-vis du département et de la Compagnie du Nord, de tous les engagements qu'il aurait contractés envers eux.

Cette substitution devra être approuvée par décret délibéré en conseil d'État conformément à l'article 10 de la loi du 11 juin 1880.

13. Cette société devra réaliser intégralement et employer, dans les conditions de l'article 18 de la loi du 11 juin 1880, un capital-actions de quinze millions (15,000<sup>f</sup>) par kilomètre avant d'effectuer aucune partie des emprunts consentis par la Compagnie du chemin de fer du Nord.

14. Les frais de timbre et d'enregistrement de la présente convention sont à la charge du concessionnaire.

Fait double à Lille, les jour, mois et an que dessus.

Lu et approuvé :  
Le Préfet du Nord,  
Signé : VEL-DURAND.

Lu et approuvé :  
Signé : A. LAMBERT.

Enregistré à Lille, le 21 août 1893, folio 50, case 9. Reçu un franc vingt centimes. — Signé : BASUYAN.

## AVENANT À LA CONVENTION DU 7 OCTOBRE 1892.

Entre M. *Vel-Durand*, préfet du Nord, agissant au nom du département, et M. *Lambert*, ingénieur civil à Paris,

Il a été convenu que les modifications ci-après sont apportées à la convention et au cahier des charges relatifs au chemin de fer d'intérêt local de Maubeuge à Villers-Sire-Nicole :

1° La période fixée par le paragraphe 2 de l'article 4 de la convention du 7 octobre 1892 pour le paiement des subventions départementales prendra fin le 31 décembre 1950;

2° La durée de la concession, fixée à quatre-vingt-dix-neuf ans par l'article 34 du cahier des charges, est limitée à quatre-vingt-cinq ans à partir de la promulgation de la loi qui approuvera la concession.

Le 15 juin 1893.

Lu et approuvé :  
Signé : VEL-DURAND.

Lu et approuvé :  
Signé : A. LAMBERT.

Enregistré à Lille, le 21 août 1893, folio 50, case 10. Reçu un franc vingt-cinq centimes. — Signé : *Basayau*.

## CONVENTION.

Entre la compagnie anonyme du chemin de fer du Nord, dont le siège est à Paris, rue de Dunkerque, n° 18, représentée par :

MM. *Hippolyte-Gaston Griolet*,  
*André-Jean-Laurens de Waru*,  
*Joseph Hottinguer*,

Agissant en leur qualité d'administrateurs de ladite compagnie et sous réserve de l'approbation du présent traité par décision de l'assemblée générale des actionnaires,

D'une part;

Et M. *Alfred Lambert*, ingénieur civil, demeurant à Paris, boulevard de Magenta, n° 162, agissant tant en son nom personnel, comme concessionnaire d'une ligne d'intérêt local, à voie d'un mètre (1<sup>m</sup>) de largeur, de Maubeuge à Villers-Sire-Nicole, que comme se portant fort pour la société en formation pour la construction et l'exploitation de ladite ligne,

D'autre part,

Il a été exposé ce qui suit :

Le conseil général du département du Nord a, dans ses séances du 20 août 1890 et du 9 avril 1891, concédé à M. *Lambert* le chemin de fer à voie d'un mètre, de Maubeuge à Villers-Sire-Nicole, d'une longueur de douze kilomètres cinq cents mètres (12<sup>m</sup>500) environ.

Le département a accordé cette concession avec une garantie d'intérêt éventuelle et annuelle dont le maximum pourrait atteindre mille francs (1,000<sup>f</sup>) par kilomètre.

Conformément à l'article 13 de la loi du 11 juin 1880 et à l'article 12 du décret du 20 mars 1882, cette subvention motivera, de la part de l'État, une garantie d'intérêt pouvant être équivalente.

Dans ces circonstances, la compagnie du Nord et le concessionnaire de la ligne de Maubeuge à Villers-Sire-Nicole sont convenus des stipulations suivantes :

ART. 1<sup>er</sup>. En vue de dispenser M. *Lambert* ou la société à constituer par lui, pour le chemin de fer de Maubeuge à Villers-Sire-Nicole, de toute émission d'obligations ou autre emprunt, la compagnie du Nord consent à lui faire une avance jusqu'à concurrence d'une somme de cinquante mille francs (50,000<sup>f</sup>) par kilomètre au maximum.

2. L'avance ci-dessus énoncée ne sera exigible, pour la portion afférente à chaque de la ligne concédée, qu'après exécution des travaux ou livraison des matériels conditions prescrites par l'administration, sur la production de mémoires catifs desdits travaux et fournitures de matériaux, et aussi à la charge par le concessionnaire de justifier qu'il ne se trouve grevé d'aucune autre dette de concession.

Les sommes avancées par la compagnie du Nord produiront intérêt simple pour cent (4 p. 0/0) par an, à compter de chaque versement.

Le compte général des avances faites, ainsi que celui des intérêts sur chaque paiement partiel, sera arrêté après la mise en exploitation de la totalité de la ligne.

3. A la garantie des avances qui seront faites par la compagnie du Nord, *M. Lambert*, ès qualités, lui cède, délègue et transporte, ce qui est accepté par *MM de Waru et Hottinguer*, ès qualités, le montant, en principal et intérêts, des que *M. Lambert* ou la société du chemin de fer de Maubeuge à Villers-Sire-Nicole à recevoir de l'État et du département du Nord ou de toute autre part, à titre de d'intérêt ou pour toute autre cause, notamment en vertu du traité de concession du 16 juin 1891 et de la loi déclarative d'utilité publique, et ses droits jusqu'à concurrence de ladite avance à l'excédent annuel des recettes sur les dépenses de l'exploitation de la ligne de Maubeuge à Villers-Sire-Nicole, tel que cet excédent lui sera la compagnie qui exploitera.

A cet effet, *M. Lambert*, ès qualités, met et subroge la compagnie du Nord ses droits et actions contre l'État et le département du Nord résultant notamment du traité de concession et de la loi déclarative d'utilité publique, et aussi ses droits et actions contre la compagnie exploitante.

*M. Lambert*, ès qualités, s'oblige à réitérer ces transports et délégation, à toute réquisition de la compagnie du Nord, et à donner son concours à celle-ci pour lui faciliter le recouvrement des sommes transportées.

Il lui donne, dès à présent, tous pouvoirs et autorisations à l'effet de transporter la totalité des sommes et créances transportées et de les porter au crédit de la compagnie.

Tous pouvoirs sont donnés au porteur d'un double des présentes pour signifier partout où besoin sera.

*M. Lambert*, ès qualités, a remis à la compagnie du Nord, qui le reconnaît, l'application du traité passé, le 16 juin 1891, avec le département du Nord, par lequel s'est engagé notamment (art. 11) à constituer une société anonyme qui se sera constituée à lui et qui devra (art. 12) réaliser intégralement et employer le capital stipulé dans ledit traité avant de réclamer aucune partie des avances ci-dessus.

4. Les intérêts et le remboursement de l'avance énoncée à l'article 1<sup>er</sup> seront assurés par une annuité payable en deux termes égaux : les 1<sup>er</sup> et 15<sup>es</sup> juillet de chaque année.

Les annuités de remboursement ci-dessus stipulées seront calculées du montant de l'arrêté de compte jusqu'au 31 décembre 1950, d'après le taux moyen d'intérêt des obligations de la compagnie du Nord, pendant une année avant l'arrêté de compte.

En cas de non-paiement total ou partiel d'une annuité à l'échéance prévue, la compagnie du Nord restera, d'une façon quelconque, à la charge de la compagnie du Nord sur le montant des sommes à payer, ce qui restera dû produira intérêt à compter de l'échéance à raison de 4 p. 0/0 l'an à compter de l'échéance.

Les sommes restant dues au 31 décembre 1950 seront prélevées sur les produits nets de toute sorte, conformément aux prévisions de l'article 3<sup>o</sup>.

5. A raison des dispositions qui précèdent, la société du chemin de fer de Maubeuge à Villers-Sire-Nicole ne pourra céder son exploitation qu'à une compagnie approuvée par la compagnie du Nord.

La société du chemin de fer de Maubeuge à Villers-Sire-Nicole, s'engage, à n'entreprendre, en dehors des travaux que l'administration serait en droit d'imposer, aucun travaux nouveaux, lignes, embranchements, prolongements et à ne faire aucune émission d'obligations ou autre emprunt, sans l'assentiment de la compagnie du Nord, qui pourra, en conséquence, prendre à ce point de vue la communication des projets et de la comptabilité de ladite société.

6. La société du chemin de fer de Maubeuge à Villers-Sire-Nicole se réserve la faculté que lui accorde la compagnie du Nord de faire construire et entretenir son matériel roulant, machines, voitures et wagons, chariots, trucks, etc., dans les ateliers du chemin de fer du Nord.

7. Les parties font élection de domicile, savoir :

M. Lambert, en son nom et en celui de la société du chemin de fer de Maubeuge à Villers-Sire-Nicole, à Paris, boulevard de Magenta, n° 162.

Et la compagnie du Nord, en son siège social.

Cette élection de domicile sera attributive de juridiction.

8. Les frais des présentes et ceux qui en seront la conséquence, les droits d'enregistrement et impôts de toute nature auxquels elles pourront donner lieu seront à la charge de M. Lambert et de la société du chemin de fer de Maubeuge à Villers-Sire-Nicole.

9. Le présent traité ne deviendra définitif qu'aux conditions suivantes :

a) M. Lambert, ou la société à constituer par lui, obtiendra pour la ligne du chemin de fer de Maubeuge à Villers-Sire-Nicole les garanties prévues et notamment de l'État un concours équivalent à celui du département;

b) Ledit traité sera sanctionné par une loi autorisant la compagnie du Nord, conformément à l'article 3 de la loi du 20 novembre 1883, à en comprendre les résultats en recettes et en dépenses à son compte annuel d'exploitation.

Fait double à Paris, le 17 juillet 1891.

Signé : GRIOLET.  
DE WARU.  
HOTTINGUER.

Signé : A. LAMBERT.

Enregistré à Lille, le 21 août 1893, folio 50, case 9. Reçu un franc vingt-cinq centimes. — Signé : Basnyan.

#### AVENANT.

Entre les soussignés :

MM. Hippolyte-Gaston Griolet,  
André-Jean-Laurens de Waru,  
Omer-Henri Vallon,

Agissant en leur qualité d'administrateurs de la compagnie du chemin de fer du Nord,

D'une part;

Et M. Alfred Lambert, ingénieur civil, demeurant à Paris, boulevard de Magenta, n° 162, agissant tant en son nom personnel, comme concessionnaire d'une ligne d'intérêt local, à voie normale d'un mètre (1<sup>m</sup>) de largeur, de Maubeuge à Villers-Sire-Nicole, que comme se portant fort pour la société en formation pour la construction et l'exploitation de ladite ligne,

D'autre part;

Après avoir rappelé que, par acte sous signatures privées, en date, à Paris, du 17 juillet 1891, un traité a été conclu entre la compagnie du chemin de fer du Nord et M. Lambert, ingénieur civil, réglant les conditions de l'avance financière faite par la compagnie du chemin de fer du Nord à M. Lambert, en vue de la construction du chemin de fer d'intérêt local, à voie d'un mètre (1<sup>m</sup>) de largeur, de Maubeuge à Villers-Sire-Nicole,

Il a été exposé ce qui suit :

Par suite de la substitution à l'acte primitif de concession qui avait été passé le 16 juin 1891, entre le département du Nord et M. Lambert, de la nouvelle convention signée le 7 octobre 1892, les modifications suivantes sont apportées au traité d'avance financière ci-dessus désigné :

§ 1<sup>er</sup>. Le texte de ce paragraphe est complété ainsi qu'il suit :

« Le conseil général du département du Nord a, dans ses séances du 30 : du 9 avril 1891, du 19 août 1891 et du 24 août 1892, concédé, etc.... »

Art. 3, § 1<sup>er</sup> et 6. La date du traité de concession conclu entre le département Nord et M. Lambert devient 7 octobre 1892 au lieu de 16 juin 1891, date traitée.

De plus, les articles 11 et 12 du même traité, visés à ce même paragraphe, viennent, par suite du changement de numérotage des articles du nouveau traité, respectivement articles 12 et 13.

Fait à Paris, le 8 février 1893.

*Les Administrateurs de service  
de la compagnie du chemin de fer  
du Nord :*

Signé : DE WARU.  
VALLON.  
GRIOLET.

Lu et approuvé :

Signé : A. LAMBERT.

Enregistré à Lille, le 21 août 1893, folio 50, case 9. Reçu un franc vingtimes. — Signé : Basnyau.

CAHIER DES CHARGES.

TITRE I<sup>er</sup>.

TRACÉ ET CONSTRUCTION.

ART. 1<sup>er</sup>. Le chemin de fer d'intérêt local qui fait l'objet du présent cahier de charges partira de Maubeuge (compagnie du chemin de fer du Nord), pas près Maubeuge, Mairieux, Bersillies et Villers-Sire-Nicole. Sur certaines tracés, le chemin de fer empruntera les routes nationales n<sup>os</sup> 2 et 49 et la départementale n<sup>o</sup> 25.

2. Les travaux devront être commencés dans un délai d'un an à partir de la déclaration d'utilité publique. Ils seront poursuivis de telle façon que la ligne soit livrée à l'exploitation dans un délai de trois ans à partir de l'approbation finale du tracé définitif.

3. Aucun travail ne pourra être entrepris, pour l'établissement du chemin de fer, sans que les projets en aient été approuvés, conformément à l'article 3 de la loi du 11 juin 1880, pour les projets d'ensemble, par le conseil général et, pour les projets de détail des ouvrages, par le préfet, sous réserve de l'approbation spéciale du ministre des travaux publics, dans le cas où les travaux dépendent des cours d'eau ou des chemins dépendant de la grande voirie.

A cet effet, les projets d'ensemble, comprenant le tracé, les terrassements, le placement des stations, seront remis au préfet dans les six mois, au plus tard, de la loi déclarative d'utilité publique.

Le préfet, après avoir pris l'avis de l'ingénieur en chef du département, soumettra ces projets au conseil général, qui statuera définitivement, sauf le droit de réclamation au ministre des travaux publics, par le paragraphe 2 de l'article 3 de la loi, et le conseil général à statuer à nouveau sur lesdits projets.

L'une des expéditions des projets ainsi approuvés sera remise au concessionnaire avec la mention de la décision approbative du conseil général; l'autre restera aux mains du préfet.

Avant comme pendant l'exécution, le concessionnaire aura la faculté de proposer aux projets approuvés les modifications qu'il jugerait utiles, mais ces modifications ne pourront être exécutées que moyennant l'approbation de l'autorité compétente.

4. Le concessionnaire pourra prendre copie, sans déplacement, de tous les plans, nivellements et devis qui auraient été antérieurement dressés aux frais de l'Etat.



5. Les projets d'ensemble qui doivent être produits par le concessionnaire comprennent, pour la ligne entière ou pour chaque section de la ligne :

- 1° Un extrait de la carte au quatre-vingt-millième (1/80000);
- 2° Un plan général à l'échelle d'un dix-millième (1/10000);
- 3° Un profil en long à l'échelle d'un cinq-millième (1/5000) pour les longueurs et d'un millième (1/1000) pour les hauteurs, dont les cotes seront rapportées au niveau moyen de la mer, pris pour plan de comparaison. Au-dessous de ce profil, on indiquera, au moyen de trois lignes horizontales disposées à cet effet, savoir :

Les distances kilométriques du chemin de fer, comptées à partir de son origine;

La longueur et l'inclinaison de chaque pente ou rampe;

La longueur des parties droites et le développement des parties courbes du tracé, en faisant connaître le rayon correspondant à chacune de ces dernières;

- 4° Un certain nombre de profils en travers à l'échelle de cinq millimètres (0<sup>m</sup> 005) pour mètre et le profil-type de la voie à l'échelle de deux millimètres (0<sup>m</sup> 002) pour mètre;

- 5° Un mémoire dans lequel seront justifiées toutes les dispositions essentielles du projet, et un devis descriptif dans lequel seront reproduites, sous forme de tableaux, les indications relatives aux déclivités et aux courbes déjà données sur le profil en long.

La position des gares et stations projetées, celle des cours d'eau et des voies de communication traversées par le chemin de fer, des passages soit à niveau, soit en dessus, soit en dessous de la voie ferrée, devront être indiquées tant sur le plan que sur le profil en long; le tout sans préjudice des projets à fournir pour chacun de ces ouvrages.

6. Les terrains seront acquis, les ouvrages d'art et les terrassements seront exécutés et les rails posés pour une voie seulement, sauf l'établissement d'un certain nombre de gares d'évitement.

Le concessionnaire sera tenu d'exécuter à ses frais une seconde voie lorsque la recette brute kilométrique aura atteint le chiffre de trente-cinq mille francs (35,000<sup>f</sup>) pendant une année.

En dehors du cas prévu par le paragraphe précédent, il pourra, à toute époque de la concession, être requis, par le préfet au nom du département et par le ministre des travaux publics au nom de l'État, d'exécuter et d'exploiter une seconde voie sur tout ou partie de la ligne, moyennant le remboursement des frais d'établissement de ladite voie.

Si les travaux de la double voie requise ne sont pas commencés et poursuivis dans les délais et conditions prescrits par la décision qui les a ordonnés, l'administration pourra mettre le chemin de fer tout entier sous séquestre et exécuter elle-même les travaux.

Les terrains acquis pour l'établissement du chemin de fer ne pourront pas recevoir une autre destination.

7. La largeur de la voie entre les bords intérieurs des rails devra être d'un mètre (1<sup>m</sup>).

La largeur des locomotives et des caisses des véhicules, ainsi que de leur chargement, ne dépassera pas deux mètres cinquante centimètres (2<sup>m</sup> 50), et la largeur du matériel roulant, y compris toutes saillies, notamment celle des marchepieds latéraux, restera inférieure à deux mètres cinquante centimètres (2<sup>m</sup> 50); la hauteur du matériel roulant au-dessus des rails sera au plus de trois mètres soixante-dix centimètres (3<sup>m</sup> 70).

Dans les parties à deux voies, la largeur de l'entre-voie, mesurée entre les bords extérieurs des rails, sera de deux mètres (2<sup>m</sup>).

La largeur des accotements, c'est-à-dire des parties comprises de chaque côté entre le bord extérieur du rail et l'arête supérieure du ballast, sera de soixante-dix centimètres (0<sup>m</sup> 70).

L'épaisseur de la couche de ballast sera d'au moins trente-cinq centimètres (0<sup>m</sup> 35) et l'on ménagera, au pied de chaque talus du ballast, une banquettes de largeur telle que l'arête de cette banquettes se trouve à quatre-vingt-dix centimètres (0<sup>m</sup> 90) au moins de la verticale de la partie la plus saillante du matériel roulant.

Le concessionnaire établira, le long du chemin de fer, les fossés ou rigoles qui seront jugés nécessaires pour l'assèchement de la voie et pour l'écoulement des eaux.

Les dimensions de ces fossés et rigoles seront déterminées par le préfet, suivant les circonstances locales, sur les propositions du concessionnaire.

8. Les alignements seront raccordés entre eux par des courbes dont le rayon pourra être inférieur à cent mètres (100<sup>m</sup>).

Une partie droite de quarante mètres (40<sup>m</sup>) au moins de longueur devra être comprise entre deux courbes consécutives, lorsqu'elles seront dirigées en sens contraire.

Le maximum des déclivités est fixé à trente millièmes (0<sup>m</sup> 030).

Une partie horizontale de quarante mètres (40<sup>m</sup>) au moins devra être ménagée entre deux déclivités consécutives de sens contraire.

Les déclivités correspondant aux courbes de faible rayon devront être établies de telle sorte qu'il soit possible de faire se pourra.

Le concessionnaire aura la faculté, dans des cas exceptionnels, de proposer au conseil général les modifications qui lui paraîtraient utiles, mais ces modifications ne pourront être exécutées que moyennant l'approbation du préfet.

9. Le nombre et l'emplacement des stations ou haltes de voyageurs et des gares de marchandises seront arrêtés par le conseil général, sur les propositions du concessionnaire, après une enquête spéciale.

Il demeure toutefois entendu, dès à présent, que des stations seront établies dans les localités indiquées ci-après :

Maubeuge (qui sera commune avec la compagnie du Nord), Mairieux, Villers-Sire-Nicole. Un garage sera établi au faubourg de Valenciennes et un autre en pleine voie, dont trois entre le garage du faubourg de Valenciennes et un à Mairieux et un à Villers-Sire-Nicole. Il sera établi, dans la gare de jonction de Maubeuge, des moyens de transbordement commodes pour les voyageurs et les marchandises. Toutes les stations seront pourvues des voies et bâtiments nécessaires pour assurer dans de bonnes conditions le service des voyageurs et des marchandises.

Si, pendant l'exploitation, de nouvelles stations, gares ou haltes sont reconnues nécessaires, d'accord entre le département et le concessionnaire, il sera procédé à une enquête spéciale.

L'emplacement en sera définitivement arrêté par le conseil général, le conseil municipal et le préfet entendu.

Le nombre, l'étendue et l'emplacement des gares d'évitement seront déterminés par le préfet, le concessionnaire entendu; si la sécurité publique l'exige, le conseil général pourra, pendant le cours de l'exploitation, prescrire l'établissement de nouvelles gares d'évitement ainsi que l'augmentation des voies dans les stations et aux gares.

Le concessionnaire sera tenu, préalablement à tout commencement d'exploitation, de soumettre au préfet les projets de détail de chaque gare, station ou halte et de leur composition :

1<sup>o</sup> D'un plan à l'échelle d'un cinq-centième (1/500) indiquant les voies, les gares et les bâtiments et leur distribution intérieure, ainsi que la disposition de leur

2<sup>o</sup> D'une élévation des bâtiments à l'échelle d'un centimètre (0<sup>m</sup> 01) par

3<sup>o</sup> D'un mémoire descriptif, dans lequel les dispositions essentielles du projet seront justifiées.

10. Le concessionnaire sera tenu de rétablir les communications interrompues par le chemin de fer, suivant les dispositions qui seront approuvées par l'administration compétente.

11. Lorsque le chemin de fer devra passer au-dessus d'une route nationale, départementale, ou d'un chemin vicinal, l'ouverture du viaduc sera fixée par le conseil général, le conseil municipal ou le préfet, suivant le cas, en tenant compte des circulaires ministérielles; mais cette ouverture ne pourra, dans aucun cas, être inférieure à huit mètres (8<sup>m</sup>) pour la route nationale, à sept mètres (7<sup>m</sup>) pour la route départementale, à six mètres (6<sup>m</sup>) pour un chemin vicinal de grande communication ou d'intérêt public et à quatre mètres (4<sup>m</sup>) pour un simple chemin vicinal.

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

La hauteur entre les parapets sera au moins de trois mètres quatre-vingt centimètres (3<sup>m</sup> 90). La hauteur de ces parapets ne pourra, dans aucun cas, être inférieure à un mètre (1<sup>m</sup>).

Sur les lignes et sections pour lesquelles la compagnie exécutera les ouvrages d'art pour deux voies, la largeur des viaducs entre les parapets sera au moins de sept mètres (7<sup>m</sup>).

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

L'ouverture du pont entre les culées sera au moins de trois mètres quatre-vingt-dix centimètres (3<sup>m</sup> 90) pour les chemins à une voie et de sept mètres (7<sup>m</sup>) sur les lignes ou sections pour lesquelles le concessionnaire exécutera les ouvrages d'art pour deux voies. Cette largeur régnera jusqu'à deux mètres (2<sup>m</sup>) au moins au-dessus du niveau du rail. La distance verticale qui sera ménagée au-dessus des rails pour le passage des trains, dans une largeur égale à celle qui est occupée par les caisses des voitures, ne sera pas inférieure à quatre mètres trente centimètres (4<sup>m</sup> 30).

13. Dans le cas où des routes nationales ou départementales, ou des chemins vicinaux, ruraux ou particuliers, seraient traversés à leur niveau par le chemin de fer, les rails et contre-rails devront être posés sans aucune saillie ni dépression sur la surface de ces routes, et de telle sorte qu'il n'en résulte aucune gêne pour la circulation des voitures.

Le croisement à niveau du chemin de fer et des routes ne pourra s'effectuer sous un angle inférieur à quarante-cinq degrés (45°), à moins d'une autorisation formelle de l'administration supérieure.

L'ouverture libre des passages à niveau sera d'au moins six mètres (6<sup>m</sup>) pour les routes nationales et départementales et les chemins vicinaux de grande communication, et d'au moins quatre mètres (4<sup>m</sup>) pour tous les autres chemins.

Le préfet déterminera, sur la proposition du concessionnaire, les types des barrières qu'il devra poser aux passages à niveau, ainsi que les abris ou maisons de gardes à établir. Il peut dispenser d'établir des maisons de gardes ou des abris, et même de poser des barrières au croisement des chemins peu fréquentés.

La déclivité des routes et chemins aux abords des passages à niveau sera réduite à vingt millièmes (0<sup>m</sup> 020) au plus sur dix mètres (10<sup>m</sup>) de longueur de part et d'autre de chaque passage.

14. Lorsqu'il y aura lieu de modifier l'emplacement ou le profil des routes existantes, l'inclinaison des pentes et rampes sur les routes modifiées ne pourra excéder trois centimètres (0<sup>m</sup> 03) par mètre pour les routes nationales et cinq centimètres (0<sup>m</sup> 05) pour les routes départementales et les chemins vicinaux. Le préfet restera libre, toutefois, d'apprécier les circonstances qui pourraient motiver une dérogation à cette clause en ce qui touche les routes départementales et les chemins vicinaux; le ministre statuera en tout ce qui touche les routes nationales.

15. Le concessionnaire sera tenu de rétablir et d'assurer à ses frais, pendant la durée de sa concession, l'écoulement de toutes les eaux dont le cours aurait été arrêté, suspendu ou modifié par ses travaux, et de prendre les mesures nécessaires pour prévenir l'insalubrité pouvant résulter des chambres d'emprunt.

Les viaducs à construire à l'encontre des rivières, des canaux et des cours d'eau quelconques auront au moins trois mètres quatre-vingt-dix centimètres (3<sup>m</sup> 90) de largeur entre les parapets sur les chemins à une voie et sept mètres (7<sup>m</sup>) sur les chemins à deux voies, et ils présenteront en outre les garages nécessaires pour la sécurité des ouvriers de la voie. La hauteur des parapets ne pourra être inférieure à un mètre (1<sup>m</sup>).

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

Dans tous les cas où l'administration le jugera utile, il pourra être accolé aux ponts établis par le concessionnaire pour le service du chemin de fer une voie charretière ou une passerelle pour piétons. L'excédent de dépense qui en résultera sera supporté, suivant les cas, par l'État, le département ou les communes intéressées, d'après l'éva-

luation contradictoire qui sera faite par les ingénieurs ou les agents désignés par l'autorité compétente et par les ingénieurs de la compagnie.

16. Les souterrains à établir pour le passage du chemin de fer auront au moins trois mètres quatre-vingt-dix centimètres (3<sup>m</sup> 90) de largeur entre les pieds-droits au niveau des rails pour les chemins à une voie et sept mètres (7<sup>m</sup>) de largeur pour les lignes ou sections à deux voies. Cette largeur régnera jusqu'à deux mètres (2<sup>m</sup>) au moins au-dessus du niveau du rail. Des garages seront établis à cinquante (50<sup>m</sup>) de distance de chaque côté et seront disposés en quinconces d'un côté à l'autre. La hauteur sous clef au-dessus de la surface des rails sera de quatre mètres vingt-dix centimètres (4<sup>m</sup> 90).

La distance verticale qui sera ménagée entre l'intrados et le dessus des rails pour le passage des trains, dans une largeur égale à celle qui est occupée par les rails et les voitures, ne sera pas inférieure à quatre mètres trente centimètres (4<sup>m</sup> 30) au-dessus de la surface des rails. L'ouverture des puits d'aération et de construction des souterrains sera entourée d'une grille en maçonnerie de deux mètres (2<sup>m</sup>) de hauteur. Cette ouverture ne pourra être établie sur aucune voie publique.

17. A la rencontre des cours d'eau flottables ou navigables, le concessionnaire sera tenu de prendre toutes les mesures et de payer tous les frais nécessaires pour le service de la navigation ou du flottage n'éprouve ni interruption ni entrave pendant l'exécution des travaux.

A la rencontre des routes nationales ou départementales et des autres chemins publics, il sera construit des chemins et ponts provisoires, par les soins et aux frais du concessionnaire, partout où cela sera jugé nécessaire pour que la circulation n'éprouve ni interruption ni gêne.

Avant que les communications existantes puissent être interceptées, une reconnaissance sera faite par les ingénieurs de la localité, à l'effet de constater si les ouvrages provisoires présentent une solidité suffisante et s'ils peuvent assurer le service de la circulation.

Un délai sera fixé par l'administration pour l'exécution des travaux définitifs nécessaires à rétablir les communications interceptées.

18. Le concessionnaire n'emploiera, dans l'exécution des ouvrages, que des matériaux de bonne qualité; il sera tenu de se conformer à toutes les règles de l'art pour obtenir une construction parfaitement solide.

Tous les aqueducs, ponceaux, ponts et viaducs à construire à la rencontre des cours d'eau et des chemins publics ou particuliers seront en maçonnerie ou en fer, sauf les cas d'exception qui pourront être admis par l'administration.

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

Les rails seront en acier et du poids de vingt kilogrammes (20<sup>k</sup>) au moins par mètre courant sur les voies de circulation.

L'espacement maximum des traverses sera d'un mètre (1<sup>m</sup>) d'axe en axe.

19 a. Dans les sections où le tramway sera établi dans la chaussée, avec rails et voies de fer seront posées au niveau du sol, sans saillie ni dépression, sur le profil normal de la voie publique et sans aucune altération de ce profil, soit dans le sens transversal, soit dans le sens longitudinal, à moins d'une autorisation spéciale du préfet. Les rails seront compris dans un pavage ou un empierrement de vingt centimètres (0<sup>m</sup> 20) d'épaisseur, qui régnera dans l'entre-rails et à cinquante centimètres (0<sup>m</sup> 50) au moins de chaque côté, conformément aux dispositions prescrites par le préfet, sur la proposition du concessionnaire, qui restera chargé d'établir et de maintenir ce pavage ou cet empierrement.

La chaussée pavée ou empierrée de la voie publique sera d'ailleurs conservée telle qu'elle est établie avec des dimensions telles qu'en dehors de l'espace occupé par le matériel du chemin de fer (toutes saillies comprises), il reste une largeur libre de chaussée au moins deux mètres soixante centimètres (2<sup>m</sup> 60), permettant à une voiture ordinaire de se ranger pour laisser passer le matériel du chemin de fer avec le jeu nécessaire.

Un intervalle libre d'au moins un mètre dix centimètres (1<sup>m</sup> 10) de largeur sera réservé, d'autre part, entre le matériel de la voie ferrée (toutes saillies comprises) et la verticale de l'arête extérieure de la plate-forme de la voie publique.

Un contre-rail ne sera exigé que dans les parties en pavage.

19 b. Si la voie ferrée est établie sur un accotement qui, tout en restant accessible aux piétons, sera interdit aux voitures ordinaires, elle reposera sur une couche de ballast exclusivement composé de pierre cassée, de gravier ou de scories d'un mètre quatre-vingts centimètres (1<sup>m</sup> 80) de largeur et d'au moins trente-cinq centimètres (0<sup>m</sup> 35) d'épaisseur totale, qui sera arasée de niveau avec la surface de l'accotement relevé en forme de trottoir.

La partie de la voie publique qui restera réservée à la circulation des voitures ordinaires présentera une largeur d'au moins six mètres (6<sup>m</sup>), mesurée en dehors de l'accotement occupé par la voie ferrée et en dehors des emplacements qui seront affectés au dépôt des matériaux d'entretien de la route.

L'accotement occupé par la voie ferrée sera limité du côté de la route au moyen d'une bordure d'au moins douze centimètres (0<sup>m</sup> 12) de saillie, d'une solidité suffisante; dans les parties de routes et de chemins dont la déclivité dépassera trois centimètres (0<sup>m</sup> 03) par mètre, cette bordure sera accompagnée et soutenue par un demi-caniveau pavé qui n'aura pas moins de trente centimètres (0<sup>m</sup> 30) de largeur. Un intervalle libre de trente centimètres (0<sup>m</sup> 30) au moins sera réservé entre la verticale de l'arête de cette bordure et la partie la plus saillante du matériel de la voie ferrée; un autre intervalle libre d'au moins un mètre dix centimètres (1<sup>m</sup> 10) subsistera entre ce matériel et la verticale de l'arête extérieure de l'accotement de la route.

Les rails qui, à l'extérieur, seront au niveau de l'accotement régularisé, ne formeront sur l'entre-rails que la saillie nécessaire pour le passage des boudins des roues du matériel de la voie ferrée.

19 c. Dans les traverses des villes et des villages, les voies ferrées devront, à moins d'une autorisation spéciale du préfet, être établies avec rails noyés dans la chaussée entre les deux trottoirs ou du moins entre les deux zones à réserver pour l'établissement de trottoirs et suivant le type décrit à l'article 19 a.

Le minimum des largeurs à réserver est fixé d'après les cotes suivantes :

(A) Pour un trottoir, un mètre dix centimètres (1<sup>m</sup> 10).

(B) Entre le matériel de la voie ferrée (partie la plus saillante) et le bord d'un trottoir :

1° Quand on réserve le stationnement des voitures ordinaires, deux mètres soixante centimètres (2<sup>m</sup> 60);

2° Quand on supprime ce stationnement, trente centimètres (0<sup>m</sup> 30).

19 d. Le déchet résultant de la démolition et du rétablissement des chaussées sera couvert par des fournitures de matériaux neufs de la nature et de la qualité de ceux qui sont employés dans lesdites chaussées.

Pour le rétablissement des chaussées pavées au moment de la pose de la voie ferrée, il sera fourni, en outre, la quantité de boutisses nécessaire afin d'opérer ce rétablissement suivant les règles de l'art, en évitant l'emploi des demi-pavés.

Les vieux matériaux provenant des anciennes chaussées remaniées ou refaites à neuf qui n'auront pas trouvé leur emploi dans la réfection seront laissés à la libre disposition du concessionnaire.

Les fers, bois et autres éléments constitutifs des voies ferrées devront être de bonne qualité et propres à remplir leur destination.

20. Le chemin de fer sera séparé des propriétés riveraines par des murs, haies ou toute autre clôture dont le mode et la disposition seront agréés par le préfet. Le concessionnaire pourra, conformément à l'article 20 de la loi du 11 juin 1880, être dispensé de poser des clôtures sur tout ou partie de la voie, mais il devra fournir des justifications spéciales pour être dispensé d'en établir :

1° Dans la traversée des lieux habités;

2° Dans les parties contiguës à des chemins publics;

3° Sur dix mètres (10<sup>m</sup>) de longueur au moins de chaque côté des passages à niveau et des stations.

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

Les indemnités pour occupation temporaire ou pour détérioration de terrains, pour chômage, modification ou destruction d'usines, et pour tous dommages quelconques résultant des travaux, seront supportées et payées par le concessionnaire.

22. L'entreprise étant d'utilité publique, le concessionnaire est investi, pour l'exécution des travaux dépendant de sa concession, de tous les droits que les règlements confèrent à l'administration en matière de travaux publics, soit pour l'acquisition des terrains par voie d'expropriation, soit pour l'extraction, le transport, le dépôt des terres, matériaux, etc., et il demeure en même temps soumis aux obligations qui dérivent pour l'administration de ces lois et règlements.

23. Dans les limites de la zone frontière et dans le rayon de servitude des chemins fortifiés, le concessionnaire sera tenu, pour l'étude et l'exécution de ses travaux, de se soumettre à l'accomplissement de toutes les formalités et de toutes les conditions exigées par les lois, décrets et règlements concernant les travaux mixtes.

24. Si la ligne du chemin de fer traverse un sol déjà concédé pour l'exploitation d'une mine, les travaux de consolidation à faire dans l'intérieur de la mine pourraient être imposés par le ministre des travaux publics, ainsi que les dommages résultant de cette traversée pour les concessionnaires de la mine, seront à la charge du concessionnaire.

25. Si le chemin de fer doit s'étendre sur des terrains renfermant des carrières, et pour les traverser souterrainement, il ne pourra être livré à la circulation avant que les excavations qui pourraient compromettre la solidité aient été remblayées et consolidées. Les travaux que le ministre des travaux publics pourrait ordonner seront exécutés par les soins et aux frais du concessionnaire.

26. Les travaux seront soumis au contrôle et à la surveillance du préfet, autorité du ministre des travaux publics.

Ils seront conduits de manière à nuire le moins possible à la liberté et à la tranquillité de la circulation. Les chantiers ouverts sur le sol des voies publiques seront fermés et gardés pendant la nuit.

Les travaux devront être adjugés par lots et sur séries de prix, soit avec concurrence, soit sur soumissions cachetées entre entrepreneurs agréés à l'effet, si le conseil d'administration juge convenable, pour une entreprise de fourniture déterminée, de procéder par voie de régie ou de traité direct, il y a lieu, le conseil d'administration ou l'assemblée générale des actionnaires la sanction soit de la régie ou de traité.

Tout marché à forfait, avec ou sans séries de prix, passé avec un entrepreneur pour l'ensemble du chemin de fer, soit pour l'exécution des terrassements ou d'art, soit pour la construction d'une ou plusieurs sections du chemin, est, dans les cas, formellement interdit.

Le contrôle et la surveillance du préfet auront pour objet d'empêcher le concessionnaire de s'écarter des dispositions prescrites par le présent cahier des charges et de celles qui résulteront des projets approuvés.

27. A mesure que les travaux seront terminés sur des parties de chemin de fer susceptibles d'être livrées utilement à la circulation, il sera procédé à la reconnaissance et, s'il y a lieu, à la réception provisoire de ces travaux par un ou plusieurs commissaires que le préfet désignera.

Sur le vu du procès-verbal de cette reconnaissance, le préfet autorisera le concessionnaire, la mise en exploitation des parties dont il s'agit; après cette autorisation le concessionnaire pourra mettre lesdites parties en service et y percevoir les taxes déterminées. Toutefois, ces réceptions partielles ne deviendront définitives qu'après la réception générale et définitive du chemin de fer, laquelle sera faite dans la forme que les réceptions partielles.

28. Immédiatement après l'achèvement des travaux et au plus tard six mois après la mise en exploitation de la ligne ou de chaque section, le concessionnaire devra, à ses frais, un bornage contradictoire avec chaque propriétaire riverain en présence d'un représentant du département, ainsi qu'un plan cadastral du chemin de fer et de ses dépendances. Il fera dresser également à ses frais, et contradictoirement avec les agents désignés par le préfet, un état descriptif de tous les ouvrages d'art qui ont été exécutés, ledit état accompagné d'un atlas contenant les dessins cotés d'ouvrages.

Une expédition dûment certifiée des procès-verbaux de bornage, du plan cadastral et de l'état descriptif et de l'atlas sera dressée aux frais du concessionnaire et déposée dans les archives de la préfecture.

Les terrains acquis par le concessionnaire postérieurement au bornage général, en vue de satisfaire aux besoins de l'exploitation, et qui, par cela même, deviendront partie intégrante du chemin de fer, donneront lieu, au fur et à mesure de leur acquisition, à des bornages supplémentaires, et seront ajoutés sur le plan cadastral; addition sera également faite sur l'atlas de tous les ouvrages d'art exécutés postérieurement à sa rédaction.

## TITRE II.

### ENTRETIEN ET EXPLOITATION.

29. Le chemin de fer et toutes ses dépendances seront constamment entretenus en bon état, de manière que la circulation y soit toujours facile et sûre.

Les frais d'entretien et ceux auxquels donneront lieu les réparations ordinaires et extraordinaires seront entièrement à la charge du concessionnaire.

Si le chemin de fer, une fois achevé, n'est pas constamment entretenu en bon état, il y sera pourvu d'office à la diligence du préfet et aux frais du concessionnaire, sans préjudice, s'il y a lieu, de l'application des dispositions indiquées ci-après dans l'article 39.

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

29 a. Sur les sections où la voie ferrée est accessible aux voitures ordinaires (sections à rails noyés dans la chaussée), l'entretien, qui est à la charge du concessionnaire, comprend le pavage des entre-rails et de l'entre-voie, ainsi que des zones de cinquante centimètres (0<sup>m</sup> 50) qui servent d'accotements extérieurs aux rails.

29 b. Lorsque, pour la construction ou la réparation de la voie ferrée, il sera nécessaire de démolir des parties pavées ou empierrées de la voie publique situées en dehors des zones ou de l'accotement indiqués ci-dessus, il devra être pourvu par le concessionnaire à l'entretien de ces parties pendant une année à dater de la réception provisoire des travaux de réfection. Il en sera de même pour tous les ouvrages souterrains.

30. Le concessionnaire sera tenu d'établir à ses frais, partout où la nécessité en aura été reconnue par le préfet, des gardiens en nombre suffisant pour assurer la sécurité du passage des trains sur la voie et celle de la circulation sur les points où le chemin de fer traverse à niveau des routes ou chemins publics.

31. Le matériel roulant qui sera mis en circulation sur le chemin de fer concédé devra passer librement dans le gabarit dont les dimensions sont définies par le deuxième paragraphe de l'article 7.

Les machines locomotives seront construites sur les meilleurs modèles; elles devront consommer leur fumée et satisfaire d'ailleurs à toutes les conditions prescrites ou à prescrire par l'administration pour la mise en service de ce genre de machines.

Les voitures de voyageurs devront également être faites d'après les meilleurs modèles et satisfaire à toutes les conditions réglées ou à régler pour les voitures servant au transport des voyageurs sur les chemins de fer. Elles seront suspendues sur ressorts et pourront être à deux étages.

L'étage inférieur sera complètement couvert, garni de banquettes avec dossiers, fermé à glaces, muni de rideaux et éclairé pendant la nuit; l'étage supérieur sera couvert et garni de banquettes avec dossiers; on y accédera au moyen d'escaliers qui seront accompagnés, ainsi que les couloirs donnant accès aux places, de garde-corps solides d'au moins un mètre dix centimètres (1<sup>m</sup> 10) de hauteur utile.

Les dossiers et les banquettes devront être inclinés, et les dossiers seront élevés à la hauteur de la tête des voyageurs.

Il y aura des places de deux classes; on se conformera, pour la disposition particulière des places de chaque classe, aux prescriptions qui sont arrêtées par le préfet.

L'intérieur de chaque compartiment contiendra l'indication du nombre de places de ce compartiment.

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

Les voitures de voyageurs, les wagons destinés au transport des marchandises, des chaises de poste, des chevaux ou des bestiaux, les plates-formes et, en général, toutes les parties du matériel roulant, seront de bonne et solide construction.

Le concessionnaire sera tenu, pour la mise en service de ce matériel, de mettre à tous les règlements sur la matière.

Le nombre des voitures à frein qui doivent entrer dans la composition d sera réglé par le préfet en rapport avec les déclivités de la ligne.

Les machines locomotives, tenders, voitures, wagons de toute espèce, plate composant le matériel roulant, seront constamment tenus en bon état.

32. Le nombre minimum des trains qui desserviront tous les jours la ligne dans chaque sens est fixé à trois.

33. Le concessionnaire supportera les dépenses qu'entraînera l'exécution de nances, décrets, décisions ministérielles et arrêtés préfectoraux rendus ou par application de la loi du 15 juillet 1845 et de celle du 11 juin 1880, au service et de l'exploitation des chemins de fer.

Le concessionnaire sera tenu de soumettre à l'approbation du préfet les règlements de service intérieur relatifs à l'exploitation du chemin de fer.

Le préfet déterminera, sur la proposition du concessionnaire, le minimum et le maximum de la vitesse des convois de voyageurs et de marchandises sur les différentes sections de la ligne, la durée du trajet et le tableau de la marche des trains.

### TITRE III.

#### DURÉE, RACHAT ET DÉCHÉANCE DE LA CONCESSION.

34. La durée de la concession pour la ligne mentionnée à l'article 1<sup>er</sup> du cahier des charges commencera à courir de la date de la loi qui approuvera la concession. Celle-ci prendra fin quatre-vingt-dix-neuf ans après la promulgation de la loi.

35. A l'époque fixée pour l'expiration de la concession et par le seul fait de l'expiration, le département sera subrogé à tous les droits du concessionnaire sur le chemin de fer et ses dépendances, et il entrera immédiatement en jouissance de tous ses produits.

Le concessionnaire sera tenu de lui remettre en bon état d'entretien le chemin et tous les immeubles qui en dépendent, quelle qu'en soit l'origine, tels que les constructions des gares et stations, les remises, ateliers et dépôts, les maisons de garage. Il en sera de même de tous les objets immobiliers dépendant également du chemin, tels que les barrières et clôtures, les voies, changements de voies tournantes, réservoirs d'eau, grues hydrauliques, machines fixes, etc.

Dans les cinq dernières années qui précéderont le terme de la concession, le département aura le droit de saisir les revenus du chemin de fer et de les employer à rétablir en bon état le chemin de fer et ses dépendances, si le concessionnaire ne mettait pas en mesure de satisfaire pleinement et entièrement à cette obligation.

En ce qui concerne les objets mobiliers tels que le matériel roulant, le mobilier des stations, l'outillage des ateliers et des gares, le département se réserve le droit de reprendre en totalité ou pour telle partie qu'il jugera convenable, à dire d'expert, mais sans pouvoir y être contraint. La valeur des objets repris sera payée au concessionnaire dans les six mois qui suivront l'expiration de la concession et la remise du matériel au département.

Le département sera tenu, si le concessionnaire le requiert, de reprendre le matériel, combustibles et approvisionnements de tout genre, sur estimation faite à dire d'experts; et réciproquement, si le département le requiert, le concessionnaire sera tenu de céder ces approvisionnements de la même manière. Toutefois, le département ne pourra être obligé de reprendre que les approvisionnements nécessaires à l'exploitation du chemin pendant six mois.

36. Le département aura toujours le droit de racheter la concession. Si le rachat a lieu avant l'expiration des quinze premières années de l'exploitation, il se fera conformément au paragraphe 3 de l'article 11 de la loi du 11 juin 1880. Le terme de quinze ans sera compté à partir de la mise en exploitation effective de la ligne entière, ou au plus tard à partir de la fin du délai qui est fixé dans l'article 11 du présent cahier des charges, sans tenir compte des retards qui auraient eu lieu pendant l'exécution des travaux.

Si le rachat de la concession entière est demandé par le département après



ration des quinze premières années de l'exploitation, on réglera le prix du rachat en relevant les produits nets annuels obtenus par le concessionnaire pendant les sept années qui auront précédé celle où le rachat sera effectué, et en y comprenant les annuités qui auront été payées à titre de subvention; on en déduira les produits nets des deux plus faibles années et l'on établira le produit net moyen des cinq autres années.

Ce produit net moyen formera le montant d'une annuité qui sera due et payée au concessionnaire pendant chacune des années restant à courir sur la durée de la concession.

Dans aucun cas, le montant de l'annuité ne sera inférieur au produit net de la dernière des sept années prises pour terme de comparaison.

Le concessionnaire recevra, en outre, dans les six mois qui suivront le rachat, les remboursements auxquels il aurait droit à l'expiration de la concession, suivant les deux derniers paragraphes de l'article 35, la reprise de la totalité des objets mobiliers étant ici obligatoire, dans tous les cas, pour le département.

Le concessionnaire ne pourra élever aucune réclamation dans le cas où, le chemin concédé ayant été déclaré d'intérêt général, l'État sera substitué au département dans tous les droits que ce dernier tient de la loi du 11 juin 1880 et du présent cahier des charges.

Si l'État rachète la concession passé le terme de quinze années qui est fixé dans le paragraphe 1<sup>er</sup> du présent article, le rachat sera opéré suivant les dispositions qui précèdent. Dans le cas où, au contraire, l'État déciderait de racheter la concession avant l'expiration de ce terme, l'indemnité qui pourra être due au concessionnaire sera liquidée par une commission spéciale, conformément au paragraphe 3 de l'article 11 de la loi du 11 juin 1880.

37. Si le concessionnaire n'a pas remis au préfet les projets définitifs ou s'il n'a pas commencé les travaux dans les délais fixés par les articles 2 et 3, il encourra la déchéance, qui sera prononcée par le ministre des travaux publics après une mise en demeure, sauf recours au Conseil d'État par la voie contentieuse.

Dans ces deux cas, la somme de douze mille francs (12,000<sup>f</sup>) qui aura été déposée, ainsi qu'il sera dit à l'article 66, à titre de cautionnement, deviendra la propriété du département et lui restera acquise.

38. Faute par le concessionnaire d'avoir poursuivi et terminé les travaux dans les délais et conditions fixés par l'article 2, faute aussi par lui d'avoir rempli les diverses obligations qui lui sont imposées par le présent cahier des charges, et dans le cas prévu par l'article 10 de la loi du 11 juin 1880, il encourra soit la perte partielle de son cautionnement dans les conditions prévues par l'acte de concession, soit la perte totale de ce cautionnement, soit enfin la déchéance. Dans tous les cas, il sera statué sur la demande du département, après mise en demeure par le ministre des travaux publics, sauf recours au Conseil d'État par la voie contentieuse. Dans les deux premiers cas, le cautionnement sera reconstitué dans le mois de la décision ministérielle.

Dans le cas de déchéance, il sera pourvu tant à la continuation et à l'achèvement des travaux qu'à l'exécution des autres engagements contractés par le concessionnaire, au moyen d'une adjudication que l'on ouvrira sur une mise à prix des ouvrages exécutés, des matériaux approvisionnés et des parties du chemin de fer déjà livrées à l'exploitation.

Nul ne sera admis à concourir à cette adjudication s'il n'a été préalablement agréé par le préfet.

A cet effet, les personnes qui voudraient concourir seront tenues de déclarer, dans le délai qui sera fixé, leur intention, par écrit déposé à la préfecture et accompagné des pièces propres à justifier des ressources nécessaires pour remplir les engagements à contracter.

Ces pièces seront examinées par le préfet en conseil de préfecture. Chaque soumissionnaire sera informé de la décision prise en ce qui le concerne, et, s'il y a lieu, du jour de l'adjudication.

Les personnes qui auront été admises à concourir devront faire, soit à la caisse des dépôts et consignations, soit à la trésorerie générale du département, le dépôt de garantie, qui devra être égal au moins au trentième de la dépense à faire par le concessionnaire.

L'adjudication aura lieu suivant les formes indiquées aux articles 11, 12, 13, 15 et 16 de l'ordonnance royale du 10 mai 1829.

Les soumissions ne pourront être inférieures à la mise à prix.  
 Le nouveau concessionnaire sera soumis aux clauses du présent cahier de et substitué au concessionnaire évincé pour recevoir les subventions de tou à échoir aux termes de l'acte de concession; le concessionnaire évincé rece le prix que la nouvelle adjudication aura fixé.  
 La partie du cautionnement qui n'aura pas encore été restituée devien priété du département.

Si l'adjudication ouverte n'amène aucun résultat, une seconde adjudica tentée sur les mêmes bases, après un délai de trois mois. Cette fois, les so pourront être inférieures à la mise à prix. Si cette seconde tentative reste é sans résultat, le concessionnaire sera définitivement déchu de tous droits, e ouvrages exécutés, les matériaux approvisionnés et les parties de chemin d livrées à l'exploitation appartiendront au département.

39. Si l'exploitation du chemin de fer vient à être interrompue en tota partie, le préfet prendra immédiatement, aux frais et risques du concession mesures nécessaires pour assurer provisoirement le service.

Si, dans les trois mois de l'organisation du service provisoire, le conce n'a pas valablement justifié qu'il est en état de reprendre et de continuer tion et s'il ne l'a pas effectivement reprise, la déchéance pourra être pron le ministre des travaux publics. Cette déchéance prononcée, le chemin de fei ses dépendances seront mis en adjudication, et il sera procédé ainsi qu'il est ticle précédent.

40. Les dispositions des trois articles qui précèdent ne seraient pas appli la déchéance ne serait pas encourue dans le cas où le concessionnaire n' remplir ses obligations par suite de circonstances de force majeure dûment c

**TITRE IV.**

**TAXES ET CONDITIONS RELATIVES AU TRANSPORT DES VOYAGEUR ET DES MARCHANDISES.**

41. Pour indemniser le concessionnaire des travaux et dépenses qu'il s faire par le présent cahier des charges et sous la condition expresse qu'i plira exactement toutes les obligations, il est autorisé à percevoir, ponda durée de la concession, les droits de péage et les prix de transport ci-ap minés :

TARIF. 1° PAR TÊTE ET PAR KILOMÈTRE.		PAIX	
		de péage.	de transp.
<i>Grande vitesse.</i>			
Voyageurs...	Voitures couvertes, fermées à glaces et à banquettes rembourrées (1 <sup>re</sup> classe).....	0 050	0 025
	Voitures couvertes et fermées à vitres (2 <sup>e</sup> classe)...	0 037	0 018
Enfants.....	Au-dessous de trois ans, les enfants ne payent rien, à la condition d'être portés sur les genoux des personnes qui les accompagnent.		
	De trois à sept ans, ils payent demi-place et ont droit à une place distincte; toutefois, dans un même compartiment, deux enfants ne pourront occuper que la place d'un voyageur.		
	Au-dessus de sept ans, ils payent place entière.		
Chiens transportés dans les trains de voyageurs.....	(Sans que la perception puisse être inférieure à 0 <sup>e</sup> 50.)	0 013	0 007
<i>Petite vitesse.</i>			
Bœufs, vaches, taureaux, chevaux, mulets, bêtes de trait.....		0 07	0 03
Veaux et porcs.....		0 025	0 015
Moutons, brebis, agneaux, chèvres.....		0 010	0 010
Lorsque les animaux ci-dessus dénommés seront, sur la demande des expéditeurs, transportés à la vitesse des trains de voyageurs, les prix seront doublés.			

3° PAR TONNE ET PAR KILOMÈTRE.		PRIX		
		de péage.	de transport.	TOTAUX.
<i>Marchandises transportées à grande vitesse.</i>				
Huîtres. — Poissons frais. — Denrées. — Excédents de bagages et marchandises de toutes classes transportés à la vitesse des trains de voyageurs.....				
	fr. c.	fr. c.	fr. c.	
	0 25	0 20	0 45	
<i>Marchandises transportées à petite vitesse.</i>				
1 <sup>re</sup> classe. — Albâtre. — Armes. — Café. — Denrées coloniales. — Drogues. — Épicerie. — Objets manufacturés. — Œufs. — Produits chimiques non dénommés. — Gibier. — Spiritueux. — Sucre candi. — Tissus. — Viandes fraîches. — Vins en bouteilles.				
	0 12	0 08	0 20	
2 <sup>e</sup> classe. — Alcools en fûts. — Bitume. — Bois de menuiserie, de teinture et autres bois exotiques. — Boissons en fûts. — Charbons de bois. — Châtaignes et autres denrées alimentaires non dénommées. — Cotons. — Cuivres. — Farines. — Fers ouvrés. — Fontes moulées. — Huiles en fûts. — Laines. — Légumes farineux autres que les pommes de terre. — Pommes. — Levure sèche. — Lins bruts. — Marbre en bloc. — Plomb et autres métaux ouvrés ou non. — Riz. — Sucres raffinés. — Vins en fûts. — Vinaigre.....				
	0 09	0 07	0 16	
3 <sup>e</sup> classe. — Ardoises. — Blé. — Chaux et plâtres. — Coke. — Bois de charpente. — Perches. — Planches. — Chevrons. — Madriers. — Mâts. — Minerais autres que les minerais de fer. — Meuliers. — Fers en barres. — Fonte brute. — Grains. — Pommes de terre. — Pierre de taille. — Sel. — Sucre brut. — Mélasses....				
	0 07	0 06	0 12	
4 <sup>e</sup> classe. — Argile. — Betteraves. — Briques. — Cailloux. — Cendres pour engrais. — Engrais. — Houille. — Marne. — Minerai de fer. — Moellons. — Pavés. — Pierres à chaux et à plâtre. — Palpe. — Sable.....				
	0 06	0 04	0 10	
Les foin, fourrages, pailles et toutes marchandises ne pesant pas cinq cents kilogrammes sous le volume d'un mètre cube, par wagon et par kilomètre.....				
	.	.	0 65	
3° VOITURES ET MATÉRIEL ROULANT TRANSPORTÉS À PETITE VITESSE.				
<i>Par pièce et par kilomètre.</i>				
Wagon ou chariot (pouvant porter de trois à six tonnes).....				
	0 11	0 07	0 18	
Wagon ou chariot (pouvant porter plus de six tonnes).....				
	0 15	0 10	0 25	
Locomotive pesant de douze à dix-huit tonnes (ne traînant pas de convoi).....				
	1 80	1 20	3 00	
Locomotive pesant plus de dix-huit tonnes (ne traînant pas de convoi).....				
	2 60	1 80	4 40	
Tender de sept à dix tonnes.....				
	0 90	0 60	1 50	
Tender de plus de dix tonnes.....				
	.	.	.	
Les machines locomotives seront considérées comme ne traînant pas de convoi lorsque le convoi remorqué, soit de voyageurs, soit de marchandises, ne comportera pas un péage au moins égal à celui qui serait dû sur la locomotive avec son tender marchant sans rien traîner.				
Le prix à payer pour un wagon chargé ne pourra jamais être inférieur à celui qui serait dû pour un wagon marchant à vide.				
Voitures à deux ou quatre roues, à un fond et à une seule banquette dans l'intérieur.....				
	0 18	0 12	0 30	
Voitures à quatre roues, à deux fonds et à deux banquettes dans l'intérieur, omnibus, diligences, etc.....				
	0 22	0 18	0 40	
Lorsque, sur la demande des expéditeurs, les transports auront lieu à la vitesse des trains de voyageurs, les prix ci-dessus seront doublés.				
Dans ce cas, deux personnes pourront, sans supplément de prix, voyager dans les voitures à une banquette, et trois dans les voitures à deux banquettes, omnibus, diligences, etc.; les voyageurs excédant ce nombre payeront le prix des places de voyageurs de deuxième classe.				
Voitures de déménagement à deux ou quatre roues, à vide.....				
	0 15	0 10	0 25	
Ces voitures, lorsqu'elles seront chargées, payeront en sus des prix ci-dessus, par tonne de chargement et par kilomètre.....				
	0 09	0 07	0 16	

**4<sup>e</sup> SERVICE DES POMPES FUNÈRES ET TRANSPORT DES CERCEUILS.**

*Grande vitesse.*

Une voiture des pompes funèbres, renfermant un ou plusieurs cercueils, sera transportée aux mêmes prix et conditions qu'une voiture à quatre roues, à deux fonds et à deux banquettes.....  
 Chaque cercueil confié à l'administration du chemin de fer sera transporté, par les trains ordinaires, dans un compartiment isolé, au prix de.....  
 Et par les trains express, dans une voiture spéciale au prix de.....

PRIX		
de péage.	de transport.	TOTAL.
fr. c.	fr. c.	fr. c.
0 45	0 35	0 80
0 25	0 15	0 40
0 70	0 50	1 20

Les prix déterminés ci-dessus ne comprennent pas l'impôt dû à l'État.

Il est expressément entendu que les prix de transport ne seront dus au concessionnaire qu'autant qu'il effectuerait lui-même ces transports à ses frais et par ses propres moyens; dans le cas contraire, il n'aura droit qu'aux prix fixés pour le péage.

La perception aura lieu d'après le nombre de kilomètres parcourus. Tout kilomètre entamé sera payé comme s'il avait été parcouru en entier.

En ce qui concerne les marchandises, si la distance parcourue est inférieure à six kilomètres (6<sup>k</sup>), elle sera comptée pour six kilomètres (6<sup>k</sup>). En ce qui concerne les voyageurs, si la distance parcourue est inférieure à trois kilomètres (3<sup>k</sup>), elle sera comptée pour trois kilomètres (3<sup>k</sup>).

Le tableau des distances entre les diverses stations sera arrêté par le préfet d'après le procès-verbal de chainage dressé contradictoirement par le concessionnaire et les ingénieurs du contrôle. Ce chainage sera fait suivant la voie la plus courte, d'axe en axe, des bâtiments des voyageurs des stations extrêmes. Les tarifs proposés d'après cette base seront soumis à l'homologation du préfet ou du ministre des travaux publics, suivant les distinctions résultant de l'article 5 de la loi du 11 juin 1880.

Le poids de la tonne est de mille kilogrammes (1,000<sup>k</sup>).

Les fractions de poids ne seront comptées, tant pour la grande que pour la petite vitesse, que par centième de tonne ou par dix kilogrammes (10<sup>k</sup>).

Ainsi, tout poids compris entre zéro et dix kilogrammes payera comme dix kilogrammes (10<sup>k</sup>); entre dix et vingt kilogrammes, comme vingt kilogrammes (20<sup>k</sup>), etc.

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

Quelle que soit la distance parcourue, le prix d'une expédition quelconque, soit en grande, soit en petite vitesse, ne pourra être inférieur à quarante centimes (0<sup>f</sup> 40).

42. A moins d'une autorisation spéciale et révocable du préfet, tout train régulier de voyageurs devra contenir des voitures ou compartiments de toutes classes en nombre suffisant pour toutes les personnes qui se présenteraient dans les bureaux du chemin de fer.

43. Tout voyageur dont le bagage ne pèsera pas plus de trente kilogrammes (30<sup>k</sup>) n'aura à payer, pour le port de ce bagage, aucun supplément du prix de sa place.

Cette franchise ne s'appliquera pas aux enfants transportés gratuitement, et elle sera réduite à vingt kilogrammes (20<sup>k</sup>) pour les enfants transportés à moitié prix.

44. Les animaux, denrées, marchandises, effets et autres objets non désignés dans le tarif seront rangés, pour les droits à percevoir, dans les classes avec lesquelles ils auront le plus d'analogie, sans que jamais, sauf les exceptions formulées aux articles 45 et 46 ci-après, aucune marchandise non dénommée puisse être soumise à une taxe supérieure à celle de la première classe du tarif ci-dessus.

Les assimilations de classes pourront être provisoirement réglées par le concession-

naire; elles seront immédiatement affichées et soumises à l'administration, qui prononcera définitivement.

45. Les droits de péage et les prix de transport déterminés au tarif ne sont point applicables à toute masse indivisible pesant plus de trois mille kilogrammes (3,000<sup>k</sup>). Néanmoins, le concessionnaire ne pourra se refuser à transporter les masses indivisibles pesant de trois mille à cinq mille kilogrammes (3,000 à 5,000<sup>k</sup>); mais les droits de péage et les prix de transport seront augmentés de moitié.

Le concessionnaire ne pourra être contraint à transporter les masses pesant plus de cinq mille kilogrammes (5,000<sup>k</sup>).

Si, nonobstant la disposition qui précède, le concessionnaire transporte des masses indivisibles pesant plus de cinq mille kilogrammes (5,000<sup>k</sup>), il devra, pendant trois mois au moins, accorder les mêmes facilités à tous ceux qui en feraient la demande.

Dans ce cas, les prix de transport seront fixés par l'administration, sur la proposition du concessionnaire.

46. Les prix de transport déterminés au tarif ne sont point applicables :

1° Aux denrées et objets qui ne sont pas nommément énoncés dans le tarif et qui ne pèseraient pas deux cents kilogrammes (200<sup>k</sup>) sous le volume d'un mètre cube;

2° Aux matières inflammables ou explosibles, aux animaux et objets dangereux pour lesquels des règlements de police prescriraient des précautions spéciales;

3° Aux animaux dont la valeur déclarée excéderait cinq mille francs (5,000<sup>f</sup>);

4° A l'or et à l'argent, soit en lingots, soit monnayés ou travaillés, au plaqué d'or ou d'argent, au mercure et au platine, ainsi qu'aux bijoux, dentelles, pierres précieuses, objets d'art et autres valeurs;

5° Et, en général, à tous paquets, colis ou excédents de bagages pesant isolément quarante kilogrammes (40<sup>k</sup>) et au-dessous.

Toutefois, les prix de transport déterminés au tarif sont applicables à tous paquets ou colis, quoique emballés à part, s'ils font partie d'envois pesant ensemble plus de quarante kilogrammes (40<sup>k</sup>) d'objets envoyés par une même personne à une même personne. Il en sera de même pour les excédents de bagages qui pèseraient ensemble ou isolément plus de quarante kilogrammes (40<sup>k</sup>).

Le bénéfice de la disposition énoncée dans le paragraphe précédent, en ce qui concerne les paquets ou colis, ne peut être invoqué par les entrepreneurs de messageries et de roulage et autres intermédiaires de transport, à moins que les articles par eux envoyés ne soient réunis en un seul colis.

Dans les cinq cas ci-dessus spécifiés, les prix de transport seront arrêtés annuellement par le préfet, tant pour la grande que pour la petite vitesse, sur la proposition du concessionnaire.

En ce qui concerne les paquets ou colis mentionnés au paragraphe 5 ci-dessus, les prix de transport devront être calculés de telle manière qu'en aucun cas un de ces paquets ou colis ne puisse payer un prix plus élevé qu'un article de même nature pesant plus de quarante kilogrammes (40<sup>k</sup>).

47. Dans le cas où le concessionnaire jugerait convenable, soit pour le parcours total, soit pour les parcours partiels de la voie de fer, d'abaisser, avec ou sans conditions, au-dessous des limites déterminées par le tarif, les taxes qu'il est autorisé à percevoir, les taxes abaissées ne pourront être relevées qu'après un délai de trois mois au moins pour les voyageurs et d'un an pour les marchandises.

Toute modification de tarif proposée par le concessionnaire sera annoncée un mois d'avance par des affiches.

La perception des tarifs modifiés ne pourra avoir lieu qu'avec l'homologation du préfet ou du ministre des travaux publics, suivant les distinctions établies par l'article 5 de la loi du 11 juin 1880 et conformément aux dispositions de l'ordonnance du 15 novembre 1846.

La perception des taxes devra se faire indistinctement et sans aucune faveur.

Tout traité particulier qui aurait pour effet d'accorder à un ou plusieurs expéditeurs une réduction sur les tarifs approuvés demeure formellement interdit.

Toutefois, cette disposition n'est pas applicable aux traités qui pourraient intervenir entre le Gouvernement et le concessionnaire dans l'intérêt des services publics, ni aux réductions ou remises qui seraient accordées par le concessionnaire aux indigents.

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

48. Le concessionnaire sera tenu d'effectuer constamment avec soin, exactitude et célérité, et sans tour de faveur, le transport des voyageurs, bestiaux, denrées, marchandises et objets quelconques qui lui seront confiés.

Les colis, bestiaux et objets quelconques seront inscrits à la gare d'où ils partent et à la gare où ils arrivent, sur des registres spéciaux, au fur et à mesure de leur réception; mention sera faite, sur le registre de la gare de départ, du prix total dû pour le transport.

Pour les marchandises ayant une même destination, les expéditions auront lieu suivant l'ordre de leur inscription à la gare de départ.

Toute expédition de marchandises sera constatée, si l'expéditeur le demande, par une lettre de voiture, dont un exemplaire restera aux mains du concessionnaire et l'autre aux mains de l'expéditeur. Dans le cas où l'expéditeur ne demanderait pas de lettre de voiture, le concessionnaire sera tenu de lui délivrer un récépissé qui énoncera la nature et le poids du colis, le prix total du transport et le délai dans lequel ce transport devra être effectué.

49. Les animaux, denrées, marchandises et objets quelconques sont expédiés et livrés de gare en gare, dans les délais résultant des conditions ci-après exprimées:

1° Les animaux, denrées, marchandises et objets quelconques à grande vitesse seront expédiés par le premier train de voyageurs comprenant des voitures de toutes classes et correspondant avec leur destination, pourvu qu'ils aient été présentés à l'enregistrement trois heures avant le départ de ce train.

Ils seront mis à la disposition des destinataires, à la gare, dans le délai de deux heures après l'arrivée du même train;

2° Les animaux, denrées, marchandises et objets quelconques à petite vitesse seront expédiés dans le jour qui suivra celui de la remise.

Le maximum de durée du trajet sera fixé par le préfet, sur la proposition du concessionnaire.

Les colis seront mis à la disposition des destinataires dans le jour qui suivra celui de leur arrivée en gare.

Le délai total résultant des trois paragraphes ci-dessus sera seul obligatoire pour le concessionnaire.

Il pourra être établi un tarif réduit, approuvé par le préfet, pour tout expéditeur qui acceptera des délais plus longs que ceux déterminés ci-dessus pour la petite vitesse.

Pour le transport des marchandises, il pourra être établi, sur la proposition du concessionnaire, un délai moyen entre ceux de la grande et de la petite vitesse. Le prix correspondant à ce délai sera un prix intermédiaire entre ceux de la grande et de la petite vitesse.

Le préfet déterminera, par des règlements spéciaux, les heures d'ouverture et de fermeture des gares et stations, tant en hiver qu'en été, ainsi que les dispositions relatives aux denrées apportées par les trains de nuit et destinées à l'approvisionnement des marchés des villes.

Lorsque la marchandise devra passer d'une ligne sur une autre sans solution de continuité, les délais de livraison et d'expédition au point de jonction seront fixés par le préfet, sur la proposition du concessionnaire.

50. Les frais accessoires non mentionnés dans les tarifs, tels que ceux d'enregistrement, de chargement, de déchargement et de magasinage dans les gares et magasins du chemin de fer, seront fixés annuellement par le préfet, sur la proposition du concessionnaire. Il en sera de même des frais de transbordement qui seront faits dans les gares de raccordement de la ligne concédée avec une ligne présentant une largeur de voie différente.

51. Le concessionnaire sera tenu de faire, soit par lui-même, soit par un intermédiaire dont il répondra, le factage et le camionnage pour la remise au domicile des destinataires de toutes les marchandises qui lui seront confiées.

Le factage et le camionnage ne seront point obligatoires en dehors du rayon de l'octroi, non plus que pour les gares qui desserviraient soit une population agglomérée de moins de cinq mille habitants, soit un centre de population de cinq mille habitants situé à plus de cinq kilomètres de la gare du chemin de fer.

Les tarifs à percevoir seront fixés par le préfet, sur la proposition du concessionnaire. Ils seront applicables à tout le monde sans distinction.

Toutefois les expéditeurs et les destinataires resteront libres de faire eux-mêmes et à leurs frais le factage et le camionnage des marchandises.

52. A moins d'une autorisation spéciale du préfet, il est interdit au concessionnaire, conformément à l'article 14 de la loi du 15 juillet 1845, de faire directement ou indirectement avec des entreprises de transport de voyageurs ou de marchandises par terre ou par eau, sous quelque dénomination ou forme que ce puisse être, des arrangements qui ne seraient pas consentis en faveur de toutes les entreprises desservant les mêmes voies de communication.

Le préfet, agissant en vertu de l'article 50 de l'ordonnance du 15 novembre 1846, prescrira les mesures à prendre pour assurer la plus complète égalité entre les diverses entreprises de transport dans leurs rapports avec le chemin de fer.

## TITRE V.

### STIPULATIONS RELATIVES À DIVERS SERVICES PUBLICS.

53. Les fonctionnaires ou agents chargés de l'inspection, du contrôle et de la surveillance du chemin de fer seront transportés gratuitement dans les voitures de voyageurs.

La même faculté sera accordée aux agents des contributions indirectes et des douanes, chargés de la surveillance du chemin de fer dans l'intérêt de la perception de l'impôt.

54. Dans le cas où le Gouvernement aurait besoin de diriger des troupes et un matériel militaire ou naval sur l'un des points desservis par le chemin de fer, le concessionnaire sera tenu de mettre immédiatement à sa disposition tous ses moyens de transport.

Le prix du transport qui sera opéré dans ces conditions, ainsi que le prix du transport des militaires ou marins voyageant, soit en corps, soit isolément pour cause de service, envoyés en congé illimité ou en permission, ou rentrant dans leurs foyers après libération, sera payé conformément aux tarifs homologués.

Dans le cas où l'État s'engagerait à fournir une subvention par annuités au concessionnaire, le prix de ces transports sera fixé à la moitié des mêmes tarifs.

55. Le concessionnaire sera tenu, à toute réquisition, de mettre à la disposition de l'administration un ou plusieurs compartiments de deuxième classe à deux banquettes, ou un espace équivalent, pour le transport des prévenus, accusés ou condamnés et de leurs gardiens.

Il en sera de même pour le transport des jeunes délinquants recueillis par l'administration pour être transférés dans des établissements d'éducation.

L'administration pourra en outre requérir l'introduction, dans les convois ordinaires, de voitures cellulaires lui appartenant, à condition que les dimensions et le poids par essieu de ces voitures ne dépassent pas les dimensions et le poids à pleine charge du modèle le plus grand et le plus lourd qui sera affecté au service régulier du chemin de fer.

Le prix de ces transports sera réglé dans les conditions indiquées à l'article précédent.

56. Le concessionnaire sera tenu de réserver, dans chacun des trains circulant aux heures ordinaires de l'exploitation, un compartiment spécial de la deuxième classe ou un espace équivalent pour recevoir les lettres, les dépêches, ainsi que les agents du service des postes. L'espace réservé devra être fermé, éclairé et situé à l'étage inférieur des voitures.

L'administration des postes aura le droit de fixer à une voiture déterminée de chaque convoi une boîte aux lettres dont elle fera opérer la pose et la levée par ses agents.

Elle pourra installer à ses frais, risques et périls, et sous sa responsabilité, des appareils spéciaux pour l'échange des dépêches sans arrêt des trains.

L'administration des postes pourra aussi : 1° requérir un second compartiment dans les conditions indiquées au paragraphe 1°; 2° requérir l'introduction de voitures spéciales lui appartenant dans les convois ordinaires du chemin de fer, à condition que les dimensions et le poids par essieu de ces voitures ne dépassent pas les dimensions

et le poids à pleine charge du modèle le plus grand et le plus lourd qui sera affecté au service régulier du chemin de fer.

Les prix des transports qui pourront être requis dans les conditions ci-dessus seront payés par l'administration des postes conformément aux tarifs homologués, sauf dans le cas où l'État se serait engagé à fournir au concessionnaire une subvention par annuités. Dans ce cas, la mise à la disposition du service des postes d'un compartiment, en conformité du paragraphe 1<sup>er</sup> du présent article, sera effectuée gratuitement. Le prix de tous autres transports faits par le concessionnaire sur la réquisition de l'administration des postes est dès à présent fixé à la moitié des tarifs homologués.

Les facteurs des postes et des télégraphes en service seront transportés gratuitement dans les voitures de deuxième classe; les autres agents des postes et des télégraphes en service ne seront assujettis qu'à la moitié de la taxe dans le cas où la ligne serait subventionnée par le Trésor.

Dans le même cas, les matériaux nécessaires à l'établissement ou à l'entretien des lignes télégraphiques seront transportés à moitié prix des tarifs homologués.

L'administration des postes pourra enfin exiger, le concessionnaire et le département entendus, et après s'être mise d'accord avec le ministre des travaux publics, qu'un train spécial dans chaque sens soit ajouté au service ordinaire. Dans ce cas, que le chemin de fer soit subventionné ou non, les trois quarts des dépenses supplémentaires de toute nature que ce service spécial aura imposées au concessionnaire, déduction faite des produits qu'il aura pu en retirer, lui seront payés par l'administration des postes suivant le règlement qui en sera fait de gré à gré ou par deux arbitres. En cas de désaccord des arbitres, un tiers arbitre sera désigné par le conseil de préfecture.

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

Si le service des postes exige des bureaux d'entrepôt de dépêches dans les gares et stations, le concessionnaire sera tenu de lui fournir l'emplacement nécessaire; cet emplacement sera déterminé sous l'approbation du ministre des travaux publics. L'administration des postes en payera le loyer dans le cas où le chemin de fer ne serait pas subventionné par l'État.

Lorsque le concessionnaire voudra changer les heures de départ des convois ordinaires, il sera tenu, dans tous les cas, d'avertir l'administration des postes quinze jours à l'avance.

Le concessionnaire sera tenu d'assurer le service des colis postaux et des remboursements sur colis postaux dans les conditions déterminées par les conventions des 2 novembre 1880 et 23 août 1881 conclues entre l'État, d'une part, les compagnies ou administrations de chemins de fer et les compagnies maritimes subventionnées, d'autre part.

Le tarif en vigueur sur le réseau des administrations et compagnies de chemins de fer signataires des conventions précitées sera étendu de plein droit et sans aucune augmentation aux gares, aux bureaux de ville et aux services de factage ou de correspondance des nouvelles lignes ferrées. Le concessionnaire s'entendra avec les administrations et compagnies de chemins de fer pour déterminer la quote-part à lui revenir sur le produit de la taxe des colis postaux qui, pour parvenir à destination, devront circuler non seulement sur les nouvelles lignes concédées, mais encore sur les autres chemins de fer participant au transport des colis postaux.

57. Le concessionnaire sera tenu d'établir à ses frais, s'il en est requis par le ministre des travaux publics, les lignes et appareils télégraphiques ou téléphoniques destinés à transmettre les signaux nécessaires pour la sûreté et la régularité de son exploitation. Il devra toutefois, avant l'établissement des lignes, se pourvoir de l'autorisation de l'administration des postes et des télégraphes.

Il pourra, avec l'autorisation de l'administration des postes et des télégraphes, se servir des poteaux de la ligne télégraphique de l'État, sur les points où une ligne semblable existe le long de la voie; il ne pourra s'opposer à ce que l'État se serve des poteaux qu'il aura établis afin d'y accrocher ses propres fils.

Le concessionnaire est tenu de se soumettre à tous les règlements d'administration publique concernant l'établissement et l'emploi des appareils télégraphiques ou télé-



phoniques, ainsi que l'organisation à ses frais du contrôle de ce service par les agents de l'État.

Les agents des postes et des télégraphes voyageant pour le contrôle du service de la ligne électrique du chemin de fer ou du service postal exécuté sur cette ligne auront le droit de circuler gratuitement dans les voitures du concessionnaire, sur le vu de cartes personnelles qui leur seront délivrées.

Dans le cas où l'État s'engagerait à fournir au concessionnaire une subvention par annuités, la même gratuite s'appliquerait aux agents voyageant pour la construction ou l'entretien des lignes télégraphiques établies le long de la voie ferrée.

Le Gouvernement aura la faculté de faire, le long des voies, toutes les constructions, de poser tous les appareils nécessaires à l'établissement d'une ou de plusieurs lignes télégraphiques, sans nuire au service du chemin de fer. Il pourra aussi déposer sur les terrains dépendant du chemin de fer le matériel nécessaire à ces lignes; mais il devra le retirer dans le cas où il serait reconnu par le préfet que le concessionnaire a besoin de ces terrains pour le service du chemin de fer.

Sur la demande de l'administration des postes et des télégraphes, il sera réservé, dans les gares des villes et des localités qui seront désignées ultérieurement, le terrain nécessaire à l'établissement des maisonnettes destinées à recevoir le bureau télégraphique et son matériel.

Le concessionnaire sera tenu de faire garder par ses agents ordinaires les fils des lignes télégraphiques, de donner aux employés des télégraphes connaissance de tous les accidents qui pourraient survenir et de leur en faire connaître les causes.

En cas de rupture de fils télégraphiques, les employés du concessionnaire auront à raccrocher provisoirement les bouts séparés, d'après les instructions qui leur seront données à cet effet.

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

Il sera alloué au concessionnaire une indemnité de cinquante centimes (0<sup>e</sup> 50) par kilomètre parcouru par la machine quand le dommage ne proviendra pas du fait du concessionnaire ou de ses agents.

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

Le concessionnaire ne pourra se refuser à recevoir et à transmettre les télégrammes officiels par ses fils et appareils, et dans des conditions qui seront déterminées par l'administration des postes et des télégraphes.

Dans le cas où l'administration des postes et des télégraphes jugerait utile d'ouvrir au service privé certaines gares de la ligne, elle devra s'entendre avec le concessionnaire pour régler les conditions et le prix de ce service.

Les fonctionnaires, agents et ouvriers commissionnés chargés de la construction, de la surveillance et de l'entretien des lignes télégraphiques ont accès dans les gares et stations et sur la voie ferrée et ses dépendances pour l'exécution de leur service, en se conformant aux règlements de police intérieure.

## TITRE VI.

### CLAUSES DIVERSES.

58. Dans le cas où le Gouvernement, le département ou les communes ordonneraient ou autoriseraient la construction de routes nationales, départementales ou vicinales, de chemins de fer ou de canaux qui traverseraient la ligne objet de la présente concession, le concessionnaire ne pourra s'opposer à ces travaux; mais toutes les dispositions nécessaires seront prises pour qu'il n'en résulte aucun obstacle à la construction ou au service du chemin de fer, ni aucun frais pour le concessionnaire.

59. Toute exécution ou autorisation ultérieure de route, de canal, de chemin de fer, de travaux de navigation dans la contrée où est situé le chemin de fer objet

de la présente concession, ou dans toute autre contrée voisine ou éloignée, donner ouverture à aucune demande d'indemnité de la part du concessionnaire.

60. Le Gouvernement, le département et les communes auront le droit de nouveaux chemins de fer s'embranchant sur le chemin qui fait l'objet du présent cahier des charges, ou qui seraient établis en prolongement du même chemin.

Le concessionnaire ne pourra mettre aucun obstacle à ces embranchements, à l'occasion de leur établissement, une indemnité quelconque, ne résulte aucun obstacle à la circulation ni aucun frais particulier pour le concessionnaire.

Les concessionnaires de chemins de fer d'embranchement ou de prolongement auront la faculté, moyennant les tarifs ci-dessus déterminés et l'observation des dispositions du 1<sup>er</sup> de l'article 31, ainsi que des règlements de police et de service à établir, de faire circuler leurs voitures, wagons et machines sur le chemin de la présente concession, pour lequel cette faculté sera réciproque à l'égard des embranchements et prolongements.

Dans ce cas, lesdits concessionnaires ne payeront le prix du péage qu'autant qu'ils auront réellement parcouru, un kilomètre entamé étant considéré comme parcouru.

Dans le cas où les divers concessionnaires ne pourraient s'entendre sur l'exercice de cette faculté, le ministre des travaux publics statuerait sur les difficultés qui pourraient survenir entre eux à cet égard.

Le concessionnaire ne pourra toutefois être tenu à admettre sur ses rails un matériel dont le poids serait hors de proportion avec les éléments constitutifs des voies.

Dans le cas où un concessionnaire d'embranchement ou de prolongement voudrait user de la faculté de circuler sur la ligne qui fait l'objet de la présente concession, comme aussi dans le cas où le concessionnaire de cette ligne ne voudrait pas circuler sur les prolongements et embranchements, les concessionnaires seraient tenus de s'arranger entre eux de manière que le service ne soit jamais interrompu aux points de jonction des diverses lignes.

Celui des concessionnaires qui se servira d'un matériel qui ne serait pas approprié payera une indemnité en rapport avec l'usage et la détérioration de ce matériel. Dans le cas où les concessionnaires ne se mettraient pas d'accord sur la fixation de l'indemnité ou sur les moyens d'assurer la continuation du service sur les lignes, l'administration y pourvoirait d'office et prescrirait toutes les mesures nécessaires.

Le concessionnaire sera tenu, si l'autorité compétente le juge convenable, d'indemniser l'usage des stations établies à l'origine des chemins de fer d'embranchement et des compagnies qui deviendraient ultérieurement concessionnaires desdites lignes.

Il sera fait un partage équitable des frais communs résultant de l'usage des gares, et les redevances à payer par les compagnies nouvelles seront, en tout, réglées par voie d'arbitrage.

En cas de désaccord sur le principe ou l'exercice de l'usage commun de la gare, le concessionnaire entendu, savoir :

Par le préfet, si les deux chemins sont d'intérêt local et situés dans le département ;

Par le ministre, si les deux lignes ne sont pas situées dans le même département ou si l'un des deux chemins est d'intérêt général.

61. Le concessionnaire sera tenu de s'entendre avec tout propriétaire de usines qui, offrant de se soumettre aux conditions prescrites ci-après, de construire un embranchement ; à défaut d'accord, le préfet statuera sur la demande du concessionnaire entendu.

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

Leur entretien devra être fait avec soin et aux frais de leurs propriétaires. Le concessionnaire aura le droit de faire surveiller par ses agents cet entretien, ainsi que l'emploi de son matériel sur les embranchements.

Le préfet pourra, à toutes époques, prescrire les modifications qui seraient

utiles dans la soudure, le tracé ou l'établissement de la voie desdits embranchements, et les changements seront opérés aux frais des propriétaires.

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

Le concessionnaire sera tenu d'envoyer ses wagons sur tous les embranchements autorisés destinés à faire communiquer des établissements de mines ou d'usines avec la ligne principale du chemin de fer.

Le concessionnaire amènera ses wagons à l'entrée des embranchements.

Les expéditeurs ou destinataires feront conduire les wagons dans leurs établissements pour les charger ou décharger, et les ramèneront au point de jonction avec la ligne principale, le tout à leurs frais.

Les wagons ne pourront d'ailleurs être employés qu'au transport d'objets et marchandises destinés à la ligne principale du chemin de fer.

Le temps pendant lequel les wagons séjourneront sur les embranchements particuliers ne pourra excéder six heures lorsque l'embranchement n'aura pas plus d'un kilomètre. Ce temps sera augmenté d'une demi-heure par kilomètre en sus du premier, non compris les heures de la nuit, depuis le coucher jusqu'au lever du soleil.

Dans le cas où ces limites de temps seraient dépassées, nonobstant l'avertissement spécial donné par le concessionnaire, il pourra exiger une indemnité égale à la valeur du droit de loyer des wagons pour chaque période de retard après l'avertissement.

Les traitements des gardiens d'aiguilles et de barrières des embranchements autorisés par le préfet seront à la charge des propriétaires des embranchements. Ces gardiens seront nommés et payés par le concessionnaire, et les frais qui en résulteront lui seront remboursés par lesdits propriétaires.

En cas de difficultés, il sera statué par l'administration, le concessionnaire entendu.

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

Dans le cas d'inexécution d'une ou de plusieurs des conditions énoncées ci-dessus, le préfet pourra, sur la plainte du concessionnaire et après avoir entendu le propriétaire de l'embranchement, ordonner par un arrêté la suspension du service et faire supprimer la soudure, sauf recours à l'administration supérieure et sans préjudice de tous dommages-intérêts que le concessionnaire serait en droit de réclamer pour la non-exécution de ces conditions.

Pour indemniser le concessionnaire de la fourniture et de l'envoi de son matériel sur les embranchements, il est autorisé à percevoir un prix fixe de quinze centimes (0'15) par tonne pour le premier kilomètre et, en outre, six centimes (0'06) par tonne et par kilomètre en sus du premier, lorsque la longueur de l'embranchement excédera un kilomètre (1<sup>h</sup>).

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

Le concessionnaire percevra en outre un droit d'embranchement de vingt-cinq centimes (0'25) par tonne.

Seront exempts de ce droit les propriétaires des mines ou des usines qui auront contribué par une subvention agréée par le préfet à la construction de la ligne, le concessionnaire entendu.

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

Dans ce dernier cas, ces frais seront l'objet d'un règlement arrêté par le préfet, sur la proposition du concessionnaire.

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

La surcharge, s'il y en a, sera payée au prix du tarif légal et au prorata du poids réel. Le concessionnaire sera en droit de refuser les chargements qui dépasseraient le maximum de trois mille cinq cents kilogrammes (3,500<sup>k</sup>) déterminé en raison des dimensions actuelles des wagons.

Le maximum sera révisé par le préfet, de manière à être toujours en rapport avec la capacité des wagons.

Les wagons seront pesés à la station d'arrivée par les soins et aux frais du concessionnaire.

62. La contribution foncière sera établie en raison de la surface des terrains occu-

pés par le chemin de fer et ses dépendances; la cote en sera calculée, comme pour les canaux, conformément à la loi du 25 avril 1803.

Les bâtiments et magasins dépendant de l'exploitation du chemin de fer seront assimilés aux propriétés bâties de la localité. Toutes les contributions auxquelles ces édifices pourront être soumis seront, aussi bien que la contribution foncière, à la charge du concessionnaire.

63. Les agents et gardes que le concessionnaire établira soit pour la perception des droits, soit pour la surveillance et la police du chemin de fer et de ses dépendances, pourront être assermentés et seront, dans ce cas, assimilés aux gardes champêtres.

64. Il pourra être institué près du concessionnaire un ou plusieurs commissaires chargés d'exercer une surveillance spéciale sur tout ce qui ne rentre pas dans les attributions des agents du contrôle.

65. Les frais de visite, de surveillance et de réception des travaux et les frais de contrôle de l'exploitation seront supportés par le concessionnaire.

Afin de pourvoir à ces frais, le concessionnaire sera tenu de verser chaque année, à la caisse centrale du trésorier-payeur général du département, une somme de cinquante francs (50<sup>e</sup>) par chaque kilomètre de chemin de fer concédé.

Si le concessionnaire ne verse pas la somme ci-dessus réglée aux époques qui auront été fixées, le préfet rendra un rôle exécutoire, et le montant en sera recouvré comme en matière de contributions directes, au profit du département.

66. Avant la signature de l'acte de concession, le concessionnaire déposera à la caisse des dépôts et consignations une somme de douze mille francs (12,000<sup>e</sup>) en numéraire ou en rentes sur l'État calculées conformément au décret du 18 novembre 1882, ou en bons du Trésor, avec transfert, au profit de ladite caisse, de celles de ces valeurs qui seraient nominatives ou à ordre.

Cette somme formera le cautionnement de l'entreprise.

Les quatre cinquièmes en seront rendus au concessionnaire par cinquième et proportionnellement à l'avancement des travaux. Le dernier cinquième ne sera remboursé qu'après l'expiration de la concession.

67. Le concessionnaire devra faire élection de domicile à Lille.

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

68. Les contestations qui s'élèveraient entre le concessionnaire et l'administration, au sujet de l'exécution et de l'interprétation des clauses du présent cahier des charges, seront jugées administrativement par le conseil de préfecture du département du Nord, sauf recours au Conseil d'État.

69. Les frais d'enregistrement du présent cahier des charges et de la convention ci-annexée seront supportés par le concessionnaire.

Lille, le 7 octobre 1892.

Lu et approuvé :  
Signé : A. LAMBERT.

Lu et approuvé :  
Le Préfet du Nord,  
Signé : VBL-DUBARD.

Enregistré à Lille, le 21 août 1893, folio 50, case 10. Reçu un franc vingt-cinq centimes, décimes compris. — Signé : Basnyan.