

Bulletin des lois de la République française

1/ Les contenus accessibles sur le site Gallica sont pour la plupart des reproductions numériques d'oeuvres tombées dans le domaine public provenant des collections de la BnF. Leur réutilisation s'inscrit dans le cadre de la loi n°78-753 du 17 juillet 1978 :

- La réutilisation non commerciale de ces contenus ou dans le cadre d'une publication académique ou scientifique est libre et gratuite dans le respect de la législation en vigueur et notamment du maintien de la mention de source des contenus telle que précisée ci-après : « Source gallica.bnf.fr / Bibliothèque nationale de France » ou « Source gallica.bnf.fr / BnF ».

- La réutilisation commerciale de ces contenus est payante et fait l'objet d'une licence. Est entendue par réutilisation commerciale la revente de contenus sous forme de produits élaborés ou de fourniture de service ou toute autre réutilisation des contenus générant directement des revenus : publication vendue (à l'exception des ouvrages académiques ou scientifiques), une exposition, une production audiovisuelle, un service ou un produit payant, un support à vocation promotionnelle etc.

[CLIQUER ICI POUR ACCÉDER AUX TARIFS ET À LA LICENCE](#)

2/ Les contenus de Gallica sont la propriété de la BnF au sens de l'article L.2112-1 du code général de la propriété des personnes publiques.

3/ Quelques contenus sont soumis à un régime de réutilisation particulier. Il s'agit :

- des reproductions de documents protégés par un droit d'auteur appartenant à un tiers. Ces documents ne peuvent être réutilisés, sauf dans le cadre de la copie privée, sans l'autorisation préalable du titulaire des droits.

- des reproductions de documents conservés dans les bibliothèques ou autres institutions partenaires. Ceux-ci sont signalés par la mention Source gallica.BnF.fr / Bibliothèque municipale de ... (ou autre partenaire). L'utilisateur est invité à s'informer auprès de ces bibliothèques de leurs conditions de réutilisation.

4/ Gallica constitue une base de données, dont la BnF est le producteur, protégée au sens des articles L341-1 et suivants du code de la propriété intellectuelle.

5/ Les présentes conditions d'utilisation des contenus de Gallica sont régies par la loi française. En cas de réutilisation prévue dans un autre pays, il appartient à chaque utilisateur de vérifier la conformité de son projet avec le droit de ce pays.

6/ L'utilisateur s'engage à respecter les présentes conditions d'utilisation ainsi que la législation en vigueur, notamment en matière de propriété intellectuelle. En cas de non respect de ces dispositions, il est notamment passible d'une amende prévue par la loi du 17 juillet 1978.

7/ Pour obtenir un document de Gallica en haute définition, contacter utilisation.commerciale@bnf.fr.

BULLETIN DES LOIS

DE LA RÉPUBLIQUE FRANÇAISE.

N° 834.

RÉPUBLIQUE FRANÇAISE.

N° 14,213. — *Loi qui approuve les Conventions passées, les 26 mai et 9 juillet 1883, entre le Ministre des Travaux publics et la Compagnie des Chemins de fer de Paris à Lyon et à la Méditerranée.*

Du 20 Novembre 1883.

(Promulguée au *Journal officiel* du 21 novembre 1883.)

LE SÉNAT ET LA CHAMBRE DES DÉPUTÉS ONT ADOPTÉ,

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

ART. 1^{er}. Est approuvée la convention provisoire passée, le 26 mai 1883, et la convention additionnelle passée, le 9 juillet 1883, entre le ministre des travaux publics et la compagnie des chemins de fer de Paris à Lyon et à la Méditerranée.

2. Sont incorporés dans le réseau d'intérêt général les chemins de fer d'intérêt local :

De Mâcon à Paray-le-Monial;

De Chalon-sur-Saône à Lons-le-Saunier;

De Bourg à Saint-Germain-du-Plain;

D'Ambérieu à Montalieu, dont l'établissement a été déclaré d'utilité publique par décrets des 16 juin 1866, 30 mars 1867, 1^{er} décembre 1869 et 3 octobre 1872.

Il sera, s'il y a lieu, statué par décret rendu en Conseil d'État sur l'indemnité ou sur les dédommagements qui pourraient être dus aux départements de l'Ain, de l'Isère, du Jura, de Saône-et-Loire et du Rhône.

3. Le montant des travaux complémentaires que le ministre des travaux publics pourra autoriser sera fixé, chaque année, par un article de la loi de finances.

XII^e Série.

Tout nouveau traité engageant le concours financier de la compagnie de Paris à Lyon et à la Méditerranée dans la construction et l'exploitation des lignes ferrées ne pourra être exécuté qu'après avoir été approuvé par une loi.

4. L'enregistrement des conventions annexées à la présente loi ne donnera lieu qu'à la perception du droit fixe de trois francs (3').

5. Tout député ou sénateur qui, au cours de son mandat, acceptera les fonctions d'administrateur d'une compagnie de chemin de fer, sera, par ce seul fait, considéré comme démissionnaire et soumis à la réélection.

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

Fait à Paris, le 20 Novembre 1883.

Signé JULES GRÉVY.

Le Ministre des travaux publics,

Signé D. RAYNAL.

CONVENTION.

L'an mil huit cent quatre-vingt-trois et le vingt-six mai,

Entre le ministre des travaux publics, agissant au nom de l'État, sous la réserve de l'approbation des présentes par une loi,

D'une part ;

Et la société anonyme établie à Paris sous la dénomination de *Compagnie des chemins de fer de Paris à Lyon et à la Méditerranée*, représentée par M. Charles Mallet, président du conseil d'administration, élisant domicile au siège de ladite société, à Paris, rue Saint-Lazare, n° 88, et agissant en vertu des pouvoirs qui lui ont été conférés par délibérations du conseil d'administration en date des 18 et 26 mai 1883, et sous la réserve de l'approbation des présentes par l'assemblée générale des actionnaires dans le délai d'un an au plus tard,

D'autre part,

Il a été convenu ce qui suit :

ART. 1^{er}. Le ministre des travaux publics, au nom de l'État, concède à la compagnie des chemins de fer de Paris à Lyon et à la Méditerranée, qui accepte, les lignes suivantes :

1° À TITRE DÉFINITIF.

Auxerre à Gien ;
Auxonne à Chagny ;
Avallon à Nuits-sous-Ravières ;
Besançon à la frontière suisse, avec embranchement sur Lods ;
Champagnole à Morez ;
Champagnole à Lons-le-Saunier ;
La Cluse à Saint-Claude ;
Clamecy à Triguères ;
Dôle à Poligny ;
Épinac aux Launes ;
Firminy à Annonay ;
Le Pertuiset à Saint-Just ;
Forcalquier à Volx,
Apt à la ligne précédente ;

Gilley à Pontarlier ;
 Largentière à Saint-Sernin ;
 L'Isle-sur-Sorgue à Orange ;
 Lozanne à Paray-le-Monial ;
 Roanne à Chalon et à Montchanin ;
 Saint-André à Digne ;
 Tamnay à Château-Chinon ;
 Voujaucourt à Saint-Hippolyte.

2° À TITRE ÉVENTUEL ET SOUS RÉSERVE DE LA DÉCLARATION D'UTILITÉ PUBLIQUE
 À INTERVENIR.

Corbeil-Melun-Montereau ;
 Givors à Lozanne ;
 Laroche à Cluzes ;
 L'Estaque à Miramas ;
 Lure à Loulans-les-Forges ;
 Lyon-Saint-Clair à Collonges ;
 Raccordements de Chasse et Vénissieux ;
 Saint-Jean-du-Gard à Anduze ;
 Traversée du Rhône à Avignon ;
 Valdonne à Aix.

La compagnie s'engage, en outre, à accepter les concessions qui lui seront faites, jusqu'à concurrence de six cents kilomètres environ de lignes à désigner d'un commun accord entre les parties contractantes.

2. Le ministre des travaux publics, au nom de l'État, fait abandon à la compagnie Paris-Lyon-Méditerranée des lignes de :

Montargis à Sens ;
 Bonson à Saint-Bonnet.

Pour la première de ces lignes, l'État conservera le matériel roulant ; pour la seconde, la valeur de ce matériel, estimé à dire d'experts, lui sera remboursée par la compagnie.

3. Sont approuvés les traités passés, le 28 juillet 1881, entre la compagnie Paris-Lyon-Méditerranée et la compagnie des Dombes et des chemins de fer du Sud-Est, portant l'un affermage, l'autre cession, à la première, des lignes concédées à la seconde, ainsi que des lignes rachetées par la compagnie des Dombes à celle des chemins de fer du Rhône aux termes du traité du 24 juin 1879 ; copie de ces traités demeure annexée aux présentes.

En conséquence, sont incorporées à l'ancien réseau Paris-Lyon-Méditerranée les lignes ci-après :

- 1° Bourg à Sathonay ;
- 2° Bourg à la Cluse ;
- 3° La Cluse à Bellegarde ;
- 4° Lyon à Montbrison ;
- 5° Sathonay à Lyon-Saint-Clair ;
- 6° Mâcon à Paray-le-Monial ;
- 7° Chalon-sur-Saône à Lons-le Saunier ;
- 8° Bourg à Saint-Germain-du-Plain ;
- 9° Ambérieu à Montalieu.

Les lignes énoncées sous les n° 6, 7, 8 et 9, concédées à la compagnie des Dombes et des chemins de fer du Sud-Est comme lignes d'intérêt local, sont déclarées d'intérêt général.

Seront également incorporées à l'ancien réseau Paris-Lyon-Méditerranée, lorsque les conditions de la cession prévue au traité précité du 24 juin 1879 seront réalisées, les lignes de Sathonay à la Croix-Rousse et de Sathonay à Trévoux ; cette dernière sera alors déclarée d'intérêt général.

4. Le chemin de fer de la Joliette à l'Estaque, concédé à la compagnie par la convention du 1^{er} mai 1863, sera exécuté conformément au tracé par le littoral approuvé par décisions ministérielles des 7 décembre 1868 et 28 juin 1870 et aux plans parcel-

lares approuvés par décision ministérielle du 14 février 1873, à moins que le Gouvernement ne se décide pour un tracé étudié par l'intérieur des terres conformément aux indications des plans annexés à la présente convention.

Ce dernier tracé, s'il était demandé par le Gouvernement, serait complété par l'établissement, à Marseille, dans le quartier d'Arenc, d'une gare nouvelle de quinze hectares environ de superficie, ouverte aux marchandises de petite vitesse, sans distinction de nature, de poids, de provenance ou de destination, et d'une gare de formation des trains avec dépôt de machines située derrière les bassins de radoub. Deux passages sur rails seraient établis, l'un entre ces deux gares, l'autre en tête de la gare de formation. En avant de l'entrée sud de la gare d'Arenc, il serait établi, entre la rue Peyssounel et le boulevard de Paris, une place de trente mètres (30^m) de large, le tout ainsi qu'il est figuré au plan annexé à la présente convention.

Dans le même cas d'option pour le tracé par l'intérieur des terres, pour tenir compte de l'excédent des dépenses afférent à l'ensemble des travaux prévus au présent article par rapport aux projets déjà approuvés, l'État abandonnera gratuitement à la compagnie les terrains lui appartenant, et nécessaires à l'exécution desdits travaux, et supportera la moitié de la valeur des terrains acquis ou à acquérir dans le même but, y compris la partie du sol des abattoirs municipaux à incorporer à la nouvelle gare d'Arenc, et que la ville s'est engagée à céder à l'État, moyennant un million cinq cent mille francs (1,500,000^f), en se réservant la propriété des matériaux de démolition, machines et engins, à charge par elle de les enlever. L'État devra obtenir de la ville l'abandon gratuit du sol des rues et places nécessaires à l'exécution des travaux et de leurs dépendances.

Il remboursera à la compagnie les droits de mutation qu'elle justifiera avoir soldés pour les acquisitions de terrains déjà faites en vue de l'exécution des travaux.

Le ministre des travaux publics devra faire connaître sa décision à la compagnie dans le délai de six mois après la promulgation de la loi approuvant la présente convention.

La ligne de la Joliette à l'Estaque devra être exécutée par la compagnie dans le délai de quatre années à partir de l'option du Gouvernement, si cette option s'exerce en faveur du tracé par le littoral, et, dans le cas contraire, dans le délai de quatre ans après l'approbation des plans parcellaires, qui devront être présentés par la compagnie six mois au plus après notification de cette option.

5. Pour toutes les lignes objet de la présente convention, la concession expirera, comme pour les lignes composant le réseau actuel, le 31 décembre 1958.

6. La dépense de construction des lignes désignées à l'article 1^{er} sera à la charge de l'État. Toutefois la compagnie contribuera aux dépenses de la superstructure à raison de vingt-cinq mille francs (25,000^f) par kilomètre; elle fournira de plus, à ses frais, le matériel roulant ainsi que le matériel, le mobilier et l'outillage des gares.

La compagnie exécutera ou achèvera, dans l'ordre qui lui sera indiqué par l'administration supérieure, les travaux de toutes ces lignes, y compris ceux d'agrandissement et de modification des gares de jonction avec les lignes qui lui appartiennent aujourd'hui, pour le compte de l'État. Elle fera à cet effet, si l'État le demande, toutes les avances de fonds nécessaires. Il n'est fait exception que pour les lignes de :

Triguères à Clamecy;
Gien à Toucy-Moulin;
Besançon à la frontière suisse,

dont la superstructure sera terminée par l'État. Un accord ultérieur entre le ministre des travaux publics et la compagnie réglera les conditions dans lesquelles celle-ci prendra livraison, pour les achever, des lignes dont l'infrastructure est, en ce moment, commencée par l'État.

Les dépenses à rembourser par l'État, comprenant les frais généraux, les frais de personnel et l'intérêt des capitaux pendant la construction, ne pourront, sauf des exceptions motivées par des circonstances de force majeure ou par le caractère aléatoire de certaines estimations, telles que : acquisitions de terrains, percements de souterrains, épuisements exceptionnels, consolidation et assainissement de tranchées et remblais, etc., excéder les maxima qui seront fixés d'un commun accord entre l'État et la compagnie après approbation des projets d'exécution. En cas de désaccord, soit sur la fixation du maximum, soit sur les conséquences des exceptions ci-dessus désignées, il sera procédé par voie d'arbitrage, chaque partie désignant son arbitre, et les deux arbitres choisissant, s'il est nécessaire, un tiers arbitre pour les départir.

tager. Dans le cas où ils ne pourraient se mettre d'accord sur le choix de ce troisième arbitre, celui-ci sera nommé par le président du tribunal civil de la Seine, sur requête présentée par la partie la plus diligente.

Le ministre des travaux publics se réserve, dans tous les cas, la faculté de faire exécuter les travaux par les ingénieurs de l'État dans le cas où il ne pourrait accepter les évaluations de la compagnie.

7. Lors de la remise à la compagnie des lignes énoncées à l'article 2, il sera procédé à la reconnaissance contradictoire et à une évaluation des travaux nécessaires pour les remettre en état. En cas de désaccord sur la désignation ou l'évaluation de ces travaux, il sera prononcé par un arbitrage dans les conditions de l'article précédent. Ces travaux seront exécutés par la compagnie pour le compte de l'État.

8. La compagnie sera remboursée de ses avances par le paiement annuel, qui lui sera fait par l'État, de l'intérêt et de l'amortissement des emprunts effectués par elle pour subvenir aux dépenses faites en conformité des stipulations des articles 6 et 7.

Le chiffre de cette annuité sera arrêté pour chaque exercice d'après le prix moyen des négociations de l'ensemble des obligations émises par la compagnie dans cet exercice. Ce prix moyen sera établi déduction faite de l'intérêt couru au jour de la vente des titres, et en tenant compte de tous droits à la charge de la compagnie dont ces titres sont ou seront frappés et de tous autres frais accessoires dont la compagnie justifiera.

Les sommes dépensées dans un exercice auront droit, pour cet exercice, à l'intérêt, au taux effectif de l'emprunt, du 1^{er} juillet au 31 décembre, quelle que soit l'époque de l'année à laquelle auront été effectués les travaux.

Le montant de l'annuité pour chaque exercice sera réglé au 31 décembre, et la compagnie aura droit, sans qu'il soit besoin d'en faire la demande, aux intérêts, au taux effectif de l'emprunt, du montant de l'annuité depuis le 1^{er} janvier jusqu'au jour où elle lui aura été effectivement soldée, si ce paiement n'a été fait dans le courant de janvier.

En outre de cette annuité, l'État remboursera chaque année à la compagnie les frais de service des obligations émises par elle pour créer les ressources nécessaires à la construction des lignes concédées par la présente convention; ces frais sont abonnés à dix centimes par obligation en circulation et par an.

9. Les lignes désignées à l'article 1^{er} seront exécutées dans les délais ci-dessous :

a) Dix-huit mois pour celles dont la compagnie n'aura à faire que la superstructure, après livraison régulière de l'infrastructure dans les conditions du cahier des charges supplémentaire du 18 juillet 1868;

b) Cinq ans pour celles dont la compagnie exécutera l'infrastructure, ce délai courant à partir du jour où le ministre des travaux publics aura approuvé l'ensemble des plans parcellaires;

c) Pour les lignes dont la compagnie aura seulement à achever l'infrastructure, ce délai de cinq ans, à partir de la remise qui lui sera faite des travaux, sera réduit dans le rapport de la somme restant à dépenser au montant total des dépenses faites ou à faire. La compagnie devra produire les projets relatifs aux plans parcellaires dans les délais suivants, qui courront à partir du 1^{er} janvier qui suivra la promulgation de la loi approuvant la présente convention :

Deux années pour deux cents kilomètres;

Trois années pour six cents kilomètres;

Quatre années pour mille deux cents kilomètres.

Ne sera pas compté dans la supputation des délais ci-dessus indiqués le temps pendant lequel les divers projets que la compagnie doit fournir pour chaque ligne resteront entre les mains de l'administration.

Pour les lignes concédées à titre éventuel, les délais fixés ci-dessus ne courront qu'à partir de la date de la concession définitive.

La compagnie ne pourra être tenue de livrer à l'exploitation annuellement plus de deux cents kilomètres des lignes dont l'infrastructure aura été terminée ou exécutée par elle.

Dans le cas où, par le fait de la compagnie, les délais d'exécution fixés par le présent article seraient dépassés pour une ou plusieurs lignes, la contribution à la construction, imposée à la compagnie par l'article 6, sera augmentée de cinq mille francs par kilomètre et par année de retard. Ne seront pas considérés comme étant du fait de la compagnie les retards qui seraient la conséquence des difficultés qu'elle

éprouverait à réaliser les fonds nécessaires à l'exécution des travaux, à raison de la situation du marché financier, constatée par le Gouvernement.

10. Les lignes ajoutées aux concessions de la compagnie par les articles 1, 2 et 3 de la présente convention et celles qui constituent aujourd'hui son ancien et son nouveau réseau formeront un ensemble régi par le cahier des charges actuellement en vigueur, et pour lequel il n'y aura désormais qu'un compte unique de recettes et de dépenses de l'exploitation. Dans ces dernières seront compris notamment les allocations de la compagnie pour la caisse des retraites, les impôts, les frais de contrôle et les indemnités pour accidents, pertes, avaries et incendies.

11. Les articles 6, 7 et 8 de la convention du 3 juillet 1875, relatifs à la garantie d'intérêt, sont remplacés, à partir du 1^{er} janvier 1884, par les dispositions suivantes :

Sur le produit net résultant du compte unique d'exploitation dont il vient d'être parlé, la compagnie prélèvera :

1^o Les charges effectives (intérêts, amortissement et frais accessoires) des sommes empruntées par elle, sous déduction des annuités dues pour l'exercice en représentation des subventions et soldées à la compagnie :

a) Pour le rachat, la construction et la mise en service des lignes exploitées ou à ouvrir constituant son ancien réseau actuel, accru des lignes définies à l'article 3, et toutes dépenses dûment justifiées, dans les conditions prévues par le décret du 6 juin 1863 et les conventions en vigueur;

b) Pour le payement de la contribution prévue à l'article 6;

c) Pour les travaux complémentaires à exécuter à toute époque sur l'ensemble du réseau défini à l'article 10, conformément à des projets approuvés par le ministre des travaux publics;

2^o Une somme de quarante-quatre millions de francs.

L'excédent sera appliqué à couvrir jusqu'à due concurrence la garantie accordée par l'État pour les charges effectives des sommes empruntées par la compagnie, sous déduction des annuités recues en représentation des subventions, pour la construction et la mise en service des lignes, exploitées ou à ouvrir, composant son nouveau réseau actuel, sans que le capital garanti puisse excéder six cent vingt-six millions de francs (ou six cent quarante-neuf millions de francs si la ligne de Gap à Briançon est prolongée jusqu'à la frontière de l'Italie).

Le compte d'établissement des réseaux actuels de la compagnie est réglé à forfait au 31 décembre 1882, subventions non déduites, tant pour l'application de la garantie d'intérêt que pour le partage prévu à l'article 13 :

à 2,607,960,540^f 71^c pour l'ancien réseau.
à 728,634,259 78 pour le nouveau réseau.

TOTAL..... 3,336,594,800 49

non compris quarante millions cent soixante-dix mille deux cent soixante et onze francs trente-huit centimes pour les approvisionnements.

12. Lorsque l'État aura, à titre garant, payé tout ou partie d'une annuité garantie, il en sera remboursé comme suit, avec les intérêts simples à quatre pour cent :

Lorsque le produit net de l'exploitation, déduction faite des prélèvements déterminés à l'article précédent, dépassera l'intérêt et l'amortissement garantis, l'excédent sera attribué à l'État, dans quelque année qu'il se produise, en atténuation de sa créance.

A l'expiration de la concession, ou en cas de rachat, si l'État est créancier de la compagnie, le montant de sa créance sera compensé jusqu'à due concurrence avec la somme due à la compagnie pour la reprise, s'il y a lieu, de son matériel roulant, aux termes de l'article 36 du cahier des charges.

13. L'article 9 de la convention du 3 juillet 1875, relatif au partage des bénéfices, est remplacé par la disposition suivante :

Sur le produit net résultant du compte unique d'exploitation dont il est parlé à l'article 10 de la présente convention, la compagnie prélèvera :

1^o Les charges effectives (intérêts, amortissement et frais accessoires) des sommes

empruntées par elle, sous déduction des annuités dues pour l'exercice en représentation des subventions et soldées à la compagnie :

a) Pour le rachat et la construction et pour la constitution des approvisionnements effectifs, dans la limite d'un maximum de quarante millions de francs, des lignes exploitées ou à ouvrir constituant son ancien et son nouveau réseau actuels, accrus des lignes définies à l'article 3, et toutes dépenses dûment justifiées, dans les conditions prévues par le décret du 6 juin 1863 et les conventions en vigueur;

b) Pour le paiement de la contribution prévue à l'article 6;

c) Pour les travaux complémentaires à exécuter à toute époque sur l'ensemble du réseau défini à l'article 10, conformément à des projets approuvés par le ministre des travaux publics;

2° Les remboursements que la compagnie pourrait avoir encore à faire à l'État dans cet exercice à raison des prescriptions de l'article 12;

3° Une somme de soixante millions de francs.

Le surplus sera partagé à raison de deux tiers pour l'État et un tiers pour la compagnie.

14. Sur chacune des lignes désignées à l'article 1^{er} de la présente convention, le nombre de trains de chaque sens que l'administration supérieure pourra exiger de la compagnie sera fixé à raison de un par trois mille francs de recette kilométrique locale, c'est-à-dire de recette calculée d'après les produits des voyageurs et marchandises en provenance ou à destination d'une gare de cette ligne, sans toutefois que ce nombre puisse être inférieur à trois.

Aucune circulation de trains ne pourra être exigée sur une de ces lignes entre dix heures du soir et six heures du matin, tant que la recette locale n'aura pas atteint quinze mille francs par kilomètre, à moins que l'État ne prenne à sa charge toutes les dépenses supplémentaires qu'imposerait à la compagnie la création d'un service de nuit. En cas de désaccord, ces dépenses seraient fixées par voie d'arbitrage, comme il est dit à l'article 6.

15. Dans le cas où l'État supprimerait la surtaxe ajoutée par la loi du 16 septembre 1871 aux impôts de grande vitesse sur les chemins de fer, la compagnie s'engage à réduire les taxes applicables aux voyageurs à plein tarif de dix pour cent pour la deuxième classe et de vingt pour cent pour la troisième, ou suivant toute autre formule équivalente arrêtée d'accord entre les parties contractantes. En cas de rachat dans une période de moins de cinq ans après cette réduction, on ajoutera au montant de l'annuité de rachat la perte résultant de cette mesure; en prenant pour base les recettes nettes de voyageurs de l'année qui aura précédé la réforme.

Si l'État fait ultérieurement de nouvelles réductions sur l'impôt, la compagnie s'engage en outre à faire une réduction équivalente sur les taxes des voyageurs; elle ne sera tenue toutefois à ce nouveau sacrifice qu'après qu'elle aura retrouvé, pour les voyageurs circulant sur le réseau actuellement exploité, les recettes nettes acquises avant la première réduction.

La compagnie ne serait pas tenue de maintenir ces réductions si l'État, après avoir réduit les impôts de grande vitesse, venait à les rétablir sous une forme quelconque, en totalité ou en partie.

16. Jusqu'au 1^{er} janvier qui suivra l'achèvement de l'ensemble des lignes désignées à l'article 1^{er} de la présente convention, les intérêts et l'amortissement des obligations émises pour l'exécution de ces lignes et de celles comprises dans la convention du 3 juillet 1875 seront payés au moyen des produits des sections de ces lignes qui seront successivement mises en exploitation.

En cas d'insuffisance, ils pourront être portés au compte de premier établissement et donneront lieu au prélèvement prévu aux articles 11 et 13 de la présente convention.

17. Si le Gouvernement exerce le droit qui lui est réservé par l'article 37 du cahier des charges, de racheter la concession entière, la compagnie pourra demander que toute ligne dont la mise en exploitation remonterait à moins de quinze ans soit évaluée, non d'après son produit net, mais d'après le prix réel de premier établissement.

En outre de l'annuité prévue à l'article 37 du cahier des charges, la compagnie aura droit au remboursement des dépenses complémentaires, autres que celles de matériel roulant, exécutées par elle, avec l'approbation du ministre des travaux publics, sur toutes les lignes de son réseau, conformément aux dispositions de l'ar-

cle 11, sauf déduction d'un quinzième pour chaque année écoulée depuis la clôture de l'exercice dans lequel auront été exécutés les travaux.

18. Pour toutes les lignes désignées à l'article 1^{er}, la redevance que la compagnie doit payer à l'État pour frais de visite, de surveillance, de réception des travaux et contrôle de l'exploitation ne sera due par elle que pour les lignes en exploitation, et à partir du 1^{er} janvier qui suivra l'ouverture de chaque ligne.

19. La présente convention et celles dont il est question à l'article 3 seront enregistrées au droit fixe de trois francs.

Approuvé l'écriture :

Signé CH. MALLET.

Approuvé l'écriture :

Signé D. RAYNAL.

Euregistré à Paris, bureau des actes administratifs, le 7 avril 1884, folio 36 verso, case 2. Reçu sept francs cinquante centimes, décimes compris. Signé *Villette*.

AVENANT À LA CONVENTION DU 26 MAI 1883.

Entre le ministre des travaux publics, agissant au nom de l'État, et la compagnie des chemins de fer de Paris-Lyon-Méditerranée,

Il a été convenu que les modifications suivantes seraient apportées à la convention du 26 mai 1883 :

Préambule. Remplacer les mots : dans le délai d'un an au plus tard, par les mots : dans le délai de trois mois au plus tard à dater de l'approbation des présentes par une loi.

Art. 1^{er}. Remplacer au dernier paragraphe les mots : à désigner d'un commun accord entre les parties contractantes, par les mots : à désigner par l'administration, la compagnie entendue.

Art. 6. Ajouter après les mots : elle fera à cet effet les avances de fonds nécessaires, la phrase : dans le cas où le Gouvernement désirerait renoncer au bénéfice de cette disposition, il devrait en prévenir la compagnie six mois au moins à l'avance.

Art. 10. Ajouter les deux paragraphes suivants :

Les résultats de l'exploitation des chemins de fer de petite et de grande ceinture de Paris pour la part afférente à la compagnie Paris-Lyon-Méditerranée continueront d'être ajoutés au compte d'exploitation de la compagnie.

Seront aussi compris dans le compte annuel d'exploitation les charges résultant des engagements de toute nature que la compagnie pourra contracter, avec l'assentiment du ministre des travaux publics, vis-à-vis des concessionnaires des chemins de fer reliés avec ses lignes ou en correspondance avec elles, et les résultats de tout traité de correspondance par terre, par eau ou par voie de fer, autorisé par le ministre.

Art. 11. Remplacer au 1^o le mot : empruntées, par le mot : dépensées.

Ajouter au paragraphe b les mots : y compris le matériel.

Art. 13. Remplacer au 1^o le mot : empruntées, par le mot : dépensées.

Ajouter au paragraphe b les mots : y compris le matériel.

Art. 16. A rédiger comme suit : Jusqu'au 1^{er} janvier qui suivra l'achèvement de l'ensemble des lignes comprises à l'article 1^{er} de la présente convention, les frais d'exploitation, les intérêts et l'amortissement des dépenses à la charge de la compagnie pour l'exécution de ces lignes et de celles comprises dans la convention du 3 juillet 1875 seront payés au moyen des produits des sections de ces lignes qui seront successivement mises en exploitation.

En cas d'insuffisance, la compagnie aura la faculté de les porter au compte de premier établissement.

Art. 17. Remplacer au paragraphe 1^{er} les mots : d'après le prix réel de premier établissement, par les mots : d'après ce que la compagnie aura réellement dépensé pour son établissement.

Au paragraphe 2, après les mots : exécutés par elle, ajouter les mots : et à ses frais.

Art. 19. Ajouter après les mots : dont il est question à l'article 3, les mots : ainsi que celles soumises à l'approbation du Gouvernement pour régler la participation de la compagnie dans l'établissement ou l'exploitation des lignes d'embranchement.

Fait double à Paris, le neuf juillet mil huit cent quatre-vingt-trois.

*Le Président du Conseil d'administration
de la compagnie Paris-Lyon-Méditerranée,*

Signé CH. MALLET.

Le Ministre des travaux publics,

Signé D. RAYNAL.

Enregistré à Paris, bureau des actes administratifs, le 7 avril 1884, folio 36 verso, case 4. Reçu sept francs cinquante centimes, décimes compris. Signé *Villette*.

RÉPUBLIQUE FRANÇAISE.

N° 14,214. — *Loi qui approuve la Convention passée, le 5 juin 1883, entre le Ministre des Travaux publics et la Compagnie du Chemin de fer du Nord.*

Du 20 Novembre 1883.

(Promulguée au *Journal officiel* du 21 novembre 1883.)

LE SÉNAT ET LA CHAMBRE DES DÉPUTÉS ONT ADOPTÉ,

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

ART. 1^{er}. Est approuvée la convention provisoire passée, le 5 juin 1883, entre le ministre des travaux publics et la compagnie du chemin de fer du Nord.

2. Sont incorporés dans le réseau d'intérêt général les chemins de fer d'intérêt local ci-après énumérés :

Don à Hénin-Liétard ;
Valenciennes à Douzies ;
Saint-Just à Cambrai ;
Marcoing à Masnières ;
Abancourt au Tréport ;
Frévent à Gamache ;
Saint-Omer-en-Chaussée à Abancourt ;
Rochy-Condé à Saint-Just ;
Compiègne à Roye ;
Breteuil (gare) à Breteuil (ville) ;
Estrées-Saint-Denis à Verberie ;
Rivecourt à Ormoy-Villers, avec raccordement, près de Crépy,
avec la ligne de Chantilly à Crépy ;
Gisors à Beauvais ;
Beauvais (la rue Saint-Pierre) à Clermont ;
Clermont à Estrées-Saint-Denis ;