

SOCIÉTÉ NATIONALE DES CHEMINS DE FER FRANÇAIS

(S.N.C.F.)

Etablissement d'un projet de Cahier des Charges.

NOTE PRELIMINAIRE

L'article 7 du décret-loi du 31 août 1937 portant réorganisation du régime des Chemins de fer et l'article 40 de la Convention du même jour, approuvée par le décret susvisé, disposent qu'il sera rétabli, par décret en Conseil d'Etat, un Cahier des Charges commun aux concessions exploitées par la Société Nationale des Chemins de fer français lequel Cahier des Charges sera en principe conforme au Cahier des Charges annexé à la loi du 4 décembre 1875 (concession du Chemin de fer d'Alais au Rhône), sous réserve, d'une part, du remplacement par des dispositions adéquates de celles figurant notamment aux articles 3, 13, 20, 27, 32, 35 à 41, 42 à 50, 62, 68 et 69 et, d'autre part, d'une adaptation aux dispositions législatives et réglementaires en vigueur, et notamment aux deux décrets du 30 décembre 1933 (complété par celui du 28 octobre 1935) et du 19 janvier 1934.

Indépendamment des articles ainsi explicitement visés d'une manière d'ailleurs non limitative, tant à l'article 7 du décret du 31 août 1937 qu'à l'article 40 de la convention de la même date, il a paru à l'examen du texte type qu'il convenait également, pour les raisons qui seront détaillées plus loin à propos de chaque article:

a) de supprimer les dispositions des articles 26, 51 et 60, qui ne répondent plus à la situation nouvelle, au même titre que celles des articles 37 à 41, 45 et 47 dont la modification était prévue;

b) d'introduire divers articles nouveaux (22, 23, 37, 53, 66 et 67) nécessaires pour tenir compte de la situation nouvelle;

c) de modifier (indépendamment de la substitution de "Société Nationale", aux termes "Compagnie", "Réseau", etc substitution qui ne sera plus explicitement visée ci-après), un grand nombre d'articles non repris dans l'énonciation rappelée ci-dessus (1, 2, 4 à 9, 11, 14 à 18, 21, 24, 25, 27 à 31, 33, 34, 52 à 54, 56 à 58, 61, 65 et 67);

d) de modifier le plan d'ensemble du texte, en supprimant la Titre III (Durée, rachat et déchéance de la concession) dont la plupart des dispositions deviennent sans objet (l'article 35 est joint à l'article 1er remanié, et l'article 36 est reporté au titre "clauses diverses" sous le numéro 63 du projet), et en décomposant le titre I en quatre sous-paragraphes.

Pour la commodité de l'examen du projet, le texte est présenté sur pages triples comportant chacune à la suite du numéro de la page l'une des lettres a, b ou c, et indiquant:

sur la partie a) (page de gauche), le texte du cahier des charges pris pour type, et celui de divers documents modificatifs ou complémentaires (ces textes divers sont encadrés en rouge);

sur la partie b) (page centrale), le texte proposé;

sur la partie c) (page de droite), l'indication sommaire des motifs des modifications, suppressions ou additions apportées au texte du type.

En outre, on a souligné dans le texte du type (partie a) les parties non reprises ou reprises avec modification dans le projet, de même que, dans le texte du projet (partie b), les parties qui ne sont pas exactement empruntées au texte du type ou des documents modificatifs ou complémentaires reproduits dans la partie a).

En ce qui concerne l'annexe, qui donne la nomenclature des lignes que la Société Nationale reçoit le droit d'exploiter, et dont le mode d'établissement est exposé en regard de l'article 1er du projet, il n'a pas été reconnu utile de prévoir une présentation aussi complexe et le texte (1) est établi sur une série unique de pages, mais ce texte comporte de nombreux renvois dont la plupart ne constituent que des renseignements destinés à préciser la situation de certaines lignes, notamment pour les lignes concédées ou déclarées d'utilité publique et qui n'ont pas encore été ouvertes à l'exploitation.

Il paraît par ailleurs nécessaire d'appeler l'attention sur la question des tarifs de transit et d'exploitation, dont le mode d'établissement est actuellement réglé par le décret du 26 avril 1862 modifié par les décrets des 1er août 1864 et 23 juin 1894.

Bien que cette procédure réponde dans son ensemble aux besoins du Chemin de fer, on peut se demander s'il ne conviendrait pas d'y apporter des aménagements, sur les deux points suivants:

a) Extension à l'importation des dispositions prévues pour l'exportation. Il faut considérer, en effet, que si les variations de prix sur le marché étranger peuvent, dans certains cas, nécessiter des modifications tarifaires urgentes pour les marchandises à l'exportation, il peut en être de même dans le cas de l'importation. En outre, le trafic d'importation, comme celui d'exportation, pouvant choisir entre plusieurs voies, dont certaines

(1) Ce texte est à revoir de près par chaque Réseau, et il conviendra dans la rédaction définitive d'éliminer les renvois inutiles, lorsque la situation sur laquelle ils appellent l'attention aura été précisée de manière certaine.

offrent des parcours étrangers plus importants et des parcours français plus réduits, il semble qu'il y ait lieu de traiter ces deux sortes de trafic sur le même pied en ce qui concerne les facilités accordées pour la modification de leur tarification.

b) Alors qu'il est prévu dans le décret de 1862 que chaque prix de transit devra être le même pour tous les ports de mer situés sur le même littoral, on peut penser qu'il suffirait de prévoir que le Ministre des Travaux Publics pourrait décider l'extension des prix à tous les ports d'un même littoral, sans en faire une obligation absolue. Cette modification est justifiée par le fait que dans de nombreux cas les prix de transit intéressent un ou deux ports bien déterminés et qu'il n'y a aucune raison de mettre en vigueur des tarifs d'application plus larges.

Si on voulait donner suite à ces deux modifications, on pourrait le faire en introduisant dans le nouveau Cahier des Charges, à l'article 43 (article 48 du type modifié) les paragraphes 6° et 7° ci-après, le paragraphe numéroté 6° devenant alors 8°. (Les parties soulignées du texte sont celles qui comportent des modifications à la rédaction des décrets actuellement en vigueur):

"6°- La Société Nationale est dispensée, pour les
"tarifs d'exportation et d'importation, des formalités préalables
"d'affichage ou de dépôt des propositions dans les gares inté-
"ressées.

"Elle soumettra, en ce cas, au Ministre des Travaux
"Publics toutes les propositions tendant, soit à abaisser les
"taxes des marchandises destinées à l'exportation ou à l'importa-
"tion, soit à modifier les conditions générales d'application
"relatives à ces transports.

"Les propositions dont il s'agit devront indiquer la
"durée fixée pour l'application qui ne pourra, dans aucun cas,
"être inférieure à trois mois.

"Si, dans un délai de 5 jours, à dater de l'enregis-
"trement de ces propositions au Ministère des Travaux Publics, le
"Ministre n'a pas notifié à la Société Nationale son opposition,
"les tarifs proposés seront appliqués à titre provisoire.

"Ces tarifs seront portés immédiatement à la connais-
"sance du public par des affiches apposées dans les gares inté-
"ressées.

"Toutes les fois qu'après le délai minimum de 3 mois,
"fixé par le paragraphe 3° du présent article, la Société Natio-
"nale voudra relever les tarifs d'exportation ou d'importation,
"par elle abaissés, elle sera tenue de se conformer aux disposi-
"tions prévues par les paragraphes 1° ou 2° du présent article.

"7°- En ce qui concerne les transports des marchan-
"dises en transit, le Ministre des Travaux Publics pourra auto-
"riser la Société Nationale à percevoir les prix et appliquer les
"conditions qu'elle jugera les plus propres à combattre la con-
"currence qui lui est faite par les voies étrangères.

"Elle ne sera astreinte, dans ce cas, à aucune for-
"malité d'affichage préalable ou de dépôt des propositions et à
"aucun délai, soit pour appliquer les taxes réduites, soit pour
"opérer le relèvement des prix abaissés.

"La Société Nationale communiquera au Ministre des
"Travaux Publics les prix et conditions applicables aux trans-
"ports de transit, la veille de leur mise en vigueur.

"Cheque tarif de cette catégorie devra être produit
"sous forme de prix faits, c'est-à-dire présenter, pour chaque
"espèce de marchandises, un chiffre total unique, par tonne,
"comprenant le transport et les frais accessoires de toutes na-
"tures, de la frontière d'entrée à la frontière de sortie.

"Le Ministre des Travaux Publics pourra prescrire
"que le prix total résultant d'un tarif de transit soit le même
"pour tous les ports de mer situés sur le même littoral.

"Cheque tarif de transit sera porté à la connais-
"sance du public avant sa mise en vigueur dans les gares intéres-
"sées, soit par affiche, soit par le dépôt des textes nouveaux ou
"modifiés.

"A toute époque, le Ministre des Travaux Publics
"pourra interdire l'application des tarifs de transit".

PROJET D'ANNEXE AU CAHIER DES CHARGES
DE LA SOCIÉTÉ NATIONALE DES CHEMINS DE FER FRANÇAIS (S.N.C.F.)

Nomenclature des lignes que la S.N.C.F.
reçoit le droit d'exploiter :

A - LIGNES EN EXPLOITATION AU 1^{er} JANVIER 1938.

1^o. - Lignes antérieurement concédées à la Compagnie des
Chemins de fer du NORD.

a) Lignes à voie normale.

Paris à Creil par Epluches,
Creil à Amiens,
Longueau à la frontière par Lille,
Douai à la frontière par Valenciennes,
Lille à Dunkerque,
Hazebrouck à Calais-Maritime,
Creil à Saint-Quentin,
Saint-Quentin à Erquelines,
Amiens à Boulogne,
Tergnier à Laon,
Creil à Beauvais,
Paris à Creil par Chantilly,
Busigny à Somain,
Nozelles à St-Valéry,
Hautmont à Feignies,
Arras à Hazebrouck,
Lens à Ostricourt,
Valenciennes à Aulnoye,
Lille à Tournai,
St-Ouen-l'Aumône à Pontoise,
Ermont à Argenteuil,
Boulogne à Calais,
Epinay à Montsourt,
Montsourt à Lusarches,
Chemin de Ceinture de Lille,
Montsourt à Saint-Omer,
Saint-Omer-bifurcation à Baccouel,
Cambrai à la frontière via Dour,
Douai à Orchies,
Orchies à Tournai
La Plaine-St-Denis à St-Ouen-les-Docks,
Docks de St-Ouen - Epinettes,

Ermont à Valmondois,
Rochy-Condé à St-Just,
St-Omer-en-Chaussée à Abancourt,
Compiègne à Roye,
Breteuil-gare à Breteuil-ville,
Beauvais à Gisors,
Verberie à Estrées-St-Denis,
Ormy - Rivecourt,
La Rue St-Pierre à Clermont,
Clermont à Estrées-St-Denis,
Amiens à Canaples,
Doullens à Arras,
Bully-Grenay à Brias,
Gravelines à Bourbourg,
Watten à Bourbourg,
St-Omer à Boulogne,
Armentières à Berguette,
Somain à Orchies,
Orchies à Tourcoing,
Lille à Comines,
Calais à Dunkerque,
Berguette à St-Omer,
Tourcoing à Menin,
Anisy à Chauny (1),
Maubeuge à Fourmies,
Ferrière-la-Grande à Cousobre,
Lille à Béthune,
Lille à Valenciennes,
Saint-Amand à Tournai,
Saint-Amand à Blanc-Sainghin,
Valenciennes à Douzies et Maubeuge,
Abancourt au Tréport,
Frévent à Canaples,
Canaples à Gamaches,
Saint-Just à Cambrai,
Cambrai à Douai,
Aubigny-au-Bac à Semain,
Compiègne à Soissons,
Dunkerque à la frontière belge vers Furnes,
Lens à Armentières (2),

(1) Service voyageurs supprimé sur la section Chauny à Anisy-Pinon (D.M. du 15 avril 1937); assuré par services d'autobus.

(2) Service voyageurs supprimé (D.M. 5 juin 1937) (assuré par services d'autobus), de Don à Armentières.

Armentières à Comines,
Valenciennes au Cateau,
Busigny à Hirson,
Lourches à Thiant,
Laon au Cateau,
Laon à Liart,
Templeuve à Don,
Ormy-Villers à Mareuil-sur-Ouroq,
Denain à Saint-Amand,
Saint-André à Haubourdin,
Roubaix-Wattrelos à la frontière,
Avesnes à Sars-Poteries,
Guisse à Hirson,
Raccordement direct entre Roubaix et Tourcoing-les-Franco,
Paris à Soissons,
Amiens à Tergnier,
Amiens à Rouen (1),
Ruchy à Clères,
Chantilly à Senlis,
Senlis à Crépy-en-Valois,
Aulnoye à Anor,
Soissons à la frontière belge,
Beauvais à Gournay,
Arras à Etaples,
Béthune à Abbeville,
Abbeville au Tréport,
Estrées-St-Denis à Compiègne,
Compiègne à Silly-la-Poterie,
Aulnay-les-Bondy à Rivecourt,
Lens à Erebières,
St-Ouen-les-Docks à Ermont.

b) Lignes à voie étroite

- Néant -

(1) La ligne d'Amiens à Rouen a été concédée pour 2/3 à la Compagnie des Chemins de fer du NORD et pour 1/3 à la Compagnie de l'Ouest à laquelle a été substituée l'Administration des Chemins de fer de l'ETAT.

2°.- Lignes antérieurement concédées à la Compagnie des
Chemins de fer de l'EST.

a) Lignes à voie normale.

Paris à Igney-Avrincourt (1),

Epernay à Reims,
Châlons à Mourmelon,
Frouard à Forbach,
Metz à Thionville et à la frontière luxembourgeoise,
Vendenheim à Wissembourg,
Thann à Wesserling,
Paris à Vincennes et à La Varenne,
La Varenne à Boissy-St-Léger,
Boissy-St-Léger à Brie-Comte-Robert,
Raccordement direct, à Bel Air, de la ligne de Vincennes
avec le Chemin de fer de Ceinture intérieure de Paris,
Paris à Belfort (2),
Grets à Coulommiers,
Longueville à Provins,
Montereau à Flamboin,
Troyes à Bar-sur-Seine,
Bléneau à St-Dizier et à Gray (3)
Nancy à Epinal, Vesoul et Gray,
Reims à Laon
Reims à Soissons
Reims à Charleville, à Givet et à la frontière belge vers
Namur et Charleroi,

(1) Faisait partie de la ligne Paris à Strasbourg et à Kehl concédée, antérieurement à 1870, au réseau de l'Est.

En 1871, la partie de cette ligne comprise entre la nouvelle frontière et Strasbourg et Kehl fut abandonnée à l'Allemagne. En 1919, elle rentra dans le réseau d'A.L.

Le 1^{er} juin 1934, l'Est a en outre fait abandon, au profit de l'A.L., de la concession de la partie de ligne comprise entre Igney-Avrincourt et la frontière de 1914 (Convention du 1^{er} octobre 1930 approuvée par la loi du 8 juillet 1933).

(2) Faisait partie de la ligne de Paris à Mulhouse concédée, antérieurement à 1870, au réseau de l'Est. En 1871, la partie de cette ligne comprise entre la nouvelle frontière et Mulhouse fut abandonnée à l'Allemagne. En 1919 elle rentra dans le réseau d'A.L. au profit duquel, en outre, à partir du 1^{er} janvier 1934, le réseau de l'Est a fait abandon de la concession de la partie de ligne comprise entre Belfort et la frontière de 1914. (Convention du 1^{er} octobre 1930, approuvée par la loi du 8 juillet 1933).

(3) Depuis le 1^{er} mars 1934, cette ligne, entre la gare de Chalindrey exclue et la gare de Gray exclue est exploitée par la Société Générale des Chemins de fer Economiques pour le compte de la Compagnie de l'Est. (Traité du 28 février 1934, approuvé par D.M. du 5 février 1934).

Charleville à Audun-le-Roman (1),
Longuyon à Longwy,
Dieuse à Avricourt,
Epinal à Remiremont,
Lunéville à Saint-Dié,
Strasbourg à Barr, à Mutzig et à Wasselonne,
Haguenau à Niederbronn,
Sainte-Marie à Schlestadt,
Châtillon-sur-Seine à Chaumont,
Bar-sur-Seine à Châtillon,
Mézières à Hirson,
Niederbronn à Thionville,
Belfort à Guebwiller,
Chaumont à Pagny-sur-Meuse,
Reims à Conflans-Jarny (2),
Belfort à la frontière suisse,
Neufchâteau à Epinal,
Aillevillers à Lure,
Aillevillers à Flombières,
De la frontière belge à la vallée de la Moselle et
embranchements (y compris l'embranchement de la vallée
de l'Orne),
Remiremont au Thillot et à St-Maurice,
Vitrey à Bourbonne-les-Bains,
De la ligne de Sedan à Thionville à la frontière belge
vers Virton,
Champigneulle à Jarville,
Aillevillers à Faymont,
Coulommiers à La Ferté-Gaucher,
De la gare de Langres à Langres,
Epernay à Romilly

-
- (1) Faisait partie de la ligne de Charleville à Sedan et à Thionville concédée, antérieurement à 1870, au réseau de l'Est. En 1871, la partie de cette ligne comprise entre la nouvelle frontière et Sedan et Thionville fut abandonnée à l'Allemagne. En 1919, elle rentra dans le réseau d'A.L. au profit duquel, depuis le 1^{er} janvier 1934, le réseau de l'Est a fait abandon de la concession de la partie de ligne comprise entre Audun-le-Roman et la frontière de 1914 (Convention du 1^{er} octobre 1930, approuvée par loi du 8-7-1933).
- (2) Faisait partie de la ligne Reims à Metz concédée, antérieurement à 1870, au réseau de l'Est. En 1871, la partie de ligne comprise entre la nouvelle frontière et Metz fut abandonnée à l'Allemagne. En 1919, elle rentra dans le réseau d'A.L. au profit duquel, depuis le 1^{er} janvier 1934, le réseau de l'Est a fait abandon de la concession de la partie de ligne comprise entre Conflans-Jarny et la frontière de 1914 (Convention du 1^{er} octobre 1930, approuvée par loi du 8 juillet 1933).

Nancy à Vézeline et raccordement avec le canal de la Marne
au Rhin,

Nancy à Château-Salins et à Vic,

Vézeline à Mirecourt,

Chalindrey à Is-sur-Tille

Châtillon-sur-Seine à Is-sur-Tille (1)

Revigny à Vouziers,

Recey à Langres (2),

Ligne de la vallée de l'Ourocq à Esternay,

Esternay à Romilly,

Jessains à Eclaron,

La Ferté-Gaucher à Sézanne,

Is-sur-Tille à Gray (3),

Amagne à Vouziers et à Apremont,

Arches à Saint-Dié, avec embranchement sur Fraize et sur
Gérardmer,

Baccarat à Badonviller,

Bondy à Aulnay-lès-Bondy,

Chalindrey à Mirecourt,

Langres à Andilly,

Lérouville à Sedan,

Lunéville à Gerbéviller (4),

Nançois-le-Petit à Gondrecourt et Neufchâteau,

Pompey à Nomeny et embranchement sur la Moselle canalisée,

Sens à Troyes et à Châlons,

Toul à Colombey et à Favières,

Mont-St-Martin à la frontière luxembourgeoise,

Favières à Frenelle,

Bas-Evette à Giromagny,

Merrey à Neufchâteau,

-
- (1) Depuis le 1^{er} mai 1935, cette ligne, à l'exclusion des gares de Châtillon-sur-Seine et d'Is-sur-Tille, est exploitée par la Société Générale des Chemins de fer Economiques pour le compte de l'Est. (Traité du 19 avril 1935, approuvé par D.M. du 30 mars 1935).
 - (2) Depuis le 1^{er} mai 1935, 2 kms environ de cette ligne en gare de Poinson-Beneuvre, sont exploités par la Société des Chemins de fer Economiques pour le compte de l'Est (Traité du 19 avril 1935, approuvé par D.M. du 30 mars 1935).
 - (3) Depuis le 1^{er} mars 1934, cette ligne, à l'exclusion des gares d'Is-sur-Tille et de Gray est exploitée par la Société Générale des Chemins de fer Economiques pour le compte de l'Est (Traité du 28 février 1934, approuvé par D.M. du 5 février 1934).
 - (4) Depuis le 1^{er} janvier 1934, cette ligne, à l'exclusion de la gare de Mont-sur-Meurthe, est exploitée par la Compagnie des Chemins de fer secondaires pour le compte de l'Est. (Traité du 31 janvier 1934, approuvé par D.M. du 23 décembre 1933).

Saint-Dizier à Revigny,
 Père-Champenoise à Vitry-le-François,
 Hirson à Amagne,
 Bétheniville à Challerange,
 Jussey à Darnieulles, avec raccordement sur le canal de l'Est,
 Neufchâteau à Barisey-la-Côte,
 Saint-Florentin à Troyes (Saint-Julien) et Troyes à
 Vitry-le-François,
 Saint-Maurice à Bussang,
 Bricon au raccordement direct de Chaumont,
 Brienne à Sorcy,
 Raccordement de Boissy-St-Léger avec la Grande Ceinture,
 Brie-Comte-Robert à Verneuil,
 Verneuil à Marles,
 Armentières à Basoches,
 Trilport à La Ferté-Milon,
 Vitry à Lérrouville et raccordement de Blesme,
 De la gare de Troyes à St-Julien,
 Raccordement de St-Julien,
 Raccordements de Troyes-Preize,
 Toul à Nancy par Pont-St-Vincent (section de Toul à
 Pont-St-Vincent),
 Esbly à Coulommiers (section d'Esbly à Crécy),
 Provins à Eternay,
 Liart à Mézières,
 Baroncourt à Audun-le-Roman,
 Briey à Hussigny et Villerupt (non compris Tiercelet à
 Hussigny),
 Gerbéviller à Bruyères (1),
 Mohon à Pont-Maugis (Section de Mohon à Denohery),
 Lérrouville à Metz (entre Lérrouville et Novéant) et
 raccordements,
 Toul à Blainville (entre Chaligny et Blainville),
 Blainville à Sarrebourg (entre Blainville et Avricourt),
 Partie de la ligne de Frouard à Metz et de celle de la ligne
 nouvelle de Lérrouville à Metz comprises entre l'ancienne
 frontière et Metz,
 Partie de la ligne de Nancy à Château-Salins comprise entre
 l'ancienne frontière et Château-Salins avec l'embranchement
 de Vic-sur-Seille,
 Raccordement de la ligne d'Audun-le-Roman à Thionville avec
 la ligne de Baroncourt à Audun-le-Roman (concession à
 titre éventuel),
 Pont-Maugis à Raucourt (intérêt général),

(1) Depuis le 1^{er} janvier 1934, cette ligne, à l'exclusion de la gare de Bruyères
 est exploitée par la Compagnie des Chemins de fer secondaires pour le
 compte de l'Est. (Traité du 31 janvier 1934, approuvé par D.M. du 23/12/
 1933).

Bazancourt à Bétheniville (intérêt général),
Remiremont à Cornimont - d° -
Vireux à la frontière belge - d° -
Wassy à Doulevant-le-Château (1),
Contournement de Toul et raccordement (2),
Saulmery à Baroncourt et raccordement (2),
Marcq-St-Juvin à Dun-Douleon et raccordement (2).

b) Lignes à voie étroite.

- Néant -

3°.- Lignes antérieurement concédées à la Compagnie du Chemin de fer
de PARIS À ORLEANS.

a) Lignes à voie normale

Paris à Orléans,
Orléans à Tours,
Tours à Poitiers,
Poitiers à Angoulême,
Angoulême à Bordeaux et raccordement,
Tours à Nantes,
Orléans à Vierzon (bifurcation),
Vierzon (bifurcation) à Bourges et à Saincaize,
Vierzon (bifurcation) à Châteauroux et à Limoges,
Nantes à Saint-Nazaire,
Tours au Mans,
Brétigny à Tours, par Vendôme,
Coutras à Périgueux,
Montauban à St-Christophe et à Decazeville,
Embranchement de Rodes,
Moulins à Montluçon et à Bézenet,
Périgueux à Brive,
Brive au Lot (Capdenac),
Limoges à Périgueux,
Périgueux à Agen,
Chemin d'Orsay (3)

(1) Depuis le 1er janvier 1933, cette ligne, à l'exclusion de la gare de Wassy, est exploitée par la Compagnie des Chemins de fer secondaires pour le compte de l'Est. (Traité du 16 janvier 1933, approuvé par D.M. du 29 novembre 1932).

(2) Ligne construite et non exploitée (ligne stratégique).

(3) La partie de cette ligne comprise entre Paris-Luxembourg et Mussy-Palaiseau (avec embranchement de Bourg-la-Reine à Soesaux-Robinson) doit être remise prochainement au département de la Seine (Décret du 25 août 1932). Si cette remise intervient avant le 1^{er} janvier 1938, la désignation ci-dessus devra être modifiée en conséquence.

Creay à Limours,
Arvant à Massiac,
Massiac à la rivière du Lot (Figeac),
Bourges à Montluçon,
Toulouse à Lexos, avec embranchement sur Albi,
Tours à Vierzon,
Limoges à Montluçon, avec embranchement sur Ahun et
Fourneaux,
Fourneaux à Aubusson,
Poitiers à Limoges,
Commentry à Gannat,
Orléans au chemin du Bourbonnais (Gien),
Limoges à Brive,
Pithiviers aux lignes d'Orléans et de Montargis,
La Flèche au chemin de Tours au Mans (Aubigné),
Embranchement de Libos à Cahors,
" de Villeneuve-sur-Lot,
" de Tulle,
Libourne à Bergerac,
Lapeyrouse à Saint-Eloy,
Villefranche-sur-Cher à Romorantin,
Nantes à Châteaubriant,
Bergerac au Buisson,
La Flèche à La Suze,
La Flèche à Sablé,
Angoulême à Limoges, avec embranchement sur Nontron,
Bordeaux à La Sauve,
Clermont à Tulle, avec embranchement sur Vendes,
Limoges à Meymac,
Limoges au Dorat,
Orléans à Montargis,
Périgueux à Ribérac,
Saillat à Bussière-Galant,
Saint-Nazaire au Croisic et à Guérande,
Tours à Montluçon, avec embranchement sur Lavaufanche,
Aubusson à Felletin,
Vieilleville à Bourgneuf,
Angers à La Flèche,
Auneau à Etampes,
Aurillac à St-Denis-près-Martel,
Blois à Romorantin,
Bort à Neussargues,
Bourges à Cosne

Bourges à Gien et Argent à Beaune-la-Rolande (1),
Cahors à Capdenac,
Châtellerault à Tournon-St-Martin,
Civray au Blanc,
Confolens à Exideuil,
Embranchement de Gourdon,
Issoudun à Saint-Florent, (2)
La Flèche à Saumur,
Laqueuille au Mont-Dore,
La Sauve à Eymet,
Le Dorat à Magnac-Laval,
Limoges à Montauban,
Marmande à Angoulême,
Mauriac à la ligne d'Aurillac à St-Denis-près-Martel,
Mauriac à Vendes,
Montluçon à Eygurande,
Nontron à Sarlat et au Burg,
Poitiers au Blanc,
Port-de-Piles à Preuilly,
Preuilly à Tournon-St-Martin,
Saint-Sébastien à Guéret,
St-Denis-près-Martel au Buisson,
Villeneuve-sur-Lot à Tonneins,
Confolens à la ligne de Civray au Blanc,
Tournon-Saint-Martin à La Châtre,
Etampes à la ligne d'Argent à Beaune-la-Rolande,
Bussière-Galant à St-Yrieix,
Felletin à Ussel,
Guéret à La Châtre,
Ribérac à la ligne de Paris à Bordeaux par Parcoul,
Saint-Eloy à Paumiat,
Ruffec à Exideuil,
Villeneuve-sur-Lot à Falgueyrat,
Montluçon à Gouttières par Nérès
Nantes à Châteaulin (Savenay bif. à Châteaulin) (3)
Embranchement sur Pontivy (Auray bif. à Pontivy) (3)
Châteaulin à Landerneau (3)

(1) Section Gien - Argent fermée au service des voyageurs depuis le 1er septembre 1932 (Approbation, à titre provisoire, D.M. du 7 juin 1932).

(2) Ligne fermée au service des voyageurs depuis le 1^{er} décembre 1933. (D.M. du 18-10-1933).

(3) Lignes concédées à la Cie P.O. et exploitées par le réseau de l'Etat (Convention du 30 août 1933).

Quimper à Douarnenez (1),
Quimper à Pont-l'Abbé (1),
Auray à Quiberon,
Concarneau à Rosporden (1),
Questembert à Ploërmel (1).

b) Lignes à voie étroite.

Le Blanc à Argent,
Saint-Aignan-Moyers à Blois,
Uzerche à Tulle,
Tulle à Argentat,
Uzerche à Bugat (Seilhac à Treignac),

4°.- Lignes antérieurement concédées à la Compagnie des Chemins de fer de PARIS à LYON et à la MEDITERRANEE.

a) Lignes à voie normale.

Paris à Lyon,
Lyon à Marseille et embranchements,
Marseille à la frontière d'Italie,
Nuits-sous-Ravières à Châtillon,
Dijon à Is-sur-Tille,
Dijon à Belfort, Gray et Salins,
Gray à Rans et à Fraisans,
Montagney à Miserey,
Besançon à Vesoul,
Dijon à Saint-Amour,
Montbéliard à Delle,
Mouchard aux Verrières,
Andelot à Champagnole,
Pontarlier à Jougne,
Bourg à Besançon,
Châlon à Dôle,
Chalon à Bourg et à Lons-le-Saunier,
Lyon à Mâcon à la frontière suisse,
Lyon-Croix-Rousse à Trévoux,
Sathonay à Bourg et à Bellegarde,
Lyon-Saint-Clair à Sathonay,
Ambérieu à Montalieu,

(1) Lignes concédées à la Compagnie P.O. et exploitées par le Réseau de l'Etat (Convention du 30 août 1933).

Virieu-le-Grand à Saint-André-le-Gaz,
St-André-le-Gaz à Chambéry,
Culoz à la frontière d'Italie (anciennement ligne R.M.C. -
Rhône au Mont-Cenis) (1),
Collonges à Saint-Gingolph,
Aix-les-Bains à Annemasse,
Grenoble à Montélian,
Saint-Pierre d'Albigny à Albertville,
Lyon et St-Rambert à Grenoble,
Grenoble à Briançon,
Valence à Moirans,
Livron à Crest,
Crest à Aspres-sur-Buëch,
Sorgues à Carpentras,
Avignon à Miramas par Salon,
Cavaillon à Apt,
Cavaillon à Veynes,
Saint-Auban à Digne,
Rognac à Aix,
Aix à Perthuis,
Marseille à Aix,
Aix (Gardanne) à Carnoules,
Aubagne à Valdonne,
Les Aros à Draguignan,
Cannes à Grasse,
Villeneuve-St-Georges à Montargis par Corbeil,
Malesherbes à Bourron,
Moret à Roanne,
Laroche à Auxerre,
Auxerre à Nevers et à Cercy-la-Tour,
Cravant aux Laumes,
Avallon à Dracy-St-Loup,
Chagny à Nevers,
Santenay à Etang, par Autun,
Moulins à Montchanin,
Cercy-la-Tour à Gilly-sur-Loire,
Mâcon à Paray-le-Monial,
Roanne à Paray-le-Monial,
Belleville à Beaujeu,
Saint-Germain-au-Mont-Dore à Roanne,
Roanne à Lyon par St-Etienne,
Lyon-Saint-Paul à Montbrison,

(1) La section de Modane à la frontière est exploitée par les Chemins de fer de l'Etat italien.

Saint-Germain-des-Fossés à Vichy,
Saint-Germain-des-Fossés à Brioude et à La Levade,
Clermont à Montbrison,
Montbrison à Saint-Just,
Vichy à Thiers,
Thiers à Ambert,
Saint-Etienne à Saint-Georges d'Aurac,
Givors à La Voulte,
Saint-Rambert à Annonay,
Livron à Privas,
Nîmes au Teil,
Robiac à Pouzin,
Vogüé à Prades,
Bessèges à Alès,
Alès à Port-l'Ardaise,
Turascon à Sète,
Nîmes à La Levade,
Remoulins à Beaucaire,
Remoulins à Uzès,
Uzès à Saint-Julien et au Martinet,
Uzès à Nozières,
Vézénobres à Quissac et embranchement sur Anduze,
Nîmes à Sommières,
Sommières aux Mases,
Nîmes au Cailar,
Arles à Lunel,
Lunel à Aigues-Mortes,
Lunel au Vigan,
Arles à Saint-Louis-du-Rhône,
L'Estaque à La Joliette,
Marseille-Prado à la ligne de Toulon,
La Pauline à Hyères,
Lurs à Loulans-les-Forges,
Saint-Jean-de-Losme à Lons-le-Saunier,
Dôle à Poligny,
Beaunçon à la frontière suisse et embranchement sur Lods,
Gillet à Pontarlier,
Voujaucourt à Saint-Hippolyte,
Frasno à Vallorbe,
Beaune à Saint-Loup-de-la-Salle,
Chagny à Auxonne,
Lons-le-Saunier à Champagnole,
Champagnole à Mores,

Moret à Saint-Claude,
Saint-Claude à La Cluse,
Collonges à Lyon-Saint-Clair,
Raccordement de la Mouche,
Raccordement de Vénissieux,
Longoray à Divonne,
Divonne à la frontière suisse (1),
Annessas à la frontière suisse,
La Roche au Fayet,
Annecy à Albertville,
Albertville à Moutiers,
Moutiers à Bourg-Saint-Maurice,
Pierrelatte à Nyons,
Orange à l'Isle-sur-Sorgue,
Apt à Saint-Maime-Dauphin,
Forcalquier à Volx,
Salon à La Calade,
Valdonne à La Barque-Fuveau (Aix),
Nice à la frontière d'Italie par Sospel,
Corbeil - Melun - Montereau,
Montargis à Sens,
Raccordement de Laroche,
Monéteau à Saint-Florentin,
Auxerre à Gien,
Triguères à Clamecy,
Clamecy à Cosne,
Nuits-sous-Ravières à Avallon,
Tannay à Château-Chinon,
Les Laumes à Epinac,
Dijon à Epinac,
Chalon à Montchanon et à Roanne,
Embranchement du Port-de-Roanne,
Paray-le-Monial à Lozanne,
Lozanne à Givors,
Raccordement de Chasse,
Bonson à Saint-Bonnet-le-Château,
Saint-Bonnet-le-Château à Sembadel,
La Ferté-Hauterive à Gannat,
Riom à Châtelguyon,
Brioude à Saint-Flour (2),

(1) Exploitée par les Chemins de fer Fédéraux Suisses.

(2) La ligne de Brioude à Saint-Flour a été concédée par moitié aux deux Compagnies P.L.M. et Midi (Loi du 27 avril 1906).

Saint-Just à Firminy,
Firminy à Annonay,
Ambert à Daranc,
Vichy à Cusset, (1) (2)
Riom à Vichy,
Le Puy à Langogne,
Saint-Sernin à Largentière,
Traversée du Rhône à Avignon,
Anduze à Saint-Jean-du-Gard,
Aigues-Mortes au Grau-du-Roi,
Miramas à l'Estaque,

b) Lignes à voie étroite.

Le Fayet à la frontière suisse (3),
Vichy à Cusset (2),
Orange à Huis-les-Baronnies (2)

5°.- Lignes antérieurement concédées à la Compagnie des Chemins
de fer du MIDI.

a) Lignes à voie normale

Bordeaux à Sète et raccordement,
Narbonne à Perpignan,
Bordeaux à La Teste et à Arcachon,
Lamothe à Bayonne avec embranchement sur Mont-de-Marsan,
Toulouse à Bayonne,
Tarbes à Bagnères-de-Bigorre,
Portet-St-Simon à Foix,
Dax à Puyôo,
Agen à Vic-Bigorre,
Mont-de-Marsan à Tarbes,
Agde à Lodève,
Bayonne à Irun,
Castelnaudary à Castres,
Perpignan à Port-Vendres,
Port-Vendres à la frontière,
Saint-Girons à Bousens,
Montpellier à Paulhan,
Paulhan à Millau,
Millau à Rodes,

(1) Ligne à la fois à voie étroite et à voie normale.

(2) Ligne affermée à la Société Générale des Chemins de fer Economiques.

(3) La section de Vallorcine à la frontière est exploitée par la Compagnie de Martigny au Châtelard.

Castres à Albi,
Castres à Mazamet,
Carcassonne à Quillan,
Langon à Bazas,
Toulouse à Auch,
Montréjeau à Bagnères-de-Luchon,
Lourdes à Pierrefitte,
Graissessac à Béziers,
Carmaux à Albi,
Saint-Affrique à Tournemire,
Foix à Tarascon,
Condom à Port-Sainte-Marie,
Oloron à Pau,
Mende à Séverac et à Marvejols,
Marvejols à Neussargues,
Mazamet à Bédarieux,
Mont-de-Marsan à Roquefort,
Montauban à St-Sulpice,
Puyô à Saint-Palais,
Moux à Caunes,
Narbonne à Bize,
Sète à Montbazin, (1)
Saint-Sulpice à Castres,
Tarascon à Ax,
Condom à Riscle,
Marmande à Casteljaloux,
Casteljaloux à Roquefort,
Perpignan à Prades (ligne rachetée),
Buzuy à Laruns (ligne rachetée),
Autevielle à Mauléon,
Elne à Arles-sur-Tech,
Nérac à Mont-de-Marsan,
Bayonne à Saint-Jean-Pied-de-Port et à
Saint-Etienne-de-Baïgorry,
Mont-de-Marsan à St-Sever,
Prades à Villefranche-Vernet-les-Bains,
Tournemire au Vigan,
Lannemezan à Arréau,
Lavelanet à Bran,
Pamiers à Limoux,
Dax à Saint-Sever,
Albi à Saint-Juéry,
Quillan à Rivesaltes,

(1) Fermée au service des voyageurs depuis le 22 mai 1937 (D.M. du 24-4-1937).

Mende à La Bastide-St-Laurent-les-Bains,
Carmaux à Rodez,
Saint-Girons à Foix,
Bazas à Gabarret,
Castelsarrasin à Beaumont-de-Lomagne (1),
Raccordement des Allées Marines à Bayonne,
Espalion à Bertholène,
Saint-Sever à Hagetmau,
La Négresse à Biarritz-Ville,
Bordeaux-St-Louis à La Pointe-de-Grave,
Oloron à Bedous,
Chemin de jonction Midi Médoc,
Colombiers à Quarante-Cruzy (2),
Eauze à Auch,
Graissessac-Estréchoux à Plaisance,
La Nouvelle à La Nouvelle-Port,
Condom à Castéra-Verduzan,
Bedous à Canfranc,
Ax-les-Thermes à Puigcerda,
Brioude à Saint-Flour (3),
Carmaux à Vindrac (4),

b) Lignes à voie étroite

Villofranche à Bourg-Madame,
Bourg-Madame à La Tour-de-Carol.

.....

-
- (1) Fermée au service des voyageurs depuis le 22 mai 1937. (D.M. du 3-4-1937).
(2) Fermée au service des voyageurs depuis le 4 avril 1937. (D.M. du 22-2-1937).
(3) Ligne concédée par moitié aux deux Compagnies Midi et P.L.M. (loi du 27 avril 1906).
(4) Ouverte le 31 mai 1937 à titre d'essai et au trafic voyageurs seulement.

6°.- Lignes antérieurement concédées au Syndicat du Chemin de fer
de Grande Ceinture de Paris (1)
(lignes à voie normale)

Versailles-Matelots (bif.) au Jouet-d'Eau (bif.)
Le Jouet-d'Eau (bif.) à Saint-Germain (bif.)
Saint-Germain (bif.) à Achères (bif.)
Houilles-Sartrouville (bif.) à Epinay-sur-Seine,
Epinay-sur-Seine à Noisy-le-Sec (bif.),
Sucy-Bonneuil (bif.) à Villeneuve-St-Georges (bif.),
Savigny-sur-Orge (bif.) à Versailles-Chantiers (bif.),
Raccordement à Juvisy,
Plaine St-Denis (raccordement avec la voie de droite)
à Pantin (bif.),
Palaiseau (bif.) à Villeneuve-St-Georges (bif.)(2),
Raccordement avec la ligne de Paris à Orléans entre Choisy
et Orly (2),
Ligne complémentaire de Bobigny à Noisy-le-Sec et à Sucy-Bonneuil,
Raccordement de cette ligne complémentaire avec les lignes de
Paris à Strasbourg et de Paris à Mulhouse,
Raccordement de service de Valenton à Juvisy (3).

-
- (1) La Compagnie des Chemins de fer de l'Est exploite actuellement la partie de la Grande Ceinture comprise entre Noisy-le-Sec (poste de raccordement) et Sucy-Bonneuil, via Nogent-sur-Marne et le Plant-Champigny.
L'Administration des Chemins de fer de l'Etat exploite la partie ouest de la Grande Ceinture comprise entre, d'une part, la gare de Juvisy et, d'autre part, les pointes des aiguilles de la bifurcation de Bourceron donnant accès, côté est, sur les voies de la gare d'Argenteuil-Triage.
La Compagnie du Nord exploite la partie est de la Grande Ceinture comprise entre, d'une part, les pointes des aiguilles de la bifurcation Bourceron et, d'autre part, la gare de Juvisy (y compris le tronçon de la ligne de La Plaine-St-Denis à Pantin, la ligne complémentaire de Bobigny à Noisy-le-Sec et à Sucy-Bonneuil, les raccordements de cette ligne complémentaire avec les lignes de Paris à Strasbourg et de Paris à Mulhouse et le raccordement de service de Valenton à Juvisy, mais non compris la section de Noisy-le-Sec (poste du raccordement) à Sucy-Bonneuil, via Nogent-sur-Marne et Le Plant-Champigny.
- (2) La ligne stratégique de Palaiseau à Villeneuve-St-Georges (bif.) et le raccordement entre Choisy et Orly, avec la ligne de Paris à Orléans sont exploités par le réseau P.O. et à son compte.
- (3) Ce raccordement va être incessamment ouvert au service.

7°/- Ligne antérieurement concédée au Syndicat du Chemin
de fer de Petite Ceinture de Paris (1).
(ligne à voie normale)

Ceinture Rive Droite (Avenue de Clichy au Pont de Bercy (2))

(1) La Ceinture Rive Gauche (de la gare d'Auteuil au pont de Bercy) et le raccordement de la gare de Courcelles à l'Avenue de Clichy, concédés à la Compagnie de l'Ouest, à laquelle a été substituée l'Administration des Chemins de fer de l'Etat, sont actuellement exploités par la Compagnie du Nord.

(2) Ligne exploitée par la Compagnie du Nord.

8°/- Lignes constituant antérieurement le Réseau de l'Administration des Chemins de fer de l'Etat.

a/ Lignes à voie normale

Paris à Saint-Germain,
Embranchement sur Argenteuil,
Embranchement sur Auteuil,
Paris à Versailles R.D.,
Paris à Versailles R.G.,
Chemin de Ceinture R.G. (section d'Auteuil à Bercy) (1)
Raccordement du Chemin de Ceinture R.D. avec le
Chemin d'Auteuil (1),
Pont de l'Alma aux Moulinaux et aux Invalides,
Les Moulinaux à Courbevoie,
L'Etang-la-Ville à Saint-Cloud,
Raccordement des deux gares de Saint-Germain,
Issy à Viroflay,
Courcelles à Passy et au Champ de Mars,
Paris (Colombes bifurcation) à Rouen R.G.,
Embranchement sur l'Hippodrome de Maisons-Laffitte,
Rouen (Sotteville bifurcation) au Havre,
Rouen à Dieppe et à Fécamp,
Versailles (Viroflay R.G. bifurcation) à Rennes,
Raccordement de Viroflay,
Mantes à Caen,
Serquigny à Rouen (Tourville) (bifurcation),
Lisieux à Honfleur,
Saint-Cyr à Surdon,
Argentan (bifurcation de Sainte-Anne) à Granville,
Rennes à Brest,
Rennes à Redon,
Rennes à Saint-Malo,
Le Mans à Angers,
Rouen à Amiens (2),
Paris à Dieppe par Pontoise et Gisors,
Pont-l'Evêque à Trouville-Deauville,
Laigle (Embranchement du Mesnil) à Conches,
Caen à Cherbourg,

-
- (1) Sections concédées à la Compagnie de l'Ouest à laquelle a été substituée l'Administration des Chemins de Fer de l'Etat; actuellement ces deux sections sont exploitées par la Compagnie du Nord pour le compte du Syndicat.
- (2) La ligne d'Amiens à Rouen a été concédée pour 2/3 à la Compagnie des Chemins de fer du Nord et pour 1/3 à la Compagnie de l'Ouest à laquelle a été substituée l'Administration des Chemins de fer de l'Etat.

Embranchement sur Saint-Lô,
Mézidon au Mans (embranchement de la Petite Croix),
Embranchement sur Palaise,
Caen { Caen (embranchement de Courseulles) à Flers,
à { Flers à Mayenne,
Laval { Mayenne à Laval (Embt de la Chapelle Anthonaïse),
Louviers à la ligne de Paris à Rouen,
Pontivy à St-Brisuc,
Sablé { Sablé à Château-Gontier,
à Châteaubriant { Château-Gontier à Châteaubriant par Segré,
Laval { Laval à Château-Gontier (embranchement de
à { Gennes-Longuefuye)
Angers { Château-Gontier (Segré Embt) à Angers,
Saint-Lô à la { Saint-Lô à Coutances,
ligne de Brest { Coutances à Avranches,
à ou { Avranches à Dol,
près Lamballe { Dol à Lamballe,
Harfleur (bifurcation) à Montivilliers,
Raccordement, à Rouen, des lignes de Paris à Rouen
et de Rouen à Amiens,
Beuzeville à Lillebonne et à Port-Jérôme,
Motteville à Saint-Valéry-en-Caux,
Raccordement de la ligne de Paris à Rouen à celle de
Paris à Argenteuil, près Colombes, et à celle
de Paris à Versailles (R.D.) vers Courbevoie.
Sillé-le-Guillaume à La Hutte,
La Hutte à Mamers,
Châteaubriant à Redon,
Plouaret à Lannion,
Barentin à Duclair et à Caudebec,
Conflans à Pontoise,
Sottevast à Coutances,
Motteville à Clères,
Chemazé à Craon (1)
Avranches à Domfront,
Beslé à Guézéné et à La Chapelle-sur-Erdre,
Carentan à Carteret,
Châteaubriant à Ploërmel,
Châteaubriant à Saint-Nazaire,
Dreux à Auneau,
Eu à Dieppe,
Evreux (Prey Embranchement) à La Loupe,
Evreux au Neubourg,

(1) Suppression totale de l'Exploitation (D.M. des 2 février 1932
et 9 mai 1936)

Evreux-Ville à Evreux-Navarre,
Fougères à Vire,
La Brohinière à Dinan et à Dinard et raccordement
vers Dol,
Le Neubourg à Clos-Montfort,
Pont-Audemer à Quetteville,
Pouancé à Laval (embranchement de Haute-Follis)
Sablé à Sillé-le-Guillaume,
Saint-Brieuc au Légué,
Saint-Georges à Evreux (Saint-Aubin du
Vieil-Evreux, embt),
Candé à Nantes,
Vire à Saint-Lô et à Caen (embt de Courseulles),
Argenteuil à Mantes et raccordement,
Dieppe au Havre et embranchement des Ifs à Etretat,
Raccordement des gares de la Rive Gauche
de la Seine, à Rouen,
Alençon à Domfront,
Caen à Dezulé,
Châteaubriant à Rennes,
Couterne à La Ferté-Macé,
De la limite du Département de l'Eure (vers Elboeuf)
à Rouen (Orléans),
Dives à Trouville (bifurcation de Touques),
Echauffour à Bernay,
Embranchement du port d'Isigny (1),
Laigle à Mortagne,
Lisieux à Orbec (2),
Mamers à Bellême et à Mortagne,
Mayenne à Fougères (la Selle-en-Luitré embranchement),
Méziidon à Dives,
Miniac à La Guesnière (3),
Morlaix à Roscoff,
Mortagne à Ste-Gauburge,
Orbec à La Trinité-de-Réville, (2)
Ploërmel à la Brohinière,
Pré-en-Pail à Mayenne,
Raccordement, à Ponterson, de la ligne de Vitré
à Fougères avec la ligne de Lison à Lamballe,

-
- (1) De Lison à Isigny, seul un train de voyageurs assure le service voyageurs; le service marchandises subsiste en totalité (D.M. du 7 janvier 1929);
 - (2) De Lisieux à Orbec et d'Orbec à La Trinité, le service voyageurs a été supprimé (D.M. du 19 février 1934); il est assuré par une entreprise d'autobus ayant traité avec le Réseau;
 - (3) De La Guesnière à Miniac, suppression totale de l'exploitation (D.M. du 3 octobre 1933).

Raccordement, près Elbeuf, des lignes d'Elbeuf à
Rouen et de Serquigny à Rouen,
Sainte-Gauburge à Meunil-Mauger,
Saint-Georges à Dreux et à Chartres,
Segré à Candé,
Vitré à Fougères et à Moidrey (Pontorson),
Vitré à Martigné-Perchaud,
St-Pierre-Louvière aux Andelys,
Epône à la ligne de Paris à Granville,
Raccordement de Surdon,
Coutances (Orval-Hyenville embranchement) à Régnéville, (1)
Charleval à Serqueux,
Bricouze à La Ferté-Macé,
Falaise à Berjou-Pont-d'Quilly,
Alençon à Cohé-sur-Huisne,

Lignes de l'Eure (Evreux à Elbeuf et Dreux à Acquigny et embranchement,
Gisors à Vernon,
Clos-Montfort à Pont-Audemer,
Pont-de-l'Arche à Gisors,

Raccordement d'Etampuis,
Raccordement de Serqueux-Sud,
Chars à Magny, (2)
La Roche-sur-Yon à La Rochelle,
Rocheftort à Saintes,
Saintes à Coutras (section de Beillant à Coutras),
Saintes à Angoulême,
Blaye à Saint-Mariens,
La Rochelle à Rocheftort et embranchement,
Libourne à Marcenais,
Taillebourg à Saint-Jean-d'Angély, (3)
Saint-Jean d'Angély à Niort,
Tonnay-Charente à Marennes et au Chapus,
Niort à Ruffec,
Les Sables-d'Olonne à Tours,
Bressuire à Poitiers (section de Bressuire à Grand-Pont),
Orléans à Chartres,
Chartres à Auneau,
Chartres à Brou,

-
- (1) La section d'Orval-Hyenville à Régnéville a été fermée au service des voyageurs, lequel est assuré par une entreprise d'autobus ayant traité avec le Réseau (D.M. du 2 mars 1929 et D.M. du 19 mars 1930)
(2) Exploitée par la Société des Chemins de fer Economiques.
(3) Ligne fermée au service voyageurs, assuré par une entreprise d'autobus (D.M. du 2 février 1932 et D.M. du 4 juin 1934).

Brou à Bessé,
Patay à Nogent-le-Rotrou (section de Patay à Courtalain
et d'Arrou à Nogent-le-Rotrou, (1))
Poitiers à Saumur (Section de Neuville à Arçay
et de Loudun à Saumur),
Montreuil-Bellay à Angers,
Faye à Chalennes,
Sainte-Pazanne à Paimboeuf,
Saint-Hilaire à Pornic,
Nantes à Machecoul et raccordement de la gare de la
Prairie-au-Duc avec la gare de la
Compagnie de Paris-Orléans à Nantes,
Machecoul à La Roche-sur-Yon,
Embranchement sur Saint-Gilles-Croix-de-Vie,
Embranchement du port de Luçon,
Raccordement du Port de Marans avec la gare de cette ville,
Vendôme à Blois,
Vendôme à Pont-de-Braye,
Fontenay-le-Comte à la ligne d'Angers à Niort,
par ou près Benet,
Velluire à Fontenay-le-Comte,
Cholet à Clisson,
Port-de-Piles à Port-Boulet, avec embranchement de
Crozilles à Azay-le-Rideau,
Niort à Montreuil-Bellay avec embranchement sur
Monecontour et sur Champdeniers,
Raccordement des gares de Saumur,
Saint-Laurent-de-la-Prée à la Pointe de la Fumée,
Loudun à Châtellerault,
Pons à La Tremblade et embranchement de Saujon sur Royan,
Saumur à Château-du-Loir,
Cavignac à Bordeaux,
Fontenay-le-Comte à Breuil-Barret (section de Vouvant-
Cezais à Breuil-Barret),
Fontenay-le-Comte à Cholet, avec embt vers Evrunes,
Le Port-de-la-Pallice à La Rochelle (2)
Tours à Sargé (section de Vouvray à Sargé),
Barbezieux à Châteauneuf-sur-Charente,
Voves à Toury (3)
Thorigné à Courtalain,
La Loupe à Brou,

-
- (1) De Nogent-le-Rotrou à Courtalain, le service voyageurs a été partiellement supprimé (D.M. du 28 février 1929 et D.M. du 26 mars 1931).
 - (2) Fermée au service voyageurs; ce service est assuré par une entreprise d'autobus (D.M. du 4 juillet 1933);
 - (3) Fermée au service voyageurs assuré par une entreprise d'autobus (D.M. du 21 mars 1933 et D.M. du 7 juin 1935).

Barbezieux à Saint-Mariens,
Saint-Jean d'Angély à Saujon, par Saintes,
Nantes à La Roche-sur-Yon,
Niort à La Possonnière,
Saint-Benoit à La Rochelle et à Rochefort
(section de St-Benoit à La Rochelle,
embranchement sur Rochefort; raccordement
à Aigrefeuille), (1)
Château-du-Loir à Saint-Calais,
Massy-Palaiseau à Chartres par Gallardon, (2)

b/ Lignes à voie étroite.

Réseau
Breton. { Carhaix à Morlaix,
{ Guingamp à Paimpol,
{ Saint-Méen à Loudéac et à Carhaix et prolongement,
{ Guingamp à Carhaix,
{ Carhaix à Rosporden,
{ Carhaix (port de Carhaix embranchement)
à Châteaulin et raccordement,
{ Châteaulin à Camaret avec embranchement
sur Le Fret.

9°/- Lignes constituant antérieurement le Réseau
de l'Administration des Chemins de fer
d'Alsace et de Lorraine.

a/ Lignes à voie normale.

Strasbourg à la frontière suisse vers Bâle,
Strasbourg à Koenigshoffen,
Mulhouse-Dornach à Mulhouse-Nord,
Saint-Louis au Rhin,
Mulhouse à Belfort (limite du réseau),
Strasbourg au Rhin (limite du réseau),
Strasbourg à la frontière du Luxembourg.

-
- (1) D'Aigrefeuille à Rochefort, le service des voyageurs a été supprimé (D.M. du 3 octobre 1933).
- (2) A la page 132 du rapport Etat-figure comme ligne en exploitation partielle le tronçon Paris-Montparnasse à Chartres par Gallardon (70 Kms). En réalité, la distance de 70 kms. indiquée représente la distance de Massy-Palaiseau à Chartres, seule partie en exploitation, le tronçon Paris-Montparnasse - Massy-Palaiseau étant encore en construction. Nous avons donc fait figurer:
- le tronçon Massy-Palaiseau - Chartres au § A
 - le tronçon Paris-Montparnasse-Massy-Palaiseau au § B.

Richement à Gandrange-Amnéville,
Uckange à Florange,
Hettange-Grande à Entringe (heurtoir),
Strasbourg à Lauterbourg et à la frontière allemande,
Bischoffheim à Hausbergen (bifurcation),
Embranchement de Schiltigheim (heurtoir),
Lauterbourg au port du Rhin (limite du réseau),
Vendenheim à Wissembourg et à la frontière allemande,
Bischwiller à Oberhoffen-Camp de Haguenau,
Mommenheim à Sarreguemines,
Embranchement de Sarreguemines et à la frontière allemande
vers Sarrebruck (limite du réseau),
Haguenau au Rhin (limite du réseau),
Reding à Igney-Avrincourt (limite du réseau),
Raccordement Sarrebourg à Sarraltroff,
Blainville à Sarrebourg (section de ligne de
Sarrebourg et la limite du Réseau),
Berthelming à Sarreguemines,
Sarralbe à Château-Salins,
Remilly à Stiring-Wendel (limite du réseau),
Haguenau à Hergarten-Falck,
Courcelles-sur-Nied à Teterchen,
Metz à Anzeling,
Thionville à la frontière allemande vers Voelklingen,
(limite du réseau),
Bousonville à la frontière allemande vers Dillingen,
(limite du réseau),
Metz à Novéant (section entre Metz et la limite du réseau),
Hagondange à Homécourt (limite du réseau),
Thionville à Audun-le-Roman vers Charleville
(limite du réseau),
Thionville à la frontière allemande vers Trèves,
Kalhausen à Sarralbe,
Waldighofen à Saint-Louis,
Altkirch à Ferrette (heurtoir),
Dannemarie à la frontière suisse,
Mulhouse au Rhin (limite du réseau),
Bollwiller à Lautenbach (heurtoir),
Lutterbach à Kruth (heurtoir),
Cernay à Sewen (heurtoir),
Colmar à Ensisheim,
Ensisheim à Bollwiller,
Colmar au Rhin (limite du réseau),
Colmar à Metzeral (heurtoir),
Sélestat à Sundhouse (heurtoir),

Sélestat à Sainte-Marie-aux-Mines (heurtoir),
Val-de-Villé à Villé (heurtoir),
Sélestat à Saverne,
Strasbourg à Saint-Dié (limite du réseau),
Montagne-Verte à Koenigshoffen (bifurcation),
Steinbourg à Schweighausen,
Bouxwiller à Ingwiller,
Mertzwiller à Seltz,
Wissembourg à Lauterbourg,
Walbourg à Lembach (heurtoir),
Wingen-sur-Moder à Wolmunster (section de Wingen-sur-Moder
à Saint-Louis-les-Bitche) (heurtoir),
Sarrebourog à Abreschviller (heurtoir),
La Forge à Vallérysthal-Trois Fontaines (heurtoir),
Igney-Avrécourt à Bénestroff,
Metz à Château-Salins,
Metz à Conflans-Jarny (limite du réseau),
Bettelainville à la frontière allemande vers Merzig
(limite du réseau),
Fontoy à Audun-le-Tiche,
Maisons-Rouges à Phalsbourg (heurtoir),
Neuf-Brisach à Brantzenheim,
Hayange à Algrange-Rochonvillers,
Graffenstaden à Koenigshoffen et Hausbergen (bifurcation),
Koenigshoffen à Hausbergen (section de Strasbourg-
Cronembourg à Hausbergen (1))
Sablon à Woippy,
Sablon à Metz-Marchandises,
Lutterbach à Rixheim,
Mulhouse-Nord au Port du Canal (heurtoir),
Mulhouse-Nord à Mulhouse-Wanne,
Sarreguemines à la frontière vers Deux-Ponts
(limite du réseau),
Lérrouville à Metz (section de Metz à Novéant)
(limite du réseau),
Audun-le-Tiche à Hussigny (section de Rédange (Moselle)-
Adlergrund à Hussigny),
Réding à Diemeringen (section de Schalbach à Diemeringen),
Graffenstaden aux Ports de Strasbourg,
Raccordement vers Koenigshoffen-Cronembourg,
St-Dié à Sainte-Marie-aux-Mines,
Réding à Diemeringen (section de Réding à Schalbach) (2)

(1)- La section de Koenigshoffen à Strasbourg-Cronembourg (2 km. 23)
n'est pas exploitée.

(2)- Le rapport A.L. de 1936 (page 40) classe ce tronçon sous la rubrique
"lignes en construction et à construire déclarées d'utilité publique"
D'après le Ministère des T.P., cette ligne est ouverte à l'exploita-
tion depuis le 2 décembre 1936.

b/ Lignes à voie étroite.

Colmar à Marckolsheim,
Lutzelsbourg à Drulingen.

B - AUTRES LIGNES CLASSEES OU CONCEDEES A TITRE FERME
OU SOUS RESERVE DE LA DECLARATION D'UTILITE PUBLIQUE,
EN CONSTRUCTION OU A CONSTRUIRE.

1°/- Compagnie du Chemin de fer du NORD.

a - Lignes à voie normale.

Aulnay à Rivecourt (1).

b - Ligne à voie étroite.

Néant.

2°/- Compagnie des Chemins de fer de l'EST.

a - Lignes à voie normale.

Remiremont à Mulhouse (entre St-Maurice et Wesserling) (2)

Briey à Hussigny et à Villerupt
(tronçon de Tiercelet à Hussigny) (3)

Esbly à Coulommiers (section de Crécy à
Mortcerf et Coulommiers) (4)

Mohon à Pont-Maugis (section de Donchery à Pont-Maugis) (5)

Contournement de Reims (6)

-
- (1) Travaux d'infrastructure commencés avant-guerre, abandonnés depuis 1914. Une décision ministérielle du 3 août 1928 a autorisé la Compagnie du Nord à clore provisoirement le compte de construction de cette ligne.
 - (2) Travaux d'infrastructure commencés; arrêtés par D.M. du 3.9.1935.
 - (3) Déclaré d'utilité publique le 12 avril 1900. Projet approuvé le 8 février 1913. Les travaux n'ont pas encore été commencés.
 - (4) L'enquête d'utilité publique a eu lieu en 1913, mais la déclaration d'utilité publique n'est pas intervenue. Etudes suspendues pendant la guerre et non reprises.
 - (5) Les travaux n'ont pas été commencés.
 - (6) Le rapport au Conseil d'Administration Est (page II3) indique ce tronçon comme "ligne concédée à titre éventuel. Convention de 1921".

D'après le Ministère des T.P., il s'agit d'une concession éventuelle ayant fait, à l'origine, l'objet d'une Convention du 28 juin 1929 approuvée par loi du 22 juillet 1930.

b - Lignes à voie étroite.

Néant.

3°/- Compagnie du Chemin de fer de Paris à Orléans.

a - Lignes à voie normale.

Libourne à Langon (1) (2),
Cahors à Moissac (3),
Bassens au Bec d'Ambès (4),
Limours à Dourdan (5),
Embranchement de Figeac (6),
Aurillac à Espalion (7),
Gouttières à Eygurande (8),
Magnac-Laval à St-Sébastien (9),
Ussel à Bort (10).

-
- (1) Concédée par moitié au P.O. et au Midi.
 - (2) Travaux commencés, mais suspendus.
 - (3) Travaux d'infrastructure terminés; la superstructure n'est pas commencée.
 - (4) Construction en cours.
 - (5) Déclarée d'utilité publique (loi du 7 juillet 1913). Rien n'a été commencé.
 - (6) Le Ministre des T.P. n'est pas au courant de ce projet de ligne. D'après le Directeur du Service de la Voie, il y a eu un projet sommaire établi le 16 décembre 1881 pour une ligne de La Madoleins à Figeac (3 Kms), dénommée "Raccordement de Figeac". Une note du 13 février 1883 du dossier dit que le projet est abandonné. Néanmoins, ce raccordement figure au rapport au Conseil d'Administration P.O. au titre "Lignes en construction ou à construire" (p. 106).
 - (7) Le Conseil Supérieur des T.P. a émis l'avis, le 15 mai 1925, qu'il n'y avait pas lieu de poursuivre l'enquête d'utilité publique.
 - (8) Déclarée d'utilité publique. (Loi du 11 janvier 1929). Aucun projet n'a été dressé.
 - (9) Concédée à titre éventuel (loi du 7 juillet 1913). La déclaration d'utilité publique n'est pas intervenue.
 - (10) Le Ministère des T.P. n'est pas au courant. D'après notre Service de la Voie, la ligne a été concédée à titre éventuel (Loi du 20 mars 1893). Il n'y a pas eu d'enquête d'utilité publique. Cette ligne figure au rapport au Conseil P.O. au titre "Lignes en construction ou à construire" (p. 107).

b - Lignes à voie étroite (1)

- Bonnat à Evaux (2)
- Argentat à Salers (2)
- St-Léonard à Auzances (2)
- Confolens à Bellac (3)

4°/ Compagnie des Chemins de fer de Paris à Lyon et à la Méditerranée.

a - Lignes à voie normale.

- Chorges à Barcelonnette (4),
- Le Puy à La Levade d'Ardèche (5)
- Seconde ligne de St-Etienne à Lyon (6),
- Bossey-Veyrier à la frontière suisse (7),
- Chamborigaud à Bessèges (8),
- Maringes à Randan (9),

-
- (1) Le rapport au Conseil d'Administration P.O. de 1916 indique à la page 107 comme ligne à voie étroite en construction ou à construire le tronçon "Treignac à Bugeat". Le déclassement de ce tronçon ayant été prononcé par la loi du 8 août 1936, nous n'avons pas fait figurer ce tronçon dans la liste ci-contre (3° b)
 - (2) Déclarée d'U.P. par loi du 19 février 1912. Concoédée définitivement par loi du 7 juillet 1913. Aucune acquisition de terrain n'a été réalisée.
 - (3) Déclarée d'utilité publique et concoédée au P.O. par loi du 16 juillet 1908; aucun terrain n'a été acquis.
 - (4) Travaux d'infrastructure commencés. Suspendus par Décision Ministérielle du 9 décembre 1936.
 - (5) Travaux d'infrastructure en cours.
 - (6) D'après le Ministère des Travaux Publics (L.N.) il s'agit du dédoublement éventuel de la ligne existante avec quelques variantes. Il n'y a pas eu d'enquête d'utilité publique ni projet précis, mais ce tronçon figure au rapport au Conseil d'Administration P.L.M., page 76, au titre "Lignes non exploitées à construire", page 77, rubrique "Lignes non exploitées à construire".
 - (7) D'après le rapport aux actionnaires de la Compagnie P.L.M., il s'agit d'un tronçon de 0 Km. 100. Le Ministère des Travaux Publics ignore ce projet.
 - (8) Déclarée d'utilité publique. Concoédée par la loi du 4 mars 1906. Travaux non commencés.
 - (9) Déclarée d'utilité publique (loi du 13 mars 1902) Travaux non commencés.

Châtelguyon à Combronde (1),
Le Frayssinous à St-Bonnet (2),
Bourron à Melun (2),
St-André à Digne (3),
Verges à Molinges (2).

b - Lignes à voie étroite

Néant.

5°/ Compagnie des Chemins de fer du MIDI.

a - Lignes à voie normale.

Albi à St-Affrique (section de St-Juéry à St-Affrique) (4)
Bazac à Auch (section de Gabarret à Eauze (5),
St-Girons à Oust (5)
Beaumont-de-Lomagne à Gimont (5),
Libourne à Langon (6) (7),
St-Paul-St-Antoine à Bèlèsta (8),
Auch à Lannemezan (8),

-
- (1) Déclarée d'utilité publique (loi du 1er avril 1914). Travaux non commencés.
 - (2) Le Ministère des Travaux Publics ignore ces projets. Mais le rapport au Conseil d'Administration P.L.M. fait figurer ce tronçon de ligne au titre "Lignes en exploitation partielle, en construction, à construire" (p. 91), mais en indiquant au droit de ce tronçon une dépense à la charge de la Compagnie, nulle.
 - (3) D'après le Ministère des Travaux Publics, il s'agit d'un projet étudié par l'autorité militaire, mais qui n'a pas eu de suite. On avait envisagé la mise à voie normale des Chemins de fer du Sud-Est et la rectification des courbes. Le projet visait toute la ligne jusqu'à Nice ainsi que celles du Pertuis aux Arcs et de Draguignan à Nice. On voulait avoir de bonnes lignes à l'intérieur des terres vers l'Italie permettant d'éviter la ligne côtière trop vulnérable.
Le rapport au Conseil d'Administration fait figurer ce tronçon au titre "Lignes en exploitation partielle, en construction ou à construire" (page 91), mais en indiquant au droit de ce tronçon une dépense à la charge de la Compagnie, nulle.
 - (4) Travaux d'infrastructure terminés. Les travaux de superstructure ont été ajournés sur proposition du 4 avril 1934 du Contrôle V.B. et L.N.
 - (5) Infrastructure terminée, mais non remise à la Compagnie du Midi.
 - (6) Conçédées par moitié au P.O. et au Midi.
 - (7) Travaux commencés, mais suspendus.
 - (8) Infrastructure commencée. Travaux actuellement suspendus.

Arreau à St-Lary (1),
Hagetmau à Pau (2),
Cust à la frontière d'Espagne (3),
Quillan à Bèlostà (4),
Villefranche-Vernet-les-Bains à Sahorre (5)
Espalion à St-Flour (6).

b - Lignes à voie étroite.

Castelnaud-Magnoac à Tarbes (7),
Montlouis-la-Cabanasse à Quillan (6).

6°/- Administration des Chemins de fer de l'Etat.

a - Lignes à voie normale.

Azay-le-Rideau à l'Ile-Bouchard (8),
Massy-Palaiseau à Montrouge-Châtillon (9),
Pont-Audemer au Havre (10).

b - Lignes à voie étroite.

Néant.

-
- (1) - Déclarée d'U.P. (loi du 17 juillet 1908) aucun travail n'a été effectué.
- (2) - Infrastructure commencée - déclassement projeté.
- (3) - Concession éventuelle (loi du 2 août 1907) - Aucun travail n'a été effectué - Etudes interrompues.
- (4) - Concession éventuelle (loi du 23 mars 1914). A construire.
- (5) - - d* - (- d* -). Enquête d'utilité publique en 1924 - Sans suite.
- (6) - Concession éventuelle (loi du 23 mars 1914) - Projet de loi déclarative d'utilité publique adopté par la Chambre des Députés le 26 décembre 1923; actuellement soumis au Sénat.
- (7) - Déclarée d'utilité publique (loi du 17 juillet 1908) - Aucun terrain n'a été acquis.
- (8) - Le Ministère des Travaux Publics (L.N.) ignore ce projet. Cette ligne est indiquée sur la carte annexée au rapport Etat comme "classée mais non déclarée d'utilité publique".
- (9) - Le Ministère des Travaux Publics a omis de signaler ce tronçon dans sa note de septembre 1937 sous prétexte qu'il ne s'agit pas d'une ligne spéciale mais d'un tronçon en cours d'exécution de la ligne de Paris à Chartres par Gallardon (le tronçon en exploitation Massy-Palaiseau-Chartres a été repris au Titre A).
Le tronçon Montrouge - Châtillon - Massy-Palaiseau est indiqué sur la carte annexée au rapport Etat comme ligne "en construction".
- (10) - Ligne éventuelle - Le Ministère (L.N.) déclare n'avoir pas étudié ce projet.
Ce tronçon est indiqué sur la carte annexée au rapport Etat comme "en construction".

7°/- Administration des Chemins de fer d'Alsace
et de Lorraine.

a - Lignes à voie normale.

Boulange à Rumelange-Ottange (1),

Graffenstaden aux Ports de Strasbourg avec gare
de triage intermédiaire et raccordement
vers Cronembourg (2),

Cornimont à Metzeral (3).

b - Lignes à voie étroite.

Néant.

(1) - Travaux d'infrastructure commencés par les Allemands; achevés actuellement ainsi qu'une partie de la superstructure - achèvement de la superstructure ajourné par D.M. du 19 mai 1934;

(2) - Travaux achevés en partie - Deux voies de marchandises sont exploitées entre Koenigshoffen et Strasbourg - Neudorf depuis le 10 mai 1935.

(3) - Déclarée d'utilité publique par la loi du 17 juillet 1929 - Projet de tracé et de terrassements approuvés par D.M. du 3 juin 1932 - Etudes poursuivies.

TITRE 1^{er}

Tracé et construction du chemin

ARTICLE 1^{er}

Le Chemin de fer d'Alais au Rhône partira d'Alais en un point à déterminer ultérieurement par l'Administration, la Compagnie entendue; il passera par ou près Seynes, La Bruguière, Connaux et aboutira au Rhône au lieu dit Port-l'Ardoise.

ARTICLE 35

La durée de la concession pour la ligne mentionnée à l'article 1^{er} du présent Cahier des Charges commencera à courir à partir de la date de la loi de la concession. Elle prendra fin le 31 Décembre 1958.

TITRE 1^{er}

Tracé et construction du chemin

§ 1 - Objet du présent Cahier des Charges

ARTICLE 1^{er}

La Société Nationale reçoit, à compter du 1^{er} Janvier 1938, le droit d'exploiter l'ensemble des lignes composant tant les Réseaux concédés aux Compagnies du Nord, de l'Est, de Paris à Orléans, de Paris à Lyon et à la Méditerranée et du Midi, que les Réseaux précédemment exploités par les Administrations des Chemins de fer de l'Etat et des Chemins de fer d'Alsace et de Lorraine.

Ce droit lui est attribué pour une période de quarante cinq années, c'est-à-dire jusqu'au 31 Décembre 1982 l'Etat prorogeant jusqu'à cette date, au profit de la Société Nationale, le bénéfice de chacune des concessions des Compagnies précitées au fur et à mesure de leur expiration.

La nomenclature des lignes susvisées est donnée en annexe au présent Cahier des Charges qui détermine les obligations et les droits de la Société Nationale au regard de l'exploitation des dites lignes.

§ I - ARTICLE 1^{er}

On verra plus loin (observation commune aux articles 2 à 29 du type) la raison de l'introduction du paragraphe et du sous-titre ci-contre.

On n'a pu adopter le titre "Objet et durée de la concession" qui paraissait s'imposer au premier abord, puisque, si l'on s'en rapporte aux termes de l'article 1^{er} de la convention du 31 août 1937 qui crée la Société Nationale, les Compagnies actuelles gardent leurs concessions jusqu'à leur expiration normale, époque où ces concessions seront transférées à la Société Nationale, et que, d'autre part, en ce qui concerne les lignes des Réseaux d'Etat, la Société Nationale n'en reçoit pas la concession, mais seulement le droit d'exploitation.

La rédaction proposée s'inspire en conséquence de l'article 1^{er} de la convention du 31 Août 1937.

Il a paru au surplus convenable, pour ne pas alourdir exagérément le texte même du Cahier des Charges, de reporter en annexe la nomenclature des lignes que la Société Nationale reçoit le droit d'exploiter.

Cette nomenclature a été établie en distinguant, suivant que le droit d'exploiter joue dès le 1^{er} Janvier 1938 ou est subordonné à la construction des lignes, d'une part les lignes en exploitation au 1^{er} Janvier 1938, d'autre part les autres lignes concédées aux Compagnies et aux Syndicats de Ceinture à titre ferme ou sous réserve de la déclaration d'utilité publique, en construction ou non, à la même date.

Dans le premier groupe, les lignes ont été énumérées, pour faciliter le rapprochement avec les textes en vigueur, séparément pour chacun des Réseaux de l'Etat et d'Alsace et de Lorraine, chacune des Compagnies du Nord, de l'Est, de Paris à Orléans, de Paris à Lyon et à la Méditerranée, du Midi et chacun des deux Syndicats des Chemins de fer de la Grande et de la Petite Ceinture de Paris; on a en outre spécifié, à titre de renseignement, dans chaque Réseau, les lignes à voie normale et les lignes à voie étroite.

Dans le second groupe, on a suivi le même ordre, en indiquant en renvoi la situation actuelle exacte de chaque ligne.

Elle laisse de côté:

- a) pour les Réseaux de l'Etat et de l'Alsace-Lorraine les lignes classées ou déclarées d'utilité publique non encore exploitées;
- b) pour l'ensemble de ces Réseaux et des Compagnies, les lignes concédées par des collectivités autres que l'Etat, ou dont l'exploitation a été confiée aux dites Réseaux et Compagnies par d'autres collectivités que l'Etat, lignes pour lesquelles la Société Nationale semble bien devoir être substituée aux Réseaux et Compagnies actuels en application des dispositions générales de la Convention du 31 Août 1937, mais dont elle ne peut, à proprement parler, tenir le droit d'exploitation du présent Cahier des Charges.

L'article 1^{er} est au surplus à rapprocher des dispositions insérées à l'article 55 du projet qui reprend avec modifications l'article 60 du type.

§ 2 - Dispositions spéciales aux lignes restant à construire

Observation commune aux articles 2 à 29 du type

La rédaction de ces articles a été faite uniquement en vue des travaux d'établissement d'une ligne nouvelle, alors que, dans la situation actuelle, le droit d'exploiter conféré à la Société Nationale s'applique essentiellement à des lignes déjà construites et exploitées, accessoirement à quelques lignes en construction, et enfin, dans une mesure presque négligeable, compte tenu des dispositions de l'article 43 (2° alinéa) de la Convention du 31 Août 1937, aux lignes à construire ultérieurement. La rédaction doit donc être modifiée pour s'adapter à cette nouvelle situation.

En particulier, il n'est pas possible de considérer que certaines clauses de ces articles soient applicables aussi bien aux lignes à construire dans l'avenir qu'aux lignes déjà en exploitation, dont les caractéristiques ont fréquemment été déterminées, qu'il s'agisse du rayon minimum des courbes, ou du maximum des déclivités, suivant les règles particulières édictées dans des Conventions ou des Cahiers des Charges spéciaux.

Il a, en conséquence, paru qu'il convenait, pour la clarté du texte, de répartir les articles 2 à 29 en trois paragraphes, se rapportant, le premier aux lignes restant à construire, le second aux lignes en exploitation ou en cours de construction, et le dernier aux dispositions communes à l'ensemble des lignes. Par suite, l'article 1er a été considéré comme constituant à lui seul un paragraphe "§ 1er spécial" Objet du présent Cahier des Charges".

ARTICLE 2

Les travaux devront être commencés dans un délai d'un an et terminés dans un délai de quatre ans, à partir de la date de la loi qui approuve la présente concession.

ARTICLE 2

Les travaux de construction de lignes nouvelles qui sont ou viendront à être confiés à la Société Nationale, en vertu soit des actes antérieurs pour l'application desquels la dite Société est substituée aux Compagnies ou aux Administrations intéressées, conformément aux dispositions du 1er alinéa de l'article 42 de la Convention du 31 Août 1937, soit des conventions ultérieures prévues au deuxième alinéa du même article, devront être poursuivis avec le maximum de diligence, dans la limite des crédits ouverts ou des dépenses autorisées annuellement.

§ 2 - ARTICLE 2

La fixation d'un délai rigide d'achèvement est impossible pour les lignes dont la construction n'est pas commencée et ne doit être entreprise, aux termes de l'article 43 (2° alinéa) de la Convention du 31 Août 1937, qu'en vertu de conventions ultérieures. Elle ne peut même être envisagée pour les lignes en cours de construction, pour lesquelles le rythme de l'exécution dépend des octrois de crédit pour les travaux à la charge de l'Etat et des autorisations de dépenses pour les travaux à la charge de la Société Nationale.

La rédaction proposée pour l'article 2 tient compte de ces particularités.

ARTICLE 3

(Voir plus loin (art. 25 du projet)

L'article 3 du type, dont les dispositions sont applicables aussi bien aux projets de travaux de parachèvement qu'aux projets de travaux complémentaires, a été reporté au § 4 ci-après (article 25 du projet).

ARTICLE 4

La Compagnie pourra prendre copie de tous les plans nivellements et devis qui pourraient avoir été antérieurement dressés aux frais de l'Etat.

ARTICLE 5

Le tracé et le profil du chemin de fer seront arrêtés sur la production de projets d'ensemble comprenant pour la ligne entière ou pour chaque section de la ligne :

1° - Un plan général à l'échelle de 1/10.000 ;

2° - Un profil en long à l'échelle de 1/5.000 pour les longueurs et de 1/1.000 pour les hauteurs, dont les cotes seront rapportées au niveau moyen de la mer, pris pour point de comparaison. Au-dessous de ce profil, en 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;

3° - Un certain nombre de profils en travers, y compris le profil-type de la voie;

4° - 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 indiqués tant sur le plan que sur le profil en long; le tout sans préjudice des projets à fournir pour chacun de ces ouvrages.

ARTICLE 6

Les terrains seront acquis pour deux voies, mais le chemin pourra n'être exécuté immédiatement que pour une voie, sauf l'établissement d'un certain nombre de gares d'évitement et la fondation pour deux voies des grands ouvrages d'art.

La Compagnie sera tenue, d'ailleurs, d'établir la deuxième voie, soit sur la totalité du chemin, soit sur les parties qui lui seront désignées, lorsque l'insuffisance d'une seule voie, par suite du développement de la circulation, aura été constatée par l'Administration.

Les terrains acquis par la Compagnie pour l'établissement de la seconde voie ne pourront recevoir une autre destination.

ARTICLE 3

La Société Nationale pourra prendre copie de tous les plans nivellements et devis qui pourraient avoir été antérieurement dressés aux frais de l'Etat.

ARTICLE 4

Le tracé et le profil du chemin de fer seront arrêtés sur la production de projets d'ensemble, comprenant pour chaque ligne ou pour chaque section de ligne :

1° - Un plan général à l'échelle de 1/10.000;

2° - Un profil en long à l'échelle de 1/5.000 pour les longueurs et de 1/1.000 pour les hauteurs, dont les cotes seront rapportées au niveau moyen de la mer pris pour 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;

3° - Un certain nombre de profils en travers, y compris le profil-type de la voie;

4° - 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.

ARTICLE 5

Le Ministre des Travaux Publics décide, pour chaque ligne ou section de ligne, la Société Nationale entendue s'il y a lieu d'établir deux voies ou une seule voie; dans ce dernier cas, il décide en outre si les terrains doivent être acquis immédiatement pour deux voies et détermine les gares d'évitement à installer ainsi que, le cas échéant, les ouvrages d'art dont les fondations doivent être immédiatement établies pour deux voies.

La Société Nationale sera tenue d'ailleurs d'établir la deuxième voie, soit sur la totalité du chemin, soit sur les parties qui lui seront désignées, lorsque l'insuffisance d'une seule voie, par suite du développement de la circulation, aura été constatée par l'Administration.

Les terrains acquis par la Société Nationale pour l'établissement de la seconde voie ne pourront recevoir une autre destination.

ARTICLE 3

Cet article est reproduit sans changement

ARTICLE 4

Cet article est la reproduction du type, sans autre modification que la substitution, au premier alinéa, de l'expression "pour chaque ligne ou pour chaque section de ligne" aux termes pour la "ligne entière ou pour chaque section de la ligne" (adaptation au fait que le nouveau texte vise, non plus une ligne unique, mais un ensemble de lignes restant à construire).

ARTICLE 5

La formule du type prévoit d'une manière ferme l'acquisition des terrains pour deux voies et la faculté pour le concessionnaire de n'exécuter immédiatement qu'une voie, sauf l'établissement d'un certain nombre de gares d'évitement et la fondation pour deux voies des grands ouvrages. Il paraît nécessaire, compte tenu de la nature et des caractéristiques des lignes à construire, de prévoir une souplesse plus grande en laissant au Ministre des Travaux Publics la faculté d'arrêter pour chaque ligne, la Société Nationale entendue, le nombre de voies à établir et les dispositions à prendre dans le cas où il ne sera d'abord établi qu'une voie.

Les 2^e et 3^e alinéas du type ont été reproduits sans modification.

ARTICLE 7

La largeur de la voie entre les bords intérieurs des rails devra être de 1m44 à 1m45. Dans les parties à deux voies, la largeur de l'entrevoie, mesurée entre les bords extérieurs des rails, sera de 2 mètres.

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 1 mètre au moins.

On ménagera au pied de chaque talus du ballast une banquette de 50 centimètres de largeur.

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

Les dimensions de ces fossés et rigoles seront déterminées par l'Administration, suivant les circonstances locales, sur les propositions de la Compagnie.

ARTICLE 8

Les alignements seront raccordés entre eux par des courbes dont le rayon ne pourra être inférieur à 300 m. Une partie droite de 100 mètres au moins de longueur devra être ménagée entre deux courbes consécutives lorsqu'elles seront dirigées en sens contraire.

Le maximum de l'inclinaison des pentes et rampes fixé à 20 millimètres par mètre.

Une partie horizontale de 100 mètres au moins devra être ménagée entre deux fortes déclivités consécutives, lorsque ces déclivités se succéderont en sens contraire et de manière à verser leurs eaux au même point.

Les déclivités correspondant aux courbes de faible rayon devront être réduites autant que faire se pourra.

La Compagnie aura la faculté de proposer aux dispositions de cet article et à celles de l'article précédent les modifications qui lui paraîtraient utiles; mais ces modifications ne pourront être exécutées que moyennant l'approbation préalable de l'Administration Supérieure.

ARTICLE 6

La largeur de la voie entre les bords intérieurs des têtes de rails ne sera jamais inférieure à 1 m45; elle ne peut être supérieure à 1m470 même en courbe et y compris le surécartement. Dans les parties à deux voies, la largeur de l'entre-voie, mesurée entre les bords extérieurs de rails, sera de deux mètres au moins.

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 un mètre (1m) au moins.

On ménagera au pied de chaque talus du ballast une banquette d'au moins cinquante centimètres (0m50) de largeur.

La Société Nationale établira le long du chemin de fer, là où il sera jugé nécessaire pour l'assèchement de la voie et pour l'écoulement des eaux, des fossés ou rigoles dont elle déterminera les dimensions suivant les circonstances locales.

La Société Nationale aura la faculté de proposer aux dispositions de cet article les modifications qui lui paraîtraient utiles, mais ces modifications ne pourront être exécutées que moyennant l'approbation préalable de l'Administration Supérieure.

ARTICLE 7

Les caractéristiques du tracé en plan et du profil en long de chaque ligne (rayon des courbes, alignements, déclivités, raccordements, etc....) seront arrêtées par le Ministre des Travaux Publics, sur la proposition de la Société Nationale, en tenant compte des conditions d'exploitation auxquelles doit répondre la ligne.

ARTICLE 6

Les dispositions de cet article ont paru devoir être adaptées aux données actuelles de la construction; on a ainsi adopté, pour la largeur de la voie et de l'entre-voie, la formule de l'Unité technique qui a été approuvée par le Gouvernement français et on a admis, d'autre part, que la largeur de 0m50 des banquettes latérales, qui est aujourd'hui dépassée, constituait un minimum.

D'autre part, et pour éviter de régler dans le Cahier des Charges des détails d'ordre secondaire, il a semblé possible, compte tenu à la fois du caractère de la Société Nationale, de la présence de profils en travers dans les projets d'ensemble prévus à l'article 4 (5 du type) et de la surveillance réservée à l'Administration sur l'exécution des travaux par l'article 32 (27 du type) de laisser à la Société Nationale le soin de déterminer les dimensions des fossés et rigoles.

ARTICLE 7

Le texte du type qui ne tient en particulier aucun compte des modes actuels de raccordement entre courbes et déclivités successives, est entièrement désuet. D'autre part, la très grande diversité des lignes restant à construire rend impossible la détermination systématique, a priori, des caractéristiques en plan et en profil des nouvelles lignes.

Il a donc paru convenable de s'en tenir pour cet article à confier au Ministre des Travaux Publics le soin de déterminer ces caractéristiques, sur la proposition de la Société Nationale, d'après les conditions d'exploitation auxquelles doit répondre chaque ligne.

5 a)
ARTICLE 9

Le nombre, l'étendue et l'emplacement des gares d'évitement seront déterminés par l'administration, la compagnie entendue.

Le nombre des voies sera augmenté, s'il y a lieu dans les gares et aux abords de ces gares, conformément aux décisions qui seront prises par l'administration, la compagnie entendue.

Le nombre et l'emplacement des stations de voyageurs et des gares de marchandises seront également déterminés par l'administration, sur les propositions de la compagnie, après une enquête spéciale.

La compagnie sera tenue, préalablement à tout commencement d'exécution, de soumettre à l'Administration le projet des dites gares, lequel se composera :

1° - d'un plan à l'échelle de 1/500 indiquant les voies, les quais, les bâtiments et leur distribution intérieure, ainsi que la disposition de leurs abords;

2° - d'une élévation des bâtiments à l'échelle de 1 centimètre par mètre;

3° - d'un mémoire descriptif dans lequel les dispositions essentielles du projet seront justifiées.

ARTICLE 10

A moins d'obstacles locaux, dont l'appréciation appartiendra à l'administration, les croisements à niveau pourront toujours avoir lieu sous les conditions stipulées dans l'article 13.

ARTICLE 11

Lorsque le chemin de fer devra passer au-dessus d'une route nationale ou départementale ou d'un chemin vicinal, l'ouverture du viaduc sera fixée par l'Administration, en tenant compte des circonstances locales; mais cette ouverture ne pourra, dans aucun cas, être inférieure à 8 mètres pour la route nationale, à 7 mètres pour la route départementale, à 5 mètres pour un chemin vicinal de grande communication et à 4 mètres pour un simple chemin vicinal.

Pour les viaducs de forme cintrée, la hauteur sous clef, à partir du sol de la route, sera de 5 mètres au moins. Pour ceux qui seront formés de poutres horizontales en bois ou en fer, la hauteur sous poutres de 4 mètres 30 au moins.

La largeur entre les parapets sera au moins de 6 mètres. La hauteur de ces parapets sera fixée par l'Administration et ne pourra, dans aucun cas, être inférieure à 20 centimètres.

Sur les lignes et sections pour lesquelles la compagnie est autorisée à n'exécuter les ouvrages d'art que pour une seule voie, la largeur des viaducs entre les parapets sera de 4 mètres 50 au moins.

5 b)

ARTICLE 8

Le nombre, l'étendue et l'emplacement des gares d'évitement seront déterminés par l'Administration, la Société Nationale entendue :

Le nombre des voies sera augmenté, s'il y a lieu, dans les gares et aux abords de ces gares, conformément aux décisions qui seront prises par l'Administration, la Société Nationale entendue.

Le nombre et l'emplacement des stations de voyageurs et des gares de marchandises seront également déterminés par l'Administration, sur les propositions de la Société Nationale, après une enquête spéciale.

La Société Nationale sera tenue, préalablement à tout commencement d'exécution, de soumettre à l'Administration le projet des dites gares, lequel se composera :

1° - d'un plan à l'échelle d'un cinq-centième, indiquant les voies, les quais, les bâtiments et leur distribution intérieure, ainsi que la disposition de leurs abords;

2° - d'une élévation des bâtiments à l'échelle d'un centimètre pour mètre;

3° - d'un mémoire descriptif dans lequel les dispositions essentielles du projet seront justifiées.

ARTICLE 9

A moins d'obstacles locaux dont l'appréciation appartiendra à l'Administration, les croisements à niveau pourront toujours avoir lieu sous les conditions stipulées à l'article 27 ci-après.

ARTICLE 10

Lorsque le chemin de fer devra passer au-dessus d'une route nationale ou départementale ou d'un chemin vicinal, l'ouverture du viaduc sera fixée par l'Administration en tenant compte des circonstances locales; mais cette ouverture ne pourra, dans aucun cas, être inférieure à huit mètres (8 m.) pour la route nationale, à sept mètres (7 m.) pour la route départementale, à cinq mètres (5 m.) pour un chemin vicinal de grande communication, et à quatre mètres (4 m.) 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 m.) au moins. Pour ceux qui seront formés de poutres horizontales en bois ou en fer, la hauteur sous poutre sera de quatre mètres trente centimètres (4m.30) au moins.

La largeur entre les parapets sera au moins de huit (8) mètres et leur hauteur ne pourra être inférieure à quatre-vingts centimètres (0m.80).

Sur les lignes et sections pour lesquelles la Société Nationale est autorisée à n'exécuter les ouvrages d'art que pour une seule voie, la largeur des viaducs entre les parapets sera de quatre mètres cinquante centimètres (4m.50) au moins.

5 c)
ARTICLE 8

Cet article est reproduit sans changement.

ARTICLE 9

La seule modification à apporter à cet article résulte du changement de numérotage de l'article 13 du type, devenu article 27 du projet.

ARTICLE 10

Le texte du type a été légèrement modifié pour supprimer, par raison de simplification, l'intervention de l'Administration dans la détermination de la hauteur des parapets (voir ci-dessus ce qui a été dit à l'article 6 - 7 du type - pour les dimensions des fossés et rigoles).

ARTICLE 12

Lorsque le chemin de fer devra passer au-dessous d'une route nationale ou départementale, ou d'un chemin vicinal, la largeur entre les parapets du pont qui supportera la route ou le chemin, sera fixée par l'Administration, en tenant compte des circonstances locales; mais cette largeur ne pourra, dans aucun cas, être inférieure à 8 mètres pour la route nationale, à 7 mètres pour la route départementale, à 5 mètres pour un chemin vicinal de grande communication, et à 4 mètres pour un simple chemin vicinal.

L'ouverture du pont entre les culées sera au moins de 8 mètres, et la distance verticale ménagée au-dessus des rails extérieurs de chaque voie pour le passage des trains ne sera pas inférieure à 4m 80 au moins.

Sur les lignes ou sections pour lesquelles la Compagnie est autorisée à n'exécuter les ouvrages d'art que pour une seule voie, l'ouverture entre les culées sera de 4m 50.

ARTICLE 13

Voir plus loin (art.27 du projet)

ARTICLE 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 3 centimètres par mètre pour les routes nationales ou départementales et 5 centimètres pour les chemins vicinaux. L'Administration restera libre toutefois d'apprécier les circonstances qui pourraient motiver une dérogation à cette clause.....

(Voir plus loin la fin de l'article - art. 27 du projet)

ARTICLE 11

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

L'ouverture du pont entre les culées sera au moins de huit mètres (8m) et la distance verticale ménagée au-dessus des rails extérieurs de chaque voie pour le passage des trains ne sera pas inférieure à quatre mètres quatre-vingt centimètres (4m80) au moins.

Sur les lignes ou sections pour lesquelles la Société Nationale est autorisée à n'exécuter les ouvrages d'art que pour une seule voie, l'ouverture entre les culées sera de quatre mètres cinquante centimètres. (4m 50) au moins.

ARTICLE 12

Lorsqu'il y aura lieu de modifier l'emplacement ou le profil des routes existantes, le rayon des courbes et l'inclinaison des pentes et rampes sur les routes modifiées seront fixés par le Ministre des Travaux Publics, sur la proposition de la Société Nationale, en tenant compte des nécessités locales de la circulation.

ARTICLE 11

Cet article n'est pas modifié.

L'article 13 du type, dont les dispositions relatives au gardiennage concernant aussi bien les lignes déjà construites ou en construction que les lignes à construire ultérieurement, a été reporté au § 4° du Titre I (Dispositions communes à l'ensemble des lignes) (article 27).

ARTICLE 12

Pour les raisons déjà indiquées à propos de l'article 7 (8 du type), il semble opportun de laisser au Ministre des Travaux Publics le soin de déterminer, sur la proposition de la Société Nationale, les caractéristiques à adopter pour les routes modifiées, ces caractéristiques pouvant par exemple être très différentes en région de plaine et en région montagneuse.

D'autre part, le dernier membre de phrase qui constitue une référence à l'article précédent (13 du type) a été reporté, comme l'article auquel il se réfère, au § 4° du Titre I (article 27).

ARTICLE 15

La Compagnie sera tenue de rétablir et d'assurer à ses frais l'écoulement de toutes les eaux dont le cours serait arrêté, suspendu ou modifié par ses travaux, et de prendre les mesures nécessaires pour prévenir l'insalubrité pouvant résulter des chambres d'emprunt.

Les viaducs à construire à la rencontre des rivières, des canaux et des cours d'eau quelconques auront au moins 8 mètres de largeur entre les parapets sur les chemins à deux voies et 4m50 sur les chemins à une voie. La hauteur de ces parapets sera fixée par l'Administration et ne pourra être inférieure à 80 centimètres.

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 la Compagnie pour le service du chemin de fer une voie charretière ou une passerelle pour piétons. L'excédent de dépense qui en résultera sera supporté par l'Etat, le département ou les communes intéressées, après évaluation contradictoire des Ingénieurs de l'Etat et de la Compagnie.

ARTICLE 16

Les souterrains à établir pour le passage du chemin de fer auront au moins 8 mètres de largeur entre les pieds-droits au niveau des rails et 6 mètres de hauteur sous clef au-dessus de la surface des rails. La distance verticale entre l'intrados et le dessus des rails extérieurs de chaque voie ne sera pas inférieure à 4m 80. L'ouverture des puits d'aérage et de construction des souterrains sera entourée d'une margelle en maçonnerie de 2 mètres de hauteur. Cette ouverture ne pourra être établie sur aucune voie publique.

ARTICLE 17

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

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

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

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

ARTICLE 13

La Société Nationale sera tenue de rétablir et d'assurer l'écoulement de toutes les eaux dont le cours serait arrêté, suspendu ou modifié par ses travaux, et de prendre les mesures nécessaires pour prévenir l'insalubrité pouvant résulter des chambres d'emprunt.

Les viaducs à construire à la rencontre des rivières, des canaux et des cours d'eau quelconques auront au moins huit (8) mètres de largeur entre les parapets, s'ils sont établis pour deux voies, et quatre mètres cinquante centimètres (4m 50), s'ils sont établis pour une voie. La hauteur de ces parapets ne pourra être inférieure à quatre-vingts (80) centimètres.

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 la Société Nationale pour le service du chemin de fer une voie charretière ou une passerelle pour piétons. L'excédent de dépense qui en résultera sera supporté par l'Etat, le département ou les communes intéressées, après évaluation contradictoire des Ingénieurs de l'Etat et de la Société Nationale.

ARTICLE 14

Les souterrains à établir pour le passage du chemin de fer auront au moins huit (8) mètres de largeur entre les pieds-droits au niveau des rails, s'ils sont établis pour deux voies, et quatre mètres cinquante centimètres s'ils sont établis pour une voie. Ils auront six (6) mètres de hauteur sous clef au-dessus de la surface des rails. La distance verticale entre l'intrados et le dessus des rails extérieurs de chaque voie ne sera pas inférieure à quatre mètres quatre-vingts centimètres (4m 80). L'ouverture des puits d'aérage et de construction des souterrains sera entourée d'une margelle en maçonnerie de deux mètres (2m) de hauteur. Cette ouverture ne pourra être établie sur aucune voie publique.

ARTICLE 15

A la rencontre des cours d'eau flottables ou navigables, la Société Nationale sera tenue de prendre toutes les mesures pour que le service de la navigation ou du flottage n'éprouve ni interruption ni entrave pendant l'exécution des travaux.

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

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

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

ARTICLE 13

Il a été apporté à cet article une légère modification de forme pour tenir compte de la faculté prévue en faveur de l'Administration, par l'article 5 ci-dessus (6 du type), de faire construire pour deux voies certains ouvrages d'art, alors même que la ligne ne serait établie que pour une voie.

En outre, l'intervention de l'Administration pour la fixation de la hauteur des parapets a été supprimée, comme plus haut à l'article 10 (11 du type).

Enfin, l'indication d'après laquelle l'écoulement des eaux doit être assuré et rétabli aux frais de la Société Nationale a été supprimée, la question faisant l'objet d'un article spécial (22 du projet) qui sera justifié plus loin.

ARTICLE 14

Cet article a été légèrement modifié pour y faire figurer la largeur à donner aux souterrains à une voie qui n'y sont pas prévus; il a été rédigé dans la même forme que l'article 13 (15 du type), et pour les mêmes raisons.

ARTICLE 15

L'indication d'après laquelle les travaux provisoires sont à la charge de la Société Nationale a été supprimée, l'article 22 du projet traitant la question.

ARTICLE 18

(Voir plus loin article 28 du projet)

ARTICLE 19

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

Le poids des rails sera au moins de 35 kilogrammes par mètre courant sur les voies de circulation, si ces rails sont posés sur traverses, et de 30 kilogrammes dans le cas où ils seraient posés sur longrines.

Le poids des rails pourra être réduit au-dessous des chiffres ci-dessus fixés pour les embranchements et pour les parties de seconde voie à poser sur les sections des lignes actuelles où le poids des rails est inférieur à trente cinq kilogrammes.

ARTICLE 20

(Voir plus loin (art.29 du projet)

ARTICLE 21

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

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

ARTICLE 22

(Voir plus loin article 30 du projet)

ARTICLE 23

(Voir plus loin article 31 du projet)

ARTICLE 16

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

Le poids des rails sera au moins de trente-cinq kilogrammes par mètre courant sur les voies de circulation si ces rails sont posés sur traverses et de trente kilogrammes dans le cas où ils seraient posés sur longrines.

Le poids des rails pourra être réduit au-dessous des chiffres ci-dessus fixés pour les embranchements et pour les parties de seconde voie à poser sur les sections des lignes actuelles où le poids des rails est inférieur à trente cinq kilogrammes.

ARTICLE 17

Tous les terrains nécessaires pour l'établissement du chemin de fer et de ses dépendances, pour la déviation des voies de communication et des cours d'eau déplacés, et en général, pour l'exécution des travaux, quels qu'ils soient, auxquels cet établissement pourra donner lieu, seront achetés et payés par la Société Nationale, sauf dispositions contraires des lois, règlements et conventions intervenus ou à intervenir.

Sous la même réserve, les indemnités pour occupation temporaire ou pour détérioration de terrains, pour chômage, modification ou destruction d'usines, et pour tous dommages quelconques résultant des travaux, seront supportées et payées par la Société Nationale.

L'article 18 du type, applicable aussi bien aux lignes déjà exploitées qu'aux lignes à construire, a été reporté au § 4 (article 28 du projet).

ARTICLE 16

Cet article n'est pas modifié.

L'article 20 du type applicable aussi bien aux lignes déjà exploitées qu'aux lignes à construire, a été reporté au § 4 (art.29 du projet).

ARTICLE 17

Cet article a été modifié pour introduire une réserve en cas de dispositions réglementaires ou contractuelles contraires, dont certaines existent déjà.

Les articles 22 et 23 du type, applicables aussi bien aux lignes déjà exploitées qu'aux lignes à construire, ont été reportés au § 4 (articles 30 et 31 du projet).