

JOURNAL OFFICIEL

DE LA RÉPUBLIQUE FRANÇAISE

Paris et Départements: Un an, 40 fr. — 6 mois, 20 fr. — 3 mois, 10 fr.
Les abonnements partent des 1^{er} et 16 de chaque mois

On s'abonne: 1° à l'administration du journal par lettres affranchies;
2° aux bureaux de poste. — Le prix doit parvenir net à la caisse.

JOINDRE LA DERNIÈRE BANDE
aux renouvellements et réclamations

DIRECTION, RÉDACTION ET ADMINISTRATION
A PARIS, QUAI VOLTAIRE, N° 31

POUR LES CHANGEMENTS D'ADRESSE
AJOUTER SOIXANTE CENTIMES.

Le JOURNAL OFFICIEL (Loi du 28 décembre 1880) comprend cinq parties formant des fascicules séparés, chacun avec pagination spéciale. — 1° Journal officiel proprement dit: Actes officiels, Communications ministérielles, Résumé des séances du Parlement, Comptes rendus des Académies et Corps savants, Avis d'adjudication des Administrations publiques, Cours authentique de la Bourse, etc. — 2° Compte rendu in extenso des séances du Sénat. — 3° Annexes du Sénat: Projets de loi et Rapports des Commissions. — 4° Compte rendu in extenso des séances de la Chambre. — 5° Annexes de la Chambre: Projets de loi et Rapports des Commissions.

En vente

A L'ADMINISTRATION DES JOURNAUX OFFICIELS:

LE TARIF GÉNÉRAL DES DOUANES

4 gros volumes in-4 à trois colonnes, sur beau papier.

Cette publication comprend l'ensemble des documents et des débats parlementaires, qui, soit à la Chambre des députés, soit au Sénat, ont précédé la loi de douanes, promulguée le 11 janvier 1892; les projets de loi du Gouvernement, les rapports généraux, les rapports spéciaux, les tableaux, annexes, etc.; les comptes rendus in extenso des débats à la Chambre et au Sénat, le texte de la loi, et enfin une table générale alphabétique et analytique.

Prix de l'ouvrage complet: 40 francs.

Envoyer, en un mandat-poste, la somme nette: l'administration des Journaux officiels, 31, quai Voltaire.

SOMMAIRE DU 27 JUILLET

PARTIE OFFICIELLE

Loi portant fixation du budget général des dépenses et des recettes de l'exercice 1894 (page 3927).

— relative à la constitution des cadres et des effectifs de l'armée active et de l'armée territoriale (page 3938).

— relative au rattachement des sous-officiers (page 3939).

Décret portant promulgation de la convention signée à Paris, le 31 juillet 1892, entre la France et la Suisse, pour régler les conditions de l'exécution du service téléphonique entre les deux pays (page 3939).

— convoquant les électeurs du canton de Dôle (Jura) à l'effet d'élire un conseiller général; et les électeurs du canton de Châtillon (Indre) à l'effet de nommer un conseiller d'arrondissement (page 3940).

— prononçant la dissolution des conseils municipaux de Pouligny-Saint-Pierre (Indre), et de Saint-Paul-d'Esples (Tarn-et-Garonne) (page 3940).

— nommant un directeur de succursale de la Banque de France (page 3940).

— nommant un agent de change près la bourse de Toulouse (page 3940).

— portant règlement d'administration publique pour l'application de la loi du 30 janvier 1893 sur la marine marchande (page 3940).

— déclarant d'utilité publique l'établissement, dans le département du Tarn, d'une ligne de tramway entre Graulhot et Laboulayrie (page 3945).

— relatif aux objets envoyés contre remboursement comme boîtes de valeurs déclarées (page 3949).

Documents du ministère de la guerre:

Décision portant mutations dans l'infanterie (page 3949).

PARTIE NON OFFICIELLE

Nouvelles et correspondances étrangères (page 3949).

Avis et communications. — Mesures sanitaires à l'étranger (page 3950).

Liste des candidats admissibles aux épreuves orales du concours d'agrégation d'allemand (page 3950).

Avis d'adjudications des ministères, du département de la Seine et de la ville de Paris (page 3950).

Bourses et marchés (page 3951).

CHAMBRES

Chambre des députés. — Annexes: projets de loi et rapports (pages 757 à 760).

PARTIE OFFICIELLE

Paris, 26 Juillet 1893.

LOI portant fixation du budget général des dépenses et des recettes de l'exercice 1894.

Le Sénat et la Chambre des députés ont adopté.

Le Président de la République promulguo la loi dont la teneur suit:

TITRE 1^{er}

BUDGET GÉNÉRAL

DÉPENSES

§ 1^{er}. — Crédits ouverts.

Art. 1^{er}. — Des crédits sont ouverts aux ministres, pour les dépenses générales du

budget de l'exercice 1894, conformément aux états A et B, annexés à la présente loi.

Ces crédits s'appliquent:

1° A la dette publique pour.....	1.284.568.168
2° Aux pouvoirs publics pour.....	13.171.720
3° Aux services généraux des ministères, pour.....	1.725.074.180
4° Aux frais de régie, de perception et d'exploitation des impôts et revenus publics, pour.....	373.081.255
5° Aux remboursements et restitutions, non-valeurs et primes, pour.....	43.125.300

Total général conforme au total des états A et B annexés à la présente loi... 3.439.020.621

Art. 2. — Sur cette somme totale de 3,439,020,621 fr.:

1° Les crédits ouverts aux ministres pour les dépenses du budget général de l'exercice 1894 (Algérie non comprise) s'élèvent à 3,368,902,094 fr., conformément à l'état A annexé à la présente loi.

Ces crédits s'appliquent:

1° A la dette publique, pour.....	1.284.568.168
2° Aux pouvoirs publics, pour.....	13.171.720
3° Aux services généraux des ministères, pour.....	1.670.694.987
4° Aux frais de régie, de perception et d'exploitation des impôts et revenus publics, pour.....	358.334.716
5° Aux remboursements et restitutions, non-valeurs et primes, pour.....	42.132.500

Total général conforme à l'état A annexé à la présente loi... 3.368.902.094

2° Les crédits ouverts aux ministres, pour les dépenses de l'exercice 1894 en Algérie, conformément à l'état B annexé à la présente loi, s'élèvent à 70,118,529 fr.

Ces crédits s'appliquent:

1° Aux services généraux des ministères, pour.....	54.379.193
2° Aux frais de régie, de	

Le Président de la République française,

Sur le rapport du ministre des travaux publics

Vu l'avant-projet présenté pour l'établissement, dans le département du Tarn, d'une ligne de tramway à traction de locomotives, entre Graulhet et Laboulerié (gare du Midi);

Vu, notamment, le plan d'ensemble de ladite ligne, en date du 25 février 1893;

Vu le dossier de l'enquête d'utilité publique à laquelle l'avant-projet a été soumis, en exécution de l'article 29 de la loi du 11 juin 1880 et dans les formes déterminées par le règlement d'administration publique du 18 mai 1881 ;

Vu les avis des chambres de commerce de Castres et d'Albi, en date des 27 juin et 13 juillet 1892;

Vu le procès-verbal de la commission d'enquête, en date du 2 août 1892;

Vu les délibérations du conseil général du Tarn, en date des 24 août 1892 et 13 février 1893;

Vu la convention passée, le 4 mars 1893, entre le préfet du Tarn, agissant au nom du département, et MM. Bonnot et Mandement, pour la concession de l'entreprise, ainsi que le cahier des charges annexé à cette convention;

Vu les avis du conseil général des ponts et chaussées, en date des 24 novembre 1892 et 13 avril 1893

Vu la lettre du ministre de l'intérieur, en date du 9 mai 1893;

Vu la lettre du ministre de la guerre, en date du 23 mai 1893;

Vu la loi du 11 juin 1880 sur les chemins de fer d'intérêt local et les tramways ;

Vu les règlements d'administration publique, en date des 18 mai et 6 août 1881

Le conseil d'État entendu,

Décède

Art 1er - Est déclaré d'utilité publique l'établissement, dans le département

du Tarn, suivant les dispositions générales du plan ci-dessus visé, d'une ligne de tramway à traction de locomotives et destinée au transport des voyageurs et des marchandises, entre Graulhet et Laboulerié (gare du Midi)

Art. 2. - La présente déclaration d'utilité publique sera considérée comme nulle et non avenue si les expropriations nécessaires pour l'exécution dudit tramway ne sont pas accomplies dans le délai d'un an à partir de la date du présent décret.

Art. 3.-Le département du Tarn est autorisé à pourvoir à la construction et à l'exploitation de ce tramway, suivant les dispositions de la loi du 11 juin 1880 et du décret du 6 août 1881.

Art. 4.- Est approuvée la convention passée, le 4 mars 1893, entre le préfet du Tarn, au nom du département et MM. Bonnot et Mandement, pour la construction et l'exploitation du tramway susmentionné, conformément aux conditions du cahier des charges annexé à cette convention.

Ladite convention, le cahier des charges y annexé et le plan d'ensemble mentionné à l'article 1er ci-dessus resteront annexés au présent décret.

Art. 5. — Le ministre des travaux publics est chargé de l'exécution du présent décret, qui sera inséré au Bulletin des lois.

Fait à Marly-le-Roi, le 25 Juillet 1893.

CARNOT.

Par le Président de la République

Le ministre des travaux publics

VIETTE.

CONVENTION

L'an 1893, le 4 mars,

Entre les soussignés :

M. JOSSIER, préfet du Tarn, agissant au nom et pour le compte du département du Tarn en vertu des délibérations du conseil général en date des 26 avril et 24 août 1892 et 13 février 1893,

D'une part;

Et MM. Bonnet, entrepreneur de transports à Laboulerié, et Mandement, entrepreneur de travaux

publics à Toulouse,

D'autre part,

Il a été convenu ce qui suit:

Art. 1^{er} — Le département du Tarn concède à MM. Bonnet et Mandement, qui acceptent la construction et l'exploitation, pour une durée de soixante années, d'une ligne de tramway à traction de locomotives et à voie de 60 centimètres de largeur, de Graulhet à Laboulerié.

Cette concession n'aura d'effet qu'en vertu du décret déclaratif d'utilité publique restant à intervenir pour approuver la présente convention, elle est faite conformément aux clauses applicables de la loi du 11 Juin 1880 et du décret portant règlement d'administration publique du 6 août 1881, ainsi qu'aux conditions du cahier des charges annexé à la présente convention, lequel a été établi en conformité du cahier des charges type annexé au décret du 6 août 1881, sauf les modifications apportées aux articles 5,6,8,9,19,27,32,37, la suppression de l'article 7 et l'addition des articles supplémentaires 8bis et 8ter.

Art. 2. - Toutes les dépenses, de quelque nature que ce soit, auxquelles pourront donner lieu l'établissement et l'entretien de la ligne et de ses dépendances et son exploitation, seront à la charge des concessionnaires.

Art 3 - Le département n'accorde à cette entreprise aucune garantie d'intérêts ni subvention quelconque.

Art 4- Dans un délai de six mois à partir de la déclaration d'utilité publique, les concessionnaires devront constituer une société anonyme, qui se substituera à eux et deviendra solidairement responsable avec eux, vis-à-vis du département, de tous les engagements qu'ils auraient contractés avec ce dernier. Cette substitution devra être approuvée par un décret délibéré en conseil d'État, suivant une disposition de l'article 10 de la loi du 11 juin 1880

Art 5. - Les concessionnaires s'engagent à acquitter les frais de

timbre, d'enregistrement et d'expédition, ainsi que tous autres frais accessoires auxquels pourraient donner lieu la présente convention et le cahier des charges qui y est annexé.

Fait double à Albi, le 4 mars 1893.

Le préfet du Tarn,

Signé : Jossier.

Les concessionnaires,

Signé : Bonnet.

Mandement.

CAHIER DES CHARGES

TITRE I

Trace et construction

Objet de la concession.

Art. 1^{er}. — La ligne de tramways qui fait l'objet du présent cahier, des charges est destiné au transport des voyageurs, bagages, messageries et marchandises.

La traction aura lieu par locomotives à vapeur.

Tracé

Art. 2. — La ligne aura son origine à Graulhet, au lieu dit la Portanelle, auprès du pont de la route départementale n° 3, sur le Dadou; elle passera à travers champs derrière les maisons du Faubourg Saint-Jean, empruntera la route départementale n°16 et le chemin de grande communication n°41 et se terminera au droit de la gare de la ligne d'Intérêt général de Castelnaudary à Carmaux existant à Labouarié.

Délais d'exécution.

Art. 3. — Les projets d'exécution seront présentés dans un délai de trois mois à partir de la date du décret déclaratif d'utilité publique.

Les travaux devront être commencés dans un délai de six mois à partir de la même date. Ils seront poursuivis et terminés de telle façon que la ligne soit livrée à l'exploitation dans un délai d'un an à partir de cette même date.

Largeur de la voie. — Gabarit du matériel roulant.

Art. 4. — La largeur de la voie entre les bords intérieurs des rails devra être de 60 centimètres.

La largeur des locomotives et des

caisses des véhicules, ainsi que leur chargement, ne dépassera pas 1m. 80 et la largeur du matériel roulant, y compris toutes saillies, notamment celle des marchepieds latéraux, restera inférieure à 2m 03; la hauteur du matériel roulant, sauf en ce qui concerne la cheminée des locomotives, sera au plus de 2 m. 40 au-dessus des rails.

Dans les parties à deux voies, la largeur de l'entre-voie, mesurée entre les bords extérieurs des rails sera de 1 m. 95

Alignements et courbes. - Pentés et rampes.

Art. 5. — Les alignements seront raccordés entre eux par des courbes dont le rayon ne pourra être inférieur à 50 mètres, ce minimum pourra être abaissé toutefois exceptionnellement à 25 mètres au passage de la route départementale n°16 au chemin de grande communication n°41. Le maximum des déclivités est fixé à 4 centimètres par mètre.

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

Établissement de la voie ferrée sur les voies publiques

Art. 6. — Dans les parties du tracé situé sur le sol des voies publiques, le tramway sera établi dans la chaussée avec rails noyés ; les voies de fer seront posées au niveau du sol de la voie publique et sans aucune altération de ce profil, soit dans le sens transversal, soit dans le sens longitudinal, à moins d'une autorisation spéciale du Préfet.

Les rails seront compris dans un empièchement de 20 centimètres d'épaisseur, qui régnera dans l'entre-rails, et à 50 centimètres au moins de chaque côté, conformément aux dispositions prescrites par le préfet, sur la proposition des concessionnaires, qui resteront chargés d'établir à leurs frais cet empièchement

La chaussée empièchée de la voie publique sera d'ailleurs conservée ou établie par les concessionnaires avec des dimensions telles qu'en dehors de l'espace occupé par le matériel du tramway (toutes saillies comprises). Il reste une largeur libre de chaussée

d'au moins 2 m. 60, permettant à une voiture ordinaire de se ranger pour laisser passer le matériel du tramway avec le jeu nécessaire

Il devra rester en outre, ou être établi par les concessionnaires au delà de la chaussée un accotement qui ne devra pas avoir moins de 1 mètre de largeur sur la route départementale n°16 ni moins de 50 centimètres sur le chemin de grande communication n°41, le tout sans préjudice des gares que les concessionnaires devront établir le long de la voie publique pour un dépôt des matériaux d'entretien à raison de 10 mètres carrés de surface en moyenne par 150 mètres de longueur ; ces gares pourront être établies sur le fossé de la voie publique, mais les aqueducs à construire en ce cas sur ledit fossé seront comme tous les ouvrages nécessités par l'établissement de la ligne et de ses dépendances, construits, nettoyés et entretenus par les concessionnaires.

La voie ferrée sera établie sur le sol des voies publiques empruntées, de telle sorte que la verticale correspondant à la plus forte saillie du matériel roulant ne puisse pas dépasser l'arête extérieure de l'accotement et soit d'ailleurs toujours à une distance de 1 m. 40 au moins de la limite des propriétés riveraines.

Art. 7. — (Supprimé).

Traverses des villes et villages.

Art. 8. — Dans les traverses des villes et des villages, les voies ferrées devront être établies avec rails noyés dans la chaussée entre les deux trottoirs, ou du moins entre les deux zones à réserver pour l'établissement de trottoirs, et suivant la type décrit à l'article 6

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

A) Pour un trottoir, 1 m. 10;

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

1° Quand on réserve le stationnement des voitures ordinaires, 2 m. 60;

2° Quand on supprime ce stationnement, 80 centimètres.

Établissement de la voie ferrée en dehors des voies publiques.

Art. 8bis. — Dans les parties du tracé situées en dehors des voies publiques,

la voie ferrée sera établie sur une couche de ballast de 30 centimètres au moins d'épaisseur.

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 715 millimètres, et l'on ménagera au pied de chaque talus du ballast une banquette de largeur telle que l'arête de cette banquette se trouve à 90 centimètres au moins de la verticale de la partie la plus saillante du matériel roulant.

Les concessionnaires établiront le long de la voie ferrée les fossés ou rigoles qui seront jugées nécessaires pour l'assèchement de la voie et l'écoulement des eaux. Les dimensions de ces fossés ou rigoles seront fixés par le préfet, suivant les circonstances locales sur les propositions des concessionnaires.

Écoulement des eaux - Maintien des voies de communication.

Art. 8ter. - Les concessionnaires seront tenus de rétablir et d'assurer à leurs frais, pendant la durée de la concession, en se conformant aux dispositions arrêtées par l'autorité compétente, les écoulements d'eau qui seraient arrêtés, suspendus ou modifiés par les travaux et de prévenir l'insalubrité provenant des chambres d'emprunt.

Ils rétabliront de même les communications publiques ou particulières que l'exécution de leurs travaux les obligera à modifier. Les dispositions des aqueducs, ponceaux et autres ouvrages à construire seront déterminées dans chaque cas par l'administration suivant les circonstances locales et sur le vu des projets d'exécution présentés par les concessionnaires.

Exécution des travaux.

Art. 9. — Le déchet résultant de la démolition et du rétablissement des chaussées sera couvert par des fournitures de matériaux neufs de la nature et de la qualité de ceux qui sont employés dans lesdites chaussées.

Pour le rétablissement des chaussées pavées au moment de la pose de la voie ferrée, il sera fourni, en outre, la quantité de bouillottes nécessaire afin d'opérer ce rétablissement suivant les

règles de l'art, en évitant l'emploi des demi-pavés.

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

Les concessionnaires n'emploieront dans la construction des ouvrages que des matériaux de bonne qualité; Ils seront tenus de se conformer à toutes les règles de l'art de manière à obtenir une construction parfaitement solide.

Voies.

Art. 10. - Les voies devront être établies d'une manière solide et avec des matériaux de bonne qualité.

Les rails seront en acier et du poids de 15 kilogrammes au moins par mètre courant ; ils seront posés sur traverses en acier, espacées de 64 centimètres d'axe en axe.

Gares et stations.

Art. 11. - Il n'y aura pas d'arrêts en pleine voie pour prendre ou laisser des voyageurs en dehors des haltes et stations.

Le nombre et l'emplacement des gares, stations et haltes seront arrêtés lors de l'approbation des projets définitifs. Il est toutefois entendu dès à présent qu'il sera établi des stations ou des haltes pour le service des voyageurs, suivant les indications ci-après:

Graulhet (station), Ferran (halte), Saint-Hilaire (halte) le Bruc (halte), Montdragon (halte), Laboutarié (station).

Moyens de transbordement. — Clause spéciale prescrite par la circulaire du 15 janvier 1888.

Des moyens de transbordement commodes pour les voyageurs et pour les marchandises seront établis à Laboutarié à la gare de jonction du tramway avec la ligne d'Intérêt général de Castelnaudary à Carmaux.

TITRE II

Entretien et exploitation Entretien.

Art. 12. — Sur les sections où la voie

ferrée est accessible aux voitures ordinaires (sections à rails noyés dans la chaussée), l'entretien, qui est à la charge des concessionnaires, comprend l'empierrement des entre-rails et de l'entre-voie, ainsi que des zones de 60 centimètres qui servent d'accotements extérieurs aux rails.

Réfection des parties de route ou de chemin atteintes par les travaux de la voie ferrée.

Art 13 : Lorsque pour la construction ou la réparation de la voie ferrée. Il sera nécessaire de démolir des parties payées ou empierrées de la voie publique situées en dehors des zones ou de l'accotement indiqués ci-dessus, il devra être pourvu par les concessionnaires à l'entretien de ces parties pendant une année à dater de la réception provisoire des travaux de réfection ; il en sera de même pour tous les ouvrages souterrains.

Nombre minimum des voyages.

Art. 14. — Le nombre minimum des voyages qui devront être faits tous les jours dans chaque sens est fixé à quatre.

Limitation de la vitesse et de la longueur des trains

Art 15. — Les trains se composeront de six voitures au plus, et leur longueur totale ne dépassera pas 60 mètres.

La vitesse des trains en marche sera au plus de 20 kilomètres à l'heure.

TITRE III DUREE ET DÉCHÉANCE DE LA CONCESSION

Durée de la concession.

Art. 16. — La durée de la concession de la ligne mentionnée à l'article 2 du présent cahier des charges commencera à courir de la date du décret d'autorisation, et elle prendra fin soixante ans après.

Expiration de la concession.

Art. 17. — A l'époque fixée pour l'expiration de la concession et par le seul fait de cette expiration, le département sera subrogé à tous les droits des concessionnaires sur la voie ferrée et ses dépendances, et il

entrera immédiatement en jouissance de tous les produits.

Les concessionnaires seront tenus de lui remettre en bon état d'entretien la voie ferrée et tous les immeubles faisant partie du domaine public qui en dépendent, il en sera de même que tous les objets immobiliers dépendant de la dite voie, tels que les barrières et clôtures, les changements de voies, plaques tournantes, réservoirs d'eau, grues hydrauliques, machines fixes, bureaux d'attente et de contrôle, etc.

Dans les cinq dernières années qui précéderont le terme de la concession, le département aura le droit de saisir les revenus du tramway et de les employer à rétablir en bon état la voie ferrée et ses dépendances, si les concessionnaires ne se mettaient pas en mesure de satisfaire pleinement et entièrement à cette obligation.

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

Le département sera tenu, si les concessionnaires le requièrent, de reprendre en outre les matériaux, combustibles et approvisionnements de tout genre sur l'estimation qui en sera faite à dire experts; et, réciproquement, si le département le requiert, les concessionnaires seront tenus de céder ces approvisionnements de la même manière. Toutefois, le département ne pourra être obligé de reprendre que les approvisionnements nécessaires à l'exploitation du tramway pendant six mois.

Les dispositions qui précèdent ne sont applicables qu'au cas où le département déciderait que les voies ferrées doivent être maintenues en tout ou en partie.

Remise des lieux dans l'état primitif

Art. 18. — Dans le cas où le département déciderait, au contraire que les voies ferrées doivent être supprimées en tout ou en partie, ces

voies seront enlevées et les lieux seront remis dans l'état primitif par les soins et aux frais des concessionnaires, sans qu'ils puissent prétendre à aucune indemnité.

Rachat de la concession.

Art 19 – Le département aura toujours le droit de racheter la concession

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

Si le rachat de la concession entière est réclamé par le département après l'expiration de quinze premières années de l'exploitation, on réglera le prix de rachat en relevant les produits nets annuels obtenus par les concessionnaires pendant les sept années qui auront présidé celle où le rachat sera effectué ; on en déduira les produits nets des deux plus faibles années, et l'on établira le produit net moyen des cinq autres années.

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

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

Les concessionnaires recevront, en outre, dans les six mois qui suivront le rachat, les remboursements auxquels ils auront droit à l'expiration de la concession, suivant le quatrième et le cinquième paragraphe de l'article 17, la reprise de la totalité des objets mobiliers étant ici obligatoire dans tous les cas pour le département.

Les concessionnaires ne pourront élever aucune réclamation dans le cas où, par suite d'un changement dans le classement des routes et chemins empruntés par la voie ferrée, une nouvelle autorité serait substituée à celle de qui émane la concession.

La nouvelle autorité aura les mêmes droits que celle qui a fait la concession.

Déchéance.

Art. 20.— Si les concessionnaires n'ont pas remis au préfet tous les projets définitifs, ou s'ils n'ont pas commencé les travaux dans les délais fixés par l'article 3, ils encourent la déchéance, qui, après mise en demeure, sera prononcée par le ministre des travaux publics, sauf recours au conseil d'Etat par la voie contentieuse

Dans ces deux cas, la somme qui aura été déposée, ainsi qu'il sera dit à l'article 38, à titre de cautionnement, deviendra la propriété du département et lui restera acquise.

Achèvement des travaux en cas de déchéance.

Art. 21.- Faute par les concessionnaires d'avoir poursuivi et terminé les travaux dans les délais et conditions fixés par l'article 3, faute aussi par eux d'avoir rempli les diverses obligations, qui leur sont imposées par le règlement d'administration publique du 6 août 1881, ainsi que par le présent cahier des charges, et dans le cas prévu par l'article 10 de la loi du 11 Juin 1880. Ils encourent soit la perte partielle de tout cautionnement dans les conditions qui seraient prévues par l'acte de concession, soit la perte totale de ce cautionnement, soit la déchéance. Dans tous les cas, il sera statué par le ministre des travaux publics, après mise en demeure, sauf recours au conseil d'Etat par la voie contentieuse. Dans les deux premiers cas, le cautionnement devra être reconstitué dans le mois de la décision ministérielle.

En cas de déchéance, il sera pourvu tant à la continuation et à l'achèvement des travaux qu'à l'exécution des autres engagements contractés par les concessionnaires, conformément à l'article 41 du règlement d'administration publique du 6 août 1881.

Cas de force majeure.

Art. 22. — Les dispositions des deux articles qui précèdent ne seraient pas applicables, et la déchéance ne serait

pas encourue, dans le cas où les concessionnaires n'auraient pu remplir leurs obligations par suite de circonstances de force majeure dûment constatées.

TITRE IV TAXES ET CONDITIONS RELATIVES AU TRANSPORT DES VOYAGEURS ET DES MARCHANDISES

Tarif des droits à percevoir.

Art. 23. — Pour indemniser les concessionnaires des travaux et dépenses qu'ils s'engagent à faire par le présent cahier des charges, et sous la condition expresse qu'ils en rempliront exactement toutes les obligations, ils sont autorisés à percevoir pendant toute la durée de la concession les droits de péage et les prix de transport ci-après déterminés :

TABLEAU Voir plus bas

Les prix déterminés ci-dessus ne comprennent pas l'impôt dû à l'État. Il est expressément entendu que les prix de transport ne seront dus aux concessionnaires qu'autant qu'ils effectueraient eux-mêmes ces transports à leurs frais et par leurs propres moyens: dans le cas contraire, ils n'auront droit qu'aux prix fixés pour le péage.

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

Si la distance parcourue est inférieure à 3 kilomètres, elle sera comptée pour 3 kilomètres.

Le tableau des distances entre les diverses stations sera arrêté par le préfet d'après le procès-verbal de chaînage dressé contradictoirement par les concessionnaires et le service du contrôle. Ce chaînage sera fait suivant la voie la plus courte d'axe en axe des bâtiments des voyageurs des stations extrêmes. Les tarifs proposés d'après cette base seront soumis à homologation du préfet. Dans aucun cas il ne pourra être perçu pour un voyageur pris ou laissé en route un prix supérieur à celui qui a été prévu pour la distance complète qui sépara les deux stations entre lesquelles le parcours a été effectué.

Le poids de la tonne est de 1,000 kilogr.

Les fractions de poids ne seront comptées, tant pour la grande que pour la petite vitesse, que par centième de tonne ou par 10 kilogr.

Ainsi, tout poids compris entre 0 et 10 kilogr payera comme 10 kilogr.; entre 10 kilogr. et 20 Kilogr., comme 20 kilogr., etc.

Toutefois, pour les excédents de bagages et de marchandises à grande vitesse, les coupures seront établies :
1° de 0 à 5 kilogr.

2° au-dessus de 5 jusqu'à 10 kilogr.:

3° au-dessus de 10 kilogr.

par fraction Indivisible de 10 kilogr. Quelle que soit la distance parcourue, le prix d'une expédition quelconque, soit en grande, soit en petite vitesse, ne pourra être inférieur à 40 centimes.

Bagages.

Art. 24. — Tout voyageur dont le bagage ne pèsera pas plus de 30 kilogr. n'aura à payer pour le port de ce bagage aucun supplément du prix de sa place.

Cette franchise ne s'appliquera pas aux enfants transportés gratuitement, et elle sera réduite à 20 kilogr. pour les enfants transportés à moitié prix.

Les assimilations des classes de marchandises.

Art. 25. — Les animaux, denrées, marchandises, effets et autres objets non désignés dans le tarif seront rangés, pour les droits à percevoir, dans les classes avec lesquelles ils auront le plus d'analogie, sans que jamais, sauf les exceptions formulées aux articles 26 et 27 ci-après, aucune marchandise non dénommée puisse être soumise à une taxe supérieure à celle de la 1^{ère} classe du tarif ci-dessus.

Les assimilations de classes pourront être provisoirement réglées par les concessionnaires; elles seront immédiatement affichées et soumises à l'administration, qui prononcera définitivement.

Transport de masses indivisibles.

Art. 26. — Les droits de péage et les prix de transport déterminés au tarif ne sont point applicables à toute masse

indivisible pesant plus de 3,000 kilogr. Si nonobstant la disposition qui précède, les concessionnaires transportent des masses indivisibles pesant plus de 3,000 kilogr., ils devront pendant trois mois au moins, accorder les mêmes facilités à tous ceux qui en feront la demande. Dans ce cas, les prix de transport seront fixés par l'administration, sur la proposition des concessionnaires.

Exceptions – Envois par groupe

Art 27. — Les prix de transport déterminés au tarif ne sont point applicables :

1° Aux denrées et objets qui ne sont pas nommément énoncés dans le tarif et qui ne pèseraient pas 150 kilogr. sous le volume de 1 mètre cube;

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

3° Aux animaux dont la valeur déclarée excéderait 5,000 fr.

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

5° Et, en général, à tous paquets, colis ou excédents de bagages pesant isolément 40 kilogr. et au-dessous.

Toutefois, les prix de transport déterminés au tarif sont applicables à tous paquets ou colis pesant ensemble plus de 40 kilogr. d'objets envoyés par une même personne à une même personne. Il en sera de même pour les excédents de bagages qui pèseraient ensemble ou isolément plus de 40 kilogr.

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

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

En ce qui concerne les paquets ou colis mentionnés au paragraphe 5 ci-

dessus, les prix de transport devront être calculés de telle manière qu'en aucun cas un de ces paquets ou colis ne puisse payer un prix plus élevé qu'un article de même nature pesant plus de 40 kilogrammes.

Abaissement des tarifs.

Art. 28 - Dans le cas où les concessionnaires jugeraient convenable, soit pour le parcours total, soit pour les parcours partiels de la voie de fer, d'abaisser, avec ou sans conditions, au-dessous des limites déterminées par le tarif des taxes qu'ils sont autorisés à percevoir, les taxes abaissées ne pourront être relevées qu'après un délai de trois mois au moins pour les voyageurs et d'un an pour les marchandises.

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

La perception des tarifs modifiés ne pourra avoir lieu qu'avec l'homologation du préfet, conformément aux dispositions de la loi du 11 Juin 1880.

La perception des taxes devra se faire indistinctement et sans aucune faveur. Tout traité particulier qui aurait pour effet d'accorder à un ou plusieurs expéditeurs une réduction: sur les tarifs approuvés demeure formellement interdit.

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

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

Délais d'expédition

Art 29 - Les concessionnaires seront tenus d'effectuer constamment avec soin, exactitude et célérité, et sans tour de faveur, le transport des voyageurs, bestiaux, denrées marchandises et objets quelconques qui leur seront confiés.

Les colis, bestiaux et objets quelconques seront inscrits, à la gare d' où ils partent et à la gare où ils arrivent, sur des registres spéciaux, au fur et à mesure de leur réception:

mention sera faite, sur le registre de la gare de départ, du prix total dû pour leur transport.

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

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

Délai de livraison.

Art. 30. — Les animaux, denrées, marchandises et objets quelconques seront expédiés et livrés de gare en gare, dans les délais résultant des conditions ci-après exprimées :

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

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

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

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

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

Le délai total résultant des trois paragraphes ci-dessus sera seul obligatoire pour la compagnie.

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

Pour le transport des marchandises. il pourra être établi, sur la proposition des concessionnaires, un délai moyen

entre ceux de la grande et de la petite vitesse. Le prix correspondant à ce délai sera un prix intermédiaire entre ceux de la grande et de la petite vitesse.

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

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

Frais accessoires.

Art. 31. — Les frais accessoires non mentionnés dans les tarifs, tels que ceux d'enregistrement, de chargement, de déchargement et de magasinage dans les gares et magasins du tramway, seront fixés annuellement par le préfet, sur la proposition des concessionnaires. Il en sera de même des frais de transbordement qui seront faits dans les gares de raccordement à la ligne concédée avec une ligne présentant une largeur de voie différente.

Camionnage.

Art. 32. — Les concessionnaires seront tenus de faire, soit par eux-mêmes, soit par un intermédiaire dont ils répondront, le factage et le camionnage pour la remise au domicile des destinataires de toutes les marchandises qui leur seront confiées.

Le factage et le camionnage ne seront point obligatoires pour la gare de Graulhet en dehors d'un rayon de 2 kilomètres comptés à partir de la dite gare, non plus que pour les gares qui desserviraient soit une population agglomérée de moins de 3,000 habitants, soit un centre de population de 3000 habitants situé à plus de 6 Kilomètres de la gare du tramway.

Les tarifs à percevoir seront fixés par le préfet, sur la proposition des concessionnaires, ils seront applicables à tout le monde sans distinction.

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

Traités particuliers.

Art. 33. — A moins d'une autorisation spéciale du préfet, il est interdit au concessionnaire, conformément à l'article 14 de la loi du 15 Juillet 1845, de faire directement ou indirectement avec des entreprises de transport de voyageurs ou de marchandises par terre ou par eau, sous quelque dénomination ou forme que ce puisse être, des arrangements qui ne seraient pas consentis en faveur de toutes les entreprises desservant les mêmes voies de communication.

Le préfet, agissant en vertu de l'article 42 du règlement d'administration publique du 6 août 1881, prescrira les mesures à prendre pour assurer la plus complète égalité entre les diverses entreprises de transport dans leurs rapports avec le tramway.

Embranchements industriels. — Tarifs à percevoir pour le matériel prêté

Art. 31. — Les concessionnaires seront indemnisés de la fourniture et de l'envoi de leur matériel sur les embranchements industriels desservant des carrières, des mines ou des usines, par la perception d'une redevance qui est fixée à 12 centimes par tonne pour le premier kilomètre et à 4 centimes par tonne et par kilomètre en sus du premier, lorsque la longueur de l'embranchement excédera 1 kilomètre.

TITRE V STIPULATIONS RELATIVES A DIVERS SERVICES PUBLICS.

Fonctionnaires ou agents du contrôle

Art. 35. — Les fonctionnaires ou agents chargés de l'inspection, du contrôle et de la surveillance de la voie ferrée seront transportés gratuitement dans les voitures de voyageurs.

Service des postes.

Art. 36. — Les concessionnaires seront tenus de recevoir dans leurs voitures, aux heures des départs réguliers, les sacs de dépêches de la poste

escortés ou non d'un convoyeur. Les sacs seront déposés dans un coffre fermant à clef. Le convoyeur aura droit à une place réservée aussi près que possible de ce coffre.

L'administration des postes aura en outre, le droit de fixer aux voitures de l'entreprise une boîte aux lettres, dont elle fera opérer la pose et la levée par ses agents.

Les prix des transports ci-dessus seront payés par l'administration des postes conformément aux tarifs homologués, sauf dans le cas où l'Etat se serait engagé à fournir aux concessionnaires une subvention par annuités. Dans ce cas, les sacs de dépêches et le convoyeur devront être transportés gratuitement.

Les concessionnaires pourront être tenus de fixer, d'après les convenances du service des postes, l'heure d'un de leurs départs dans chaque sens.

Le montant des dépenses supplémentaires de toute nature que ce service spécial aura imposées aux concessionnaires, déduction faite du produit qu'ils n'auront pu en retirer leur sera payé par l'administration des postes, que l'entrepreneur soit subventionné ou non par le Trésor, suivant le règlement qui en sera fait de gré à gré ou par deux arbitres. En cas de désaccord de ces arbitres, un hors arbitre sera désigné par le conseil de préfecture.

TITRE VI CLAUSES DIVERSES Frais de contrôle.

Art. 37. - La somme que les concessionnaires doivent verser d'avance chaque année, à la date du 1^{er} janvier, dans la caisse du trésorier-payeur général du département du Tarn, afin de pourvoir aux frais de contrôle, sera calculée d'après le chiffre de 30 fr par kilomètre de voie concédée, toute fraction de kilomètre étant comptée pour 1 kilomètre entier

Le premier versement aura lieu dans les huit jours qui suivront la date du décret déclaratif d'utilité publique, et le montant de ce premier versement sera calculé en réduisant le chiffre résultant de l'application du paragraphe précédent, au prorata du temps restant à courir entre le jour de la déclaration d'utilité publique et la fin de

l'année.

Cautionnement

Art. 38. — Avant la signature de l'acte de concession, les concessionnaires déposeront à la Caisse des Dépôts et Consignations une somme de 13,000 fr. en numéraire ou en rente sur l'Etat calculée conformément au décret du 31 Janvier 1872, ou en bons du Trésor, avec transfert, au profit de ladite caisse, de celles de ces valeurs qui seraient nominatives ou à ordre.

Cette somme formera le cautionnement de l'entreprise.

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

Election de domicile.

Art. 39. — Les concessionnaires devront faire élection de domicile à Graulhet.

Dans le cas où ils ne l'auraient pas fait, toute notification ou signification à eux adressée sera valable lorsqu'elle sera faite à la mairie de Graulhet.

Art. 40. — Les contestations qui s'élèveraient entre les concessionnaires et l'administration au sujet de l'exécution et de l'interprétation des clauses du présent cahier des charges seront jugées administrativement par le conseil de préfecture du département du Tarn, sauf recours au conseil d'Etat.

Frais d'enregistrement.

Art. 41. — Les frais d'enregistrement du présent cahier des charges et de la convention ci-annexée seront supportés par les concessionnaires.

Fait double à Albi, le 4 mars 1893.

le préfet du Tarn, • Signé : Jossier
Lu et approuvé : Signé : Mandement.
Lu et approuvé Signé : Bonnet

Le Président de la République française,

Sur le rapport du ministre du commerce, de l'industrie et des colonies,

Vu les lois des 13 avril et 20 juillet 1892;

Vu le décret du 13 août 1892,

Decrète :

Art. 1^{er} — Est complété comme suit l'article 2 du décret du 13 août 1892 :

“ Néanmoins, la limite de poids n'est pas applicable aux objets envoyés contre remboursement comme boîtes de valeurs déclarées, dans les

conditions déterminées par la loi du 13 avril 1892. ”

Art. 2.— Le ministre du commerce, de l'industrie et des colonies est chargé de l'exécution du présent décret.

Fait à Paris, le 25 Juillet 1893.

CARNOT.

Par le Président de la République :
Le ministre du commerce de l'industrie
et des colonies,

TERRIER

TABLEAU DES TARIFS

DESIGNATION		PRIX		
		De péage	De transport	Totaux
1° par tête et par kilomètre Grande vitesse				
Voyageurs	- Voitures couvertes, garnies et fermées à glaces (1 ^{ère} classe)	0,06	0,02	0,085
	- Voitures couvertes, fermées à glaces et à banquettes rembourrées (2 ^{ième} classe)	0,04	0,02	0,06
Enfants	- Au dessous de trois ans, les enfants ne payent rien, à la condition d'être portés sur les genoux des personnes qui les accompagnent - De trois ans à sept ans, ils payent demi-place et ont droit à une place distincte; toutefois dans un même compartiment, deux enfants ne pourront occuper que la place d'un voyageur - Au dessus de sept ans, ils payent place entière			
Chiens transportés dans les trains de voyageurs (sans que la perception puisse être inférieure à 20 centimes)		0,012	0,008	0,02
Petite vitesse				
Bœufs, vaches, taureaux, chevaux, mulets, bêtes de trait		0,072	0,048	0,12
Veaux et porcs		0,03	0,02	0,05
Moutons, brebis, agneaux, chèvres		0,018	0,012	0,03
Lorsque les animaux ci-dessus dénommés seront, sur la demande des expéditeurs, transportés à la vitesse des trains de voyageurs, les prix seront doublés				
2° Par tonne et par kilomètre				
Marchandises transportées à grande vitesse				
Huîtres, poissons frais, denrées, Excédents de bagages et marchandises de toute classe transportées à la vitesse des trains de voyageurs		0,24	0,16	0,40
Marchandises transportées à petite vitesse				
1 ^{ère} classe – Spiritueux, huiles, Bois de menuiserie, de teintures et autres bois exotiques – Produits chimiques non dénommés – Œufs – Viande fraîche – Gibier – Sucre – Cafés – Drogues – Epiceries – Tissus – Denrées coloniales – Objets manufacturés - Armes		0,102	0,0068	0,17
2 ^e classe – Blés – Grains – Farines – Légumes farineux, Riz maïs, châtaignes et autres denrées alimentaires non dénommées- Chaux et plâtre – Charbons de bois – Bois à brûler dit de corde – Perches – Chevrons – Planches – Madriers – Bois de charpente – Marbre en bloc - Albâtre , bitume, cotons, Laines, Vins, Vinaigres, Boissons, Bières, Levure sèche, Coke, Fers, Cuivre Plomb et autres métaux ouvrés ou non – Fontes moulées		0,09	0,06	0,15

3 ^{ème} classe – Pierres de taille et produits de carrière – Minerais autres que les minerais de fer – Fonte brute – Sel – Moellons – Meulnières – Argiles - Briques - Ardoises	0,084	0,056	0,14
4 ^{ème} classe – Houille - Marne. – Cendres - Fumiers. - Engrais. - Pierre a chaux et à plâtre. — Pavés et matériaux pour la construction et la réparation des routes. - Minerais de fer. - Cailloux et sables.	0,078	0,052	0,13
3° SERVICE DES POMPES FUNEBRES ET TRANSPORT DES CERCUEILS			
Grande vitesse			
Une voiture des pompes funèbres, renfermant un ou plusieurs cercueils, sera transportée au prix de..	0,48	0,32	0,80
Chaque cercueil confié à l'administration du chemin de fer sera transporté, par les trains ordinaires, dans un compartiment isolé, au prix de	0,24	0,16	0,40