

Aimant

VICTOR-EMMANUEL II,

ROI DE SARDAIGNE, DE CHYPRE ET DE JÉRUSALEM,

ETC., ETC., ETC.

Le Sénat et la Chambre des Députés ont adopté ;
Nous avons ordonné et ordonnons ce qui suit :

ARTICLE 1^{er}.

L'offre faite par les sieurs Charles - Pierre - Eugène Laffitte et Alexandre Bixio, agissant tant en leur nom personnel qu'au nom des sieurs André Louis, Avigdor Henri, — Calvet-Rogniat F., — Chaplin William, — Dally Alfred, — Delahante Gustave, — Easthope John, — Hope W^m-W., — Odier Charles, — Reyre Clément, et autres associés, lesquels individus et associés, les sus-nommés Laffitte et Bixio déclarent représenter, d'exécuter et exploiter à leur frais, risques et périls, un chemin de fer de Modane, par Chambéry, à la frontière de France et à Genève, est acceptée.

ART. 2.

Toutes les clauses et conditions, soit à la charge de l'Etat, soit à la charge des sieurs Laffitte, Bixio et Comp^e, stipulées et arrêtées dans le cahier des charges signé le 20 avril 1853, par le Président du Conseil des Ministres, Ministre des finances, et par le Ministre des travaux publics, et accepté sous la même date par le sieur François Bixio, au nom des sus-désignés, en vertu de procuration en forme authentique, passée le 12 avril 1853, par-devant Doucloux et Rousse, notaires à Paris, recevront pleine et entière exécution, ainsi que les dispositions ajoutées aux articles 15 et 76 du même cahier des charges.

Ledit cahier des charges sera annexé et formera partie intégrale de la présente loi.

Les Ministres Secrétaires d'Etat pour les finances et pour les travaux publics sont chargés, chacun en ce qui le concerne, de l'exécution de la présente loi, qui sera enregistrée au Contrôle général, publiée et insérée dans le Recueil des Actes du Gouvernement.

Donnée à Stupinis, le 29 mai 1853.

VICTOR-EMMANUEL.

Vu : C. BONCOMPAGNI.

Vu : C. CAVOUR.

Vu : COLLA.

PALEOCAPA.

Enregistrée au Contrôle général,
le 30 mai 1853, Reg. 9,
Actes du Gouvernement, à p. 210.

Cahier des Charges

*pour la concession du Chemin de fer VICTOR-EMMANUEL,
de Modane , par Chambéry, à la frontière de France ,
et à Genève.*

ART. 1^{er}.

Le chemin de fer VICTOR-EMMANUEL qui fait l'objet de la présente concession , aura le parcours suivant :

1. Jusqu'à ce qu'une décision ait été prise sur les moyens de relier le chemin de fer de Turin à Suse avec celui de la Savoie , le point de départ de la ligne sera à Modane , province de Maurienne. Le chemin parcourra la vallée de l'Arc , suivra , dès l'issue de cette vallée , la direction la plus favorable pour entrer dans celle de l'Isère , le long de laquelle il se prolongera jusqu'à Montmélian ; de Montmélian il se dirigera sur Chambéry , en suivant le terrain le plus facile et le plus ouvert.

2. A Chambéry la ligne se bifurquera en deux directions : par la première elle ira à Saint-Genix-d'Aoste , frontière de France , en passant au-dessous du mont de l'Épine ; par l'autre elle ira toucher à Aix-les-Bains , d'où , se dirigeant d'abord sur Albens , elle se prolongera jusqu'au point le plus convenable pour fléchir vers la ville d'Annecy , dont elle devra s'approcher autant que le permettront la disposition naturelle du sol , les accidents du terrain et les conditions de tracé et de profil auxquelles le chemin de fer doit satisfaire.

3. D'Annecy la ligne se dirigera vers la frontière du Canton de Genève. Le tracé de cette partie du chemin devra satisfaire autant que possible à l'ensemble des conditions suivantes :

1^{re} Condition. Faire traverser , par la plus grande partie possible de la ligne , le pays où la population est le plus agglomérée et le plus industrielle.

2^{me} Condition. Parcourir autant que possible le sol le moins difficile et celui qui exige le moins d'ouvrages d'art dispendieux.

3^{me} Condition. Passer d'un versant ou d'un bassin à un autre en ne s'élevant qu'à la moindre hauteur possible, et en ne faisant que les plus courts souterrains, s'il est nécessaire d'en pratiquer.

4^{me} Condition. Remplir le mieux et avec le plus d'avantage ces trois conditions dans leur ensemble, avec une ligne qui soit la plus courte possible.

ART. 2.

En établissant la ligne d'Annecy à la frontière du Canton de Genève, la Compagnie devra faire en sorte que le point d'arrivée à cette frontière offre toute la facilité désirable pour prolonger la ligne sur le territoire du Canton jusqu'à cette dernière ville. En même temps qu'elle présentera son plan, la Compagnie devra justifier des diligences qu'elle aura faites auprès du Gouvernement du Canton de Genève pour obtenir son consentement à la prolongation de la ligne sarde sur le territoire de Genève.

Le Gouvernement de S. M. se réserve de traiter ensuite avec le Gouvernement fédéral afin d'obtenir que la concession et l'approbation formelles de ce prolongement, soient accordées de préférence à la Compagnie concessionnaire du chemin de fer de la Savoie.

ART. 3.

La Compagnie concessionnaire s'engage à exécuter et à exploiter à ses frais, risques et périls, par des moyens et des agents à son choix, lesdites lignes de chemin de fer, et à les terminer de manière à ce que toutes leurs sections soient praticables et exploitées dans toutes leurs parties à l'expiration des quatre années à dater de l'approbation définitive du projet, sous les peines portées à l'art. 70.

Cependant, s'il arrivait que des causes de force majeure, constatées comme il est dit à l'art. 81, vissent interrompre les travaux, le Gouvernement y aura égard par une prolongation équitable de la période accordée pour la construction du chemin.

ART. 4.

La Compagnie doit pourvoir à tous les cas et faire face à tous les évènements tant ordinaires qu'extraordinaires, sans pouvoir se soustraire aux obligations dont elle s'est chargée, ni prétendre à aucune compensation, hormis le cas de guerre et de troubles politiques qui rendraient impossible la continuation des travaux, et hormis le cas où le Gouvernement en ferait suspendre l'exécution, selon ce qui est dit à l'art. 74.

ART. 5.

La Compagnie doit fournir tout le capital et supporter toutes les dépenses nécessaires pour les mouvements de terre et pour les travaux d'art de toute sorte qui constituent le corps du chemin et ses annexes et dépendances; pour la construction des stations et de tous les autres bâtiments nécessaires à l'exploitation, à la garde et à l'entretien du chemin, de son matériel et de ses accessoires, pour l'approvisionnement de tout le matériel fixe et mobile; pour la pose complète de la voie, pour l'ameublement des stations et pour l'établissement des ateliers; enfin pour porter le chemin à l'état de perfection exigé pour la mise en exploitation dans toute son étendue.

ART. 6.

Sont de même entièrement à la charge de la Compagnie : l'acquisition des terrains qui doivent être occupés tant par le chemin que par les édifices et les autres ouvrages accessoires; le paiement de toutes les indemnités pour occupation temporaire d'autres terrains; les frais de démolition en tout ou en partie de maisons ou d'autres bâtiments, ainsi que de tous dégâts occasionnés d'une manière quelconque aux propriétés et aux récoltes pendantes; les dépenses nécessaires pour maintenir et rétablir les communications, les canaux d'écoulement des campagnes, les canaux d'irrigation, et pour parer à tout dommage et subvenir à toutes indemnités quelconques.

Si à ces fins et sur les réclamations des propriétaires et des usufruitiers, l'Administration trouvait, pendant l'exécution et avant la

réception générale, quelque défaut ou omission dans les travaux et ouvrages d'art compris dans le projet, et spécifiés dans les profils et tableaux y annexés, la Compagnie serait obligée d'y pourvoir; faute de quoi il y serait pourvu d'office à diligence de l'Administration et aux frais de la Compagnie.

ART. 7.

Pour faire face à ces dépenses, la Compagnie pourra se procurer les fonds nécessaires, soit au moyen des versements provenant d'une émission d'actions, soit par la création de titres d'emprunts, sans que toutefois ces emprunts puissent avoir lieu avant le versement des trois premiers dixièmes des actions, ni dépasser la moitié des versements déjà opérés par les actionnaires, et sans que l'importance totale de ces emprunts puisse jamais être supérieure aux quatre dixièmes du capital intégral.

Les trois premiers dixièmes des actions devront être versés dans le terme de dix-huit mois à dater du jour de l'approbation définitive du projet prévue à l'article suivant.

Le quatrième dixième sera versé au plus tard dans les dix-huit mois suivants.

Faute par la Compagnie d'avoir exécuté ces versements dans les délais ci-dessus fixés, le Gouvernement pourra provoquer par-devant les Tribunaux compétents sa déchéance de la concession.

Si la déchéance est prononcée, le cautionnement et toutes les sommes effectivement dépensées seront acquises de plein droit au Trésor public.

ART. 8.

Le Gouvernement de S. M. garantit à la Compagnie, pendant toute la durée de la concession, un intérêt de quatre et demi pour cent sur les sommes provenant soit des versements des actionnaires, soit des emprunts tels qu'ils sont indiqués à l'article précédent, et employés par elle à l'exécution des travaux, à l'acquisition du matériel fixe et mobile, au paiement de la moitié des dépenses auxquelles donneront lieu le transport et l'établissement du télégraphe électrique mentionné à l'art. 59, au remboursement

des frais d'administration, d'études et de projet; à la dépense de surveillance et de gestion pendant l'exécution des travaux, au paiement des intérêts à raison de quatre et demi pour cent dans la même période, sans que toutefois le capital auquel s'appliquera cette garantie puisse en aucun cas excéder les devis ci-dessous indiqués, tels qu'ils seront définitivement fixés et approuvés, et à condition que cette garantie ne portera que sur le capital que la Compagnie justifiera, par des moyens qui seront convenus, avoir effectivement dépensé aux usages susdits. Le compte capital qui fixera d'une manière définitive la somme sur laquelle doit porter la garantie ci-dessus établie, sera arrêté et clos entre le Gouvernement et la Compagnie dans le délai d'un an après l'ouverture de la ligne entière.

Toutefois, quel que soit le coût réel du chemin de fer, cette somme ne pourra jamais dépasser l'évaluation préalable des dépenses faites d'après les plans et les devis, et d'après les calculs des autres charges de l'entreprise, lesquels devront être présentés au Gouvernement dans le délai de quatre mois à dater de la promulgation de la loi, selon ce qui a été convenu dans un Traité à part, souscrit sous la date du 1^{er} mars 1853 par les signataires du présent cahier des charges.

Si le Gouvernement et la Compagnie ne tombaient pas d'accord sur l'estimation de la dépense, la question serait soumise à l'arbitrage de deux ingénieurs, nommés l'un par le Gouvernement, l'autre par la Compagnie; avant de procéder à l'examen de la question, ces deux arbitres en choisiront un troisième, et la décision de ces trois experts sera définitive.

ART. 9.

Lors de l'examen du projet définitif et des plans d'exécution ou de détail de tous les principaux ouvrages d'art, le Gouvernement aura la faculté d'apporter les modifications qui seraient rendues nécessaires par des conditions spéciales de localité, dans les prescriptions techniques portées aux art. 19, 20, 21, 22, 23, 24, 25, 26, 27, 29.

Pendant l'exécution des travaux, le Gouvernement aura le droit de prescrire, et la compagnie pourra proposer, les modifications qu'on jugerait nécessaires ou utiles. Si toutefois les modifications prescrites par le Gouvernement exigeaient une dépense supérieure à la dépense prévue dans les projets et devis approuvés, la Compagnie ne pourra y être obligée sans que cet excédant soit compensé par des économies équivalentes qu'on aura, de commun accord, convenu de faire sur d'autres travaux ou fournitures.

ART. 10.

La garantie du *minimum* d'intérêt n'oblige l'Etat qu'à payer la différence en moins entre le revenu net du chemin de fer et le montant du *minimum* d'intérêt garanti appliqué au capital déterminé comme ci-dessus, et ce, à partir du moment où le chemin sera mis en exploitation sur toute son étendue.

Les intérêts qui devront être payés pendant la construction du chemin, soit pour les versements faits successivement par les actionnaires, soit pour les emprunts dont il s'agit à l'art. 7, seront mis à la charge du capital, ainsi qu'il a été déclaré à l'art. 8.

ART. 11.

Lorsque au contraire le revenu net du chemin commencera à excéder quatre et demi pour cent, l'Etat devra, avant tout, être remboursé, sur cet excédant, du surplus qui aurait été payé dans les années précédentes dans lesquelles cette limite du *minimum* d'intérêt n'aurait pas été atteinte par le revenu net.

ART. 12.

Si après quinze années le produit net du chemin excédait dix pour cent, et si l'Etat était déjà remboursé du surplus qu'il aurait payé, ainsi qu'il est dit dans l'article précédent, la moitié de cet excédant de produit serait versée au Trésor public.

ART. 13.

Par revenu net on entend ce qui reste du revenu brut, déduction faite des dépenses de l'exploitation et de l'entretien du chemin, d'une annualité pour fonds d'amortissement limitée à la

somme strictement nécessaire pour amortir le capital au bout de toute la période de concession, et enfin des intérêts et amortissements afférents aux emprunts que la Compagnie pourrait avoir à contracter, après la clôture du compte capital, pour les réparations extraordinaires, l'amélioration de la voie, ou le développement du matériel mobile. Ces emprunts devront être autorisés par le Gouvernement, qui réglera, d'accord avec la Compagnie, les conditions auxquelles ils devront être négociés.

ART. 14.

La présente concession est faite pour une période de quatre-vingt-dix-neuf années à dater de l'époque fixée à l'art. 5 pour l'achèvement des travaux, avec privilège exclusif de toute autre concession de chemin de fer entre deux points de celui dont il s'agit.

Toutefois est réservé expressément à l'Etat le droit d'accorder de nouvelles concessions de chemins de fer qui s'embrancheraient sur le chemin qui fait l'objet du présent cahier des charges, ou qui seraient établis en prolongement du même chemin, sauf ce qui est dit à l'article suivant. La Compagnie ne pourra mettre obstacle aux embranchements, ni réclamer, à l'occasion de leur établissement, aucune indemnité quelconque, pourvu qu'il n'en résulte aucun obstacle à la circulation, ni aucun dommage ou frais pour la Compagnie. Elle aura sur toutes les autres Compagnies la préférence, à conditions égales, pour la concession desdits embranchements ou prolongements. Le cas échéant, les rapports entre la Compagnie concessionnaire de la ligne principale et celles des embranchements formeront l'objet de conventions à stipuler à l'amiable entre les Compagnies, et dans le cas où elles ne parviendraient pas à s'arranger entre elles, le Gouvernement déciderait.

ART. 15.

Néanmoins toute ligne, tous prolongements ou embranchements allant de la présente ligne à la frontière de France, autres que l'embranchement qui est compris dans le présent cahier des

charges, et celui qui se dirigerait vers Grenoble, ne pourront être établis ou concédés avant l'expiration des dix ans qui suivront l'époque fixée pour l'achèvement des travaux relatifs à la présente concession ; passé ce délai, la Compagnie aura sur toute autre la préférence, à conditions égales, pour la concession de ces lignes, embranchements ou prolongements vers la frontière de France.

ART. 16.

A toute époque, après l'expiration des trente ans à dater du jour de l'ouverture du chemin, le Gouvernement pourra racheter la concession entière, à la charge d'en prévenir la Compagnie dix-huit mois à l'avance.

Pour régler le prix du rachat, on fera le relevé des produits annuels obtenus pendant les cinq années antérieures à celle où le rachat s'effectuera ; on en déduira les produits nets des deux plus faibles années, et on établira le produit net au moyen des trois années restantes, lequel produit toutefois ne pourra jamais être inférieur au quatre et demi pour cent garanti. Ce produit net formera le montant d'une annuité qui sera due et payée à la Compagnie pendant chacune des années restant à courir sur la durée de la concession. La Compagnie recevra dans les trois mois qui suivront le rachat, les remboursements auxquels elle aurait eu droit à l'expiration de la concession, selon ce qui est dit à l'article suivant.

ART. 17.

A l'époque fixée pour l'expiration de la présente concession, et par le fait seul de cette expiration, le Gouvernement sera subrogé à tous les droits de la Compagnie dans la propriété des terrains et des ouvrages désignés au plan cadastral mentionné à l'article 67.

Il entrera immédiatement en jouissance du chemin de fer, de toutes ses dépendances et de tous ses produits.

La Compagnie sera tenue de remettre en bon état d'entretien le chemin de fer, les ouvrages qui le composent et ses dépendances, tels que gares, lieu de chargement et de déchargement, établissements aux points de départ et d'arrivée, maisons de gardes et de

surveillants, bureaux de perception, machines fixes, et en général tous autres objets immobiliers qui n'ont pas pour destination distincte et spéciale le service des transports.

Dans les cinq dernières années qui précéderont le terme de la concession, le Gouvernement aura le droit de mettre saisie-arrêt sur les revenus du chemin de fer, et de les employer à rétablir en bon état le chemin et toutes ses dépendances, si la Compagnie ne se mettait pas en mesure de satisfaire pleinement et entièrement à cette obligation.

Quant aux objets mobiliers, tels que machines-locomotives, wagons, chariots, voitures, matériaux, combustibles et approvisionnements de tous genres, et objets immobiliers non compris dans l'énumération précédente, l'Etat sera tenu de les reprendre à dire d'experts, si la Compagnie le demande; et réciproquement, si le Gouvernement le requiert, la Compagnie sera tenue de les céder également à dire d'experts.

Toutefois, l'Etat ne sera tenu de reprendre que les approvisionnements nécessaires à l'exploitation du chemin pendant six mois.

ART. 18.

L'entreprise étant d'utilité publique, la Compagnie est investie de tous les droits que les lois et règlements confèrent à l'Administration elle-même. En conséquence, les dispositions des royales Patentes du 6 avril 1839, pour ce qui concerne surtout les expropriations et les indemnités que la Compagnie devra payer aux propriétaires expropriés, comme aussi les formalités requises pour dégrever les terrains des charges et hypothèques, lui seront applicables.

La Compagnie est aussi autorisée à occuper les terrains nécessaires à la construction, soit des routes provisoires destinées au transport des matériaux et à tout autre service relatif à la construction du chemin principal, jusqu'à son entier achèvement, soit des routes définitives de communication latérales au chemin de fer.

Seront également applicables au chemin de fer les dispositions des articles 7, 8 et 9 de l'Edit royal du 8 avril 1847, et celles de

404
l'article 11, en ce qui concerne les constructions, les plantations et tranchées exécutées depuis que, la concession étant devenue définitive, une publication régulière aura fait connaître le tracé du chemin de fer. D'après la faculté réservée au Gouvernement à l'article 10 du susdit Edit royal, le Ministère provoquera la modification des dispositions contenues dans l'article 6 du même Edit, sur la défense de bâtir et de planter le long des routes, dans le but de rendre moins coûteuse toute acquisition de terrain à laquelle il faudrait procéder en cas que la Compagnie, dans des vues d'intérêt public, crût devoir proposer au Gouvernement d'élargir le chemin pour l'établissement d'une seconde voie, soit sur toutes les lignes, soit sur quelque tronçon partiel.

ART. 19.

Le chemin de fer aura une seule voie sur tous ses développements, sauf dans les parties où des gares devront être établies; il sera construit avec toute l'économie conciliable avec les difficultés du terrain, la stabilité et la solidité des ouvrages, la bonté et sûreté du service d'exploitation.

La largeur du chemin en couronne est fixée à 4 mètres 50 dans les parties en levée, et à 6 mètres au moins dans les tranchées et les rochers, y compris les fossés nécessaires à l'écoulement des eaux. Ces dimensions pourront être modifiées selon le système qu'on adoptera dans le projet définitif pour l'établissement du ballast. Entre les parapets des ponts construits pour une seule voie, la largeur du chemin sera de 4 mètres 50.

La largeur de la voie entre les bords intérieurs des rails devra être de 1 mètre 44 à 1 mètre 45.

La distance entre les deux voies, partout où il sera nécessaire d'en établir deux, sera au moins égale à 1 mètre 80, mesurée entre les faces extérieures des rails de chaque voie.

La largeur des accotements ou, en d'autres termes, la largeur entre les faces extérieures des rails extrêmes et l'arête extérieure du chemin, sera au moins égale à 1 mètre 50 dans les parties en levée, et à 1 mètre dans les tranchées et les rochers, non compris

les fossés nécessaires à l'écoulement des eaux, et à 1 mètre 35 entre les parapets des ponts et dans les souterrains, sauf ce qui est dit aux articles 22 et 24.

En général, les talus des terres devront avoir l'inclinaison de 1 mètre 50 à 1 mètre 33 de base pour un mètre de hauteur; mais, lorsque les tranchées dans les terrains ordinaires seront très-profondes ou les remblais très-élevés, ou bien dans les terrains de mauvaise qualité, l'inclinaison des talus sera augmentée autant qu'il le faudra pour obtenir une stabilité suffisante.

ART. 20.

Les pentes longitudinales devront être telles, qu'en général on puisse exploiter le chemin, sur toute son étendue, avec des machines locomotives, en évitant ainsi, autant que possible, les plans inclinés, qui nécessiteraient l'emploi des machines fixes. Ainsi, l'on devra faire en sorte que les plus fortes pentes ne dépassent point, en règle générale, 16 ou 17 par mille, et qu'elles se rencontrent le plus rarement possible.

Toutefois des plans inclinés exploités par des machines fixes seront tolérés lorsque leur nécessité ou évidente utilité, sous le rapport économique, sera reconnue par l'Administration supérieure.

ART. 21.

Les alignements devront se rattacher suivant des courbes dont le rayon *minimum* est fixé à 450 mètres. Cependant des courbes d'un rayon moindre seront tolérées sur les troncs les plus difficiles du chemin et partout où il sera démontré, par des études spéciales, qu'avec de telles courbes, qui devront, autant que possible, s'opérer sur des paliers horizontaux, on peut obtenir des avantages notables dans le tracé ou dans le profil, ou bien une économie considérable dans la dépense.

ART. 22.

La largeur des percées ou souterrains dont l'exécution sera nécessaire, pourra être bornée à 5 mètres, lorsque leur longueur

dépassera 150 mètres. Dans ce cas, on devra faire coïncider l'axe de la voie unique avec l'axe de la galerie, en renonçant ainsi à la pose éventuelle d'une double voie.

Si la longueur des percées ou tunnels ne dépasse pas 150 mètres, la largeur sera de 8 mètres entre les pieds droits au niveau des rails.

La hauteur sous clef des susdits tunnels, à partir des rails, sera de 5 mètres 50 au moins. La distance verticale entre l'intrados et le dessus des rails extrêmes de chaque voie sera au moins de 4 mètres 75.

Si les terrains dans lesquels les souterrains seront ouverts présenteraient des chances d'éboulement ou de filtration, la Compagnie serait tenue de prévenir ou d'arrêter ce danger par des ouvrages solides et imperméables.

ART. 23.

Les ponts seront en maçonnerie ou en fer. Par exception, on tolérera même des ponts de moindre importance avec travées en bois et piles et culées en maçonnerie; mais leur structure devra être combinée de manière que l'on y puisse faire les réparations nécessaires sans interruption d'exploitation.

L'Administration pourra prescrire de donner à ces piles et culées l'épaisseur nécessaire pour qu'il soit possible de substituer ultérieurement aux travées en bois, soit des travées en fer, soit des arches en maçonnerie.

ART. 24.

Les ponts à plusieurs arches, notamment ceux sur l'Arc, l'Isère, le Fier, le torrent des Usses et l'Arve, devront être contruits sur une largeur telle, que, le cas échéant, elle puisse comporter deux voies, c'est-à-dire sur une largeur de 8 mètres entre les parapets des ponts.

L'ouverture du débouché et la hauteur de tous les ponts au-dessus des eaux seront déterminés par l'Administration, de manière à ne pas altérer l'état actuel du cours des fleuves et rivières, afin de ne pas causer des dommages aux terrains limitrophes.

La Compagnie devra pratiquer les ouvrages nécessaires, soit pour atteindre ce but, soit pour défendre le chemin et assurer l'écoulement des eaux sous les ponts.

ART. 25.

On pourra limiter à la largeur exigée à l'art. 19, pour une seule voie, les ouvrages d'art de moindre importance, tels que ponts et ponceaux, aqueducs, siphons, viaducs, passages à niveau, et enfin tous les ouvrages nécessaires pour faciliter l'écoulement des eaux courantes et l'assèchement des terrains, ainsi que les conduites d'eaux destinées à des établissements industriels et aux irrigations.

ART. 26.

Les croisements de niveau seront tolérés toutes les fois que les hauteurs du chemin de fer et des routes ordinaires s'opposeront à ce qu'on puisse faire commodément, et sans trop de dépense, des viaducs au-dessus et au-dessous du chemin de fer.

Dans les passages à niveau, les rails ne pourront être élevés au-dessus ni abaissés au-dessous de la surface de ces routes de plus de 3 centimètres.

Les rails et le chemin de fer devront en outre être disposés de manière à ce qu'il n'en résulte aucun obstacle à la circulation.

Tous les passages à niveau seront munis, de chaque côté du chemin, de grilles en fer ou en bois, ou de barrières, selon l'importance du chemin, et ils seront constamment gardés par des agents payés par la Compagnie.

ART. 27.

Lorsqu'une route royale, provinciale ou communale passera au-dessus ou au-dessous du chemin de fer, on devra conserver dans ce passage la largeur de huit mètres à la route royale, de six à la route provinciale, et de cinq à la route communale.

La hauteur, sous clef, des viaducs, à partir de la chaussée de la route, si celle-ci passe dessous le chemin de fer, ne sera jamais moindre de cinq mètres; et si le viaduc est établi au moyen d'un tablier horizontal, la hauteur sous ce tablier pourra se réduire à

4. ^m 50; si le chemin de fer passe sous la route, la hauteur du viaduc, à partir de la surface des rails, ne sera jamais moindre de 4. ^m 60.

ART. 28.

Le chemin pourra être établi le long des digues de l'Arc et de l'Isère; toutefois, s'il vient à y toucher de quelque manière, la Compagnie devra s'entendre préalablement avec l'entrepreneur de ces digues.

Toute indemnité à payer à l'entrepreneur, à quelque titre et à quelque époque que ce soit, sera ajoutée à l'évaluation préalable des dépenses qui doit avoir lieu aux termes de l'article 8.

ART. 29.

S'il y a lieu de déplacer les routes existantes, royales ou provinciales, la déclivité des pentes ou rampes des nouvelles routes ne pourra excéder 3 centimètres par mètre, et l'on devra ménager à la route ordinaire une largeur de 7 mètres au moins. S'il y a lieu d'accôter les deux voies, on devra les séparer par des murs qui n'aient pas moins de 2 mètres de hauteur.

ART. 30.

Les ponts à construire à la rencontre des routes royales, provinciales ou communales, et des rivières ou canaux de navigation et de flottage, ainsi que les déplacements desdites routes, dont les projets auront été approuvés par l'Administration supérieure, ne pourront être entrepris qu'après que l'Intendant général, sur l'avis de l'Ingénieur des ponts et chaussées, aura autorisé le déplacement desdites routes et la construction des ponts à la rencontre de ces chemins et des cours d'eau non navigables ni flottables.

ART. 31.

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 les travaux dépendant de l'entreprise, à moins toutefois qu'elle ne justifie de l'acquiescement des tiers intéressés.

ART. 32.

A la rencontre des rivières flottables ou navigables, la Compagnie devra prendre toutes les mesures, et payer tous les frais néces-

saires pour que le service de la navigation et du flottage n'éprouve ni interruption ni entrave pendant l'exécution des travaux. La même condition est expressément obligatoire pour la Compagnie à la rencontre des routes royales, provinciales et autres chemins; à cet effet, des routes et des ponts provisoires seront construits par les soins et aux frais de la Compagnie partout où cela sera jugé nécessaire.

Avant que les communications existantes puissent être interceptées, les Ingénieurs des ponts et chaussées devront reconnaître et constater si les travaux provisoires présentent une solidité suffisante, et s'ils peuvent assurer le service de la circulation. Un délai sera fixé par lesdits Ingénieurs pour l'exécution et la durée de ces travaux provisoires.

ART. 33.

Les puits d'airage et de construction des souterrains ne pourront avoir leur ouverture sur aucune voie publique, et là où ils seront ouverts, ils seront entourés d'une margelle en maçonnerie de 2 mètres de hauteur.

ART. 34.

Le chemin de fer sera clôturé dans toute sa longueur, et séparé des propriétés particulières par des murs ou des haies, d'après le système actuellement adopté pour le chemin de fer de l'Etat.

En attendant que les haies soient telles qu'elles puissent servir de clôture, la Compagnie devra poser des barrages provisoires partout où cela sera jugé nécessaire par l'Administration supérieure.

ART. 35.

On bâtira des maisons de cantonnier partout où l'Administration le jugera convenable, en vue de la sûreté de l'exploitation, et, en règle générale, de dix en dix, ou de douze en douze hectomètres de distance.

Dans des cas exceptionnels, cette distance pourra être portée jusqu'à un hectomètre de plus, afin de ménager aux maisonnettes un emplacement plus convenable, mais seulement lorsque le tronc

de chemin sera rectiligne; dans les courbes, cette distance ne pourra dépasser un kilomètre.

ART. 36.

Quoique en général le chemin ne doive recevoir qu'une seule voie, la Compagnie pourvoira à tous les redoublements de voie qui seront jugés nécessaires pour le bon service de l'exploitation.

Le nombre, l'étendue et l'emplacement des gares d'évitement, seront déterminés par l'Administration, sur la proposition de la Compagnie.

ART. 37.

La Compagnie devra établir des stations près de tous les principaux centres de populations, villes, chefs-lieux de mandement (cantons) ou grosses bourgades, à proximité desquels le chemin passera, ainsi que les autres points où aboutissent des routes commerciales importantes.

Les stations seront de trois classes, selon leur degré d'importance; le nombre, l'emplacement et la surface de ces stations seront déterminés par l'Administration supérieure dans le projet définitif.

ART. 38.

Dans le tracé de Montmélian à Chambéry et dans le choix de l'emplacement destiné à la station intermédiaire à établir pour servir aux relations avec Grenoble, on aura égard à l'éventualité de la construction d'un chemin de fer qui, partant de Grenoble même, viendrait se joindre, par la frontière de Chapareillan, au chemin de fer qui de Chambéry se dirige vers l'Italie.

ART. 39.

Tous les ouvrages et travaux du chemin de fer devront être exécutés d'après le meilleur système, avec une solidité proportionnée à l'usage auquel ils sont destinés, et avec des matériaux de choix communément en usage dans les travaux publics de la localité.

ART. 40.

Les traverses de forme demi-cylindrique auront 2^m 70 de longueur, et 0^m 25 de largeur à leur base, et 125 millimètres d'épaisseur au milieu, mais celles qui servent à la jonction des rails seront

à section rectangulaire et de plus grandes dimensions, comme celles du chemin de fer de l'Etat.

Les traverses seront placées sous les rails, à la distance de 0^m 90 de milieu à milieu. Elles seront toutes de la meilleure espèce de bois, et leurs échantillons seront soumis à l'Administration, et conservés pour les confrontations à faire.

ART. 41.

Les rails seront de fer laminé, et ils auront le poids de 34 kilog. par mètre courant; chaque rail aura 5^m 40 de longueur.

Les coussinets qui servent à la jonction des rails devront peser au moins 13 kilogr. et demi, les autres 10 kilogr. au moins; ils seront en fonte de fer bien conditionnée.

Les rails et coussinets seront assujettis aux mêmes épreuves auxquelles sont soumis ceux destinés au chemin de fer de l'Etat.

ART. 42.

La Compagnie est autorisée à faire usage, pour les chemins provisoires de service, du matériel destiné à la pose définitive, pourvu qu'au moment de sa mise définitive en œuvre il ne soit pas endommagé.

ART. 43.

Dans les stations et partout où cela sera jugé convenable, le chemin sera pourvu de tout le matériel nécessaire, tels que réservoirs d'eau, pompes, changements de voie, excentriques, plaques tournantes, grues, ponts à bascule, etc. Tous ces matériaux, de même que les rails, coussinets et chevilles, devront provenir des fabriques les mieux accréditées et désignées d'avance par la Compagnie.

ART. 44.

Les machines locomotives seront construites sur les meilleurs modèles connus, et elles devront satisfaire à toutes les conditions que le Gouvernement jugera devoir prescrire pour la mise en circulation de cette classe de machines. Il y aura une locomotive au moins pour six kilomètres de chemin. Les machines fixes pour

l'exploitation des plans inclinés, dans le cas où l'on en aurait reconnu le besoin, auront la force qui sera jugée nécessaire par les Ingénieurs du Gouvernement, d'accord avec ceux de la Compagnie.

ART. 45.

Les voitures des voyageurs devront également être du meilleur modèle; elles seront toutes suspendues sur ressorts et garnies de banquettes. Il y en aura de trois classes au moins; leur nombre et capacité, ainsi que le nombre des wagons de bagages, de marchandises et de bestiaux, des trucks, etc., seront déterminés dans les devis présentés par la Compagnie, de manière qu'ils soient proportionnés aux besoins présumés du chemin de fer. La Compagnie pourra aussi établir des voitures mixtes, ainsi que des voitures de luxe.

Tout ce matériel mobile devra être de bonne et solide construction, et ne pourra être mis en service sans avoir été préalablement approuvé par une commission nommée par l'Administration supérieure.

ART. 46.

Pour indemniser la Compagnie des travaux et dépenses qu'elle s'engage à faire par le présent cahier des charges, et sous la condition expresse qu'elle en remplira exactement toutes les obligations, il lui est accordé, pour le laps de quatre-vingt-dix-neuf années, désigné à l'article 14, l'autorisation de percevoir les prix de transport d'après les tarifs ci-dessous déterminés provisoirement, avec exemption de tout impôt.

La perception aura lieu par kilomètre, sans égard aux fractions de distance; ainsi un kilomètre commencé sera payé comme s'il avait été parcouru en entier.

Le poids de la tonne est de 1,000 kilogrammes; les fractions de poids ne seront comptées que par centième de tonne; ainsi, tout poids compris entre 0 et 10 kilogr. payera comme 10 kilogr.; entre 10 et 20 kilogr., il payera comme 20 kilogr.; entre 20 et 30, il payera comme 30 kilogr., etc., etc.

L'Administration déterminera par des règlements spéciaux, la Compagnie entendue, le minimum et le maximum de vitesse des convois de voyageurs et de marchandises et des convois spéciaux des Postes, ainsi que la durée du trajet.

Dans chaque convoi, la Compagnie aura la faculté de placer les voitures spéciales mentionnées à l'article 45, pour lesquelles les prix seront réglés par l'Administration, d'accord avec la Compagnie; mais il est expressément stipulé que le nombre de places à donner dans ces voitures n'excèdera pas le cinquième du nombre total des places du convoi.

A moins d'autorisation spéciale et révocable, tout convoi régulier de voyageurs devra contenir, en quantité suffisante, des voitures de toutes classes, destinées aux personnes qui se présenteront dans les bureaux du chemin de fer.

TARIF PAR TÊTE ET PAR KILOMÈTRE.

VOYAGEURS.

	Prix.
Voitures de première classe. L.	0,10
Voitures de deuxième classe »	0,075
Voitures de troisième classe. »	0,05

(Tout voyageur dont le bagage ne pèsera pas plus de 20 kilogrammes, n'aura à payer, pour le transport de ce bagage, aucun supplément de prix, pourvu qu'il puisse le placer sous les bancs des voitures, sans incommoder les voyageurs.)

Pour le bagage excédant ledit poids, on payera pour 100 kilogrammes, calculés de 10 en 10 »	0,04
Et pour les chiens »	0,04

BESTIAUX.

Bœufs, vaches, taureaux, chevaux, mulets, bêtes de trait »	0,15
Veaux et porcs »	0,05
Moutons, brebis, agneaux, chèvres. »	0,03

OBJETS DIVERS.

Objets de messagerie, pour 100 kilogrammes. » 0,06

PAR TONNE ET PAR KILOMÈTRE.

POISSONS.

Huîtres, poissons frais, à la vitesse des voyageurs » 0,50

MARCHANDISES.

Première classe : fontes moulées, fer et plomb ouvré, cuivres et autres métaux ouvrés ou non, vinaigre, vins, boissons spiritueuses, huiles, cotons, lainages, bois de menuiserie, de teinture et autres bois exotiques, sucre, café, drogues, épiceries, denrées coloniales et objets manufacturés » 0,20

Seconde classe : blés, grains, farines, sels, chaux et plâtre, minerais, coke, charbon de bois, bois à brûler (dit de corde), perches, chevrons, planches, madriers, bois de charpente, marbre en bloc, pierre de taille, bitumes, fontes brutes, fer en barre ou en feuille, plomb en saumon. » 0,18

Troisième classe : pierres à chaux et à plâtre, moellons, meulières, cailloux, sable, argile, tuiles, briques, ardoises, pavés et matériaux de toute espèce pour la construction et la réparation des routes » 0,16

Houille, marne, cendre, fumier et engrais » 0,10

PAR PIÈCE ET PAR KILOMÈTRE.

Voitures à deux ou à quatre roues, à un seul fond et à une seule banquette dans l'intérieur. » 0,25

Voitures à quatre roues, à deux fonds et à deux banquettes dans l'intérieur. » 0,30

(Le tarif sera double si le transport est fait à la vitesse des voyageurs. Dans ce cas, deux personnes pourront, sans supplément de tarif, voyager dans les voitures à une banquette, et trois dans les voitures à deux banquettes. Les voyageurs excédant ce nombre payeront le prix des places de deuxième classe.)

Les marchandises qui, sur la demande des expéditeurs, seront transportées à la vitesse des voyageurs, payeront en raison de 0,40 la tonne.

Les chevaux et bestiaux, dans le cas indiqué au paragraphe précédent, payeront le double des taxes portées au tarif.

Les denrées, marchandises, effets, animaux et autres objets non désignés dans le tarif précédent, seront rangés, pour les droits à percevoir, dans les classes avec lesquelles ils ont le plus d'analogie.

Les assimilations de classes pourront être provisoirement réglées par la Compagnie ; elles seront soumises immédiatement à l'Administration supérieure, qui prononcera définitivement.

La perception des taxes devra se faire par la Compagnie indistinctement et sans aucune faveur. Dans le cas où la Compagnie aurait accordé à un ou plusieurs expéditeurs une réduction, dans les limites fixées à l'article suivant, sur l'un des prix portés au tarif, avant de la mettre en exécution, elle devra en donner connaissance à l'Administration, et celle-ci aura le droit de déclarer la réduction, une fois consentie, obligatoire vis-à-vis de tous les expéditeurs, et applicable à tous les articles d'une même nature. La taxe ainsi réduite ne pourra, comme pour les autres réductions de tarif, être relevée avant le délai d'un an.

ART. 47.

La Compagnie sera libre de baisser les tarifs ci-dessus provisoirement établis.

Toutefois si, dans l'année précédente, le revenu net du chemin était resté inférieur à trois pour cent, la baisse ne pourrait excéder cinquante pour cent des tarifs fixés au cahier des charges, sans l'autorisation préalable de l'Administration supérieure.

Tous changements apportés dans les tarifs seront annoncés un mois d'avance par des affiches.

ART. 48.

Les prix de transport ci-dessus déterminés ne sont point applicables :

1° A toute voiture pesant, avec son chargement, plus de 4,500 kilogrammes.

2° A toute masse indivisible pesant plus de 3,000 kilogrammes.

Néanmoins la Compagnie ne pourra se refuser à transporter les masses indivisibles pesant de 3,000 à 5,000 kilogrammes, ou toute voiture qui, avec son chargement, pèserait de 4,500 à 8,000 kilogrammes, mais les prix de transport seront augmentés de moitié.

La Compagnie ne pourra être contrainte à transporter les masses indivisibles pesant plus de 5,000 kilogrammes, ni les voitures qui, chargement compris, pèseraient plus de 8,000 kilogrammes. Si, nonobstant la disposition qui précède, la Compagnie transporte lesdites masses et voitures, elle devra, pendant trois mois au moins, accorder la même facilité à tous ceux qui lui en feront la demande.

ART. 49.

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, sous le volume d'un mètre cube, ne pèsent pas 200 kilogrammes.

2° A l'or et à l'argent, soit en lingots, soit monnayés ou travaillés, au plaqué d'or et d'argent, au mercure et au platine, ainsi qu'aux bijoux, pierres précieuses et autres valeurs.

3° Et en général à tous paquets ou colis pesant isolément moins de 50 kilogrammes, à moins que ces paquets ou colis ne fassent partie d'envois pesant ensemble au-delà de 60 kilogrammes, et envoyés par une même personne, quoique emballés à part, tels que sucre, café, etc.

Dans les trois cas sus-énoncés, la Compagnie, après en avoir obtenu l'autorisation de l'Administration supérieure, établira un tarif particulier pour chacun de ces objets.

Au-dessus de 50 kilogrammes, quelle que soit la distance parcourue, le prix de transport d'un colis pourra être taxé au moins 40 centimes.

Au moyen de la perception des droits et des prix réglés ainsi qu'il vient d'être dit, et sauf les exceptions stipulées au présent

cahier des charges, la Compagnie contracte l'obligation d'exécuter constamment, avec soin, exactitude et célérité et sans tour de faveur, le transport des voyageurs, bestiaux, denrées, marchandises et matières quelconques qui lui seront confiés. Les bestiaux, denrées, marchandises et matières quelconques seront transportés dans l'ordre de leur numéro d'enregistrement.

Toute expédition de marchandises dont le poids, sous un même emballage, excédera 20 kilogrammes, sera constatée, si l'expéditeur le demande, par une lettre de voiture dont un exemplaire restera aux mains de la Compagnie et l'autre aux mains de l'expéditeur.

La même constatation sera faite sur la demande de l'expéditeur pour tout paquet ou ballot pesant moins de 20 kilogrammes et dont la valeur aura été préalablement déclarée.

Les frais accessoires non mentionnés au tarif, tels que ceux de chargement, de déchargement et d'entrepôt dans les gares et magasins du chemin de fer, seront fixés par un règlement qui sera soumis à l'approbation de l'Administration supérieure.

Dans le cas où la Compagnie consentirait, pour le factage et le camionnage des marchandises, à des arrangements particuliers avec un ou plusieurs expéditeurs, elle serait tenue, avant de les mettre à exécution, d'en informer l'Administration, qui pourra déclarer que ces arrangements profiteront également à tous ceux qui en feront la demande.

ART. 51.

A moins d'une autorisation spéciale de l'Administration, il est interdit à la Compagnie, sous les peines portées par l'art. 401 du Code pénal, 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 routes.

Des règlements d'administration publique prescriront toutes les

mesures nécessaires pour assurer la plus complète égalité entre les diverses entreprises de transport, dans leurs rapports avec le service du chemin de fer.

ART. 52.

Dans les trois mois qui suivront la promulgation de la loi de concession, la Compagnie sera tenue de porter à quatre millions cinq cent mille francs le dépôt de cinq cent mille francs qu'elle aura dû effectuer avant la présentation de la loi destinée à homologuer la présente concession. Ce dépôt, qui deviendra le cautionnement de l'entreprise, pourra être effectué soit en numéraire, soit en bons du Trésor sarde, ou en inscriptions de rentes cinq pour cent (valeur nominale), ou trois pour cent (cours d'émission).

Dans le cas où le cautionnement serait fait en numéraire, le Gouvernement servirait à la Compagnie un intérêt de quatre et demi pour cent sur les sommes versées.

Si le montant du cautionnement n'est pas versé dans le délai indiqué ci-dessus, la concession sera considérée comme non avenue, et le premier dépôt de cinq cent mille francs restera acquis au Trésor public.

ART. 53.

Le dépôt du cautionnement sera restitué par parties de cinq cent mille francs au fur et à mesure que la Compagnie prouvera avoir exécuté des travaux, payé des terrains ou fait des fournitures de matériaux acceptés par l'Administration pour une somme d'un million de francs. La restitution du dernier million et demi n'aura lieu que lorsque la Compagnie justifiera avoir réellement dépensé la moitié de la somme portée au devis du projet approuvé.

ART. 54.

Le service du transport des lettres et dépêches du Gouvernement, d'une extrémité à l'autre, ou entre deux points quelconques de la ligne, sera fait par la Compagnie comme il suit :

1° A chacun des trains de voyageurs et de marchandises circulant dans les deux sens, aux heures ordinaires de l'exploitation,

la Compagnie sera tenue de réserver gratuitement un ou deux compartiments spéciaux dans une voiture de deuxième classe pour recevoir les lettres, les dépêches et les Agents attachés au service des Postes, le surplus de la voiture restant à la disposition de la Compagnie.

2° Si le volume des dépêches ou la nature du service rend nécessaire l'emploi d'une ou deux voitures spéciales, ou bien si la Direction des Postes veut établir des bureaux ambulants, la Compagnie sera tenue d'en faire aussi le transport gratuit par tous les trains ordinaires à l'aller et au retour. Lorsque la Compagnie voudra changer les heures de départ de ses convois ordinaires, elle devra en avertir la Direction des Postes quinze jours à l'avance.

3° Si la Direction des Postes veut se servir d'un train spécial régulier, ou d'un *express-train*, ou de trains marchant à des vitesses exceptionnelles, la Compagnie ne pourra s'y refuser, mais dans tous ces cas on établira les prix de transport à raison des frais résultant de l'accroissement de vitesse, et on les fixera de gré à gré ou à dire d'experts.

4° L'étendue du parcours, les heures de départ et d'arrivée, soit de jour, soit de nuit, la marche et les stationnements desdits convois, seront réglés par l'Administration supérieure, la Compagnie entendue.

5° La Compagnie pourra placer dans les convois spéciaux de la Poste des voitures de toute classe pour le transport, à son profit, des voyageurs et des marchandises.

6° La Compagnie ne pourra être tenue d'établir des convois spéciaux ou de changer les heures de départ, la marche et le stationnement de ces convois, qu'autant que l'Administration l'aura prévenue par écrit huit jours à l'avance.

7° Néanmoins, toutes les fois qu'en dehors des services réguliers l'Administration requerra l'expédition d'un convoi extraordinaire, soit de jour, soit de nuit, cette expédition devra être faite immédiatement, sauf l'observation des règlements de police. Le prix

sera ultérieurement réglé de gré à gré ou à dire d'experts, entre l'Administration et la Compagnie.

8° La Direction des Postes fera construire à ses frais les voitures ou bureaux ambulants dont il s'agit au N° 2 du présent article; elle règlera la forme et les dimensions de ces voitures, sauf l'approbation, par le Ministre des Travaux publics, des dispositions qui intéressent la régularité et la sécurité de la circulation. Elles seront montées sur châssis et sur roues. Leur poids ne dépassera pas 8,000 kilogrammes, chargement compris. La Direction des Postes fera entretenir à ses frais ses voitures spéciales; toutefois, l'entretien des châssis et des roues sera à la charge de la Compagnie.

9° Jusqu'à ce que le chemin soit complètement achevé, la Compagnie ne pourra se refuser au transport gratuit, par les convois ordinaires, entre deux points quelconques de la ligne, des malles-postes montées sur des trucks ou plates-formes fournies par elle gratuitement.

10° La Compagnie sera tenue de fournir à chacun des points extrêmes de la ligne, ainsi qu'aux principales stations intermédiaires, un emplacement sur lequel la Direction des Postes pourra faire construire des bureaux d'entrepôt pour les dépêches. Les dimensions de cet emplacement ne devront pas excéder 8 mètres en tous sens.

11° La valeur locative du terrain ainsi fourni par la Compagnie lui sera payée de gré à gré ou à dire d'experts.

12° La position sera choisie de manière que les bâtiments qui y seront construits aux frais de la Direction des Postes ne puissent entraver en rien le service de la Compagnie.

13° L'Administration se réserve le droit d'établir à ses frais, sans indemnité, tous poteaux ou appareils nécessaires à l'échange des dépêches sans arrêts de trains, à la condition que ces appareils, par leur nature ou par leur position, n'apportent pas d'entrave aux différents services de la ligne ou des stations.

ART. 55.

La Compagnie sera tenue, sur la demande du Gouvernement, de transporter à moitié prix des tarifs les sels, tabacs et autres objets appartenant à la Régie domaniale.

ART. 56.

Le transport des militaires et des marins munis d'une feuille spéciale de route, sera fait pour la moitié du tarif de deuxième et troisième classe.

Les militaires ou marins voyageant isolément pour cause de service, envoyés en congé pour appartenir à la réserve, envoyés en congé limité ou en permission, ou rentrant dans leurs foyers après libération, ne seront assujettis, eux et leurs bagages, qu'à la moitié de la taxe du tarif ci-dessus fixé.

Les militaires ou marins voyageant en corps ne seront assujettis, eux et leurs bagages, qu'à la moitié de la taxe du tarif.

Si le Gouvernement avait besoin de diriger des troupes et un matériel militaire sur l'un des points desservis par la ligne du chemin de fer, la Compagnie serait tenue de mettre immédiatement à sa disposition, et pour la moitié de la taxe du tarif, tous les moyens de transport établis pour l'exploitation du chemin de fer.

ART. 57.

La Compagnie sera aussi tenue au transport gratuit, dans les voitures de toute classe, des commissaires du Gouvernement, des agents de la Douane, des officiers du télégraphe, des ingénieurs et autres fonctionnaires chargés de visites ou de reconnaissances le long de la ligne.

ART. 58.

Le transport des prisonniers et de la force armée qui les accompagne sera fait pour la moitié des prix du tarif de la dernière classe ; le transport des voitures cellulaires fournies par le Gouvernement sera gratuit, et devra être fait, par les trains ordinaires, à toute réquisition de l'Administration.

ART. 59.

La Compagnie devra établir un télégraphe électrique destiné à desservir toute l'étendue de la ligne du chemin de fer.

Le Gouvernement contribuera à la moitié de la dépense, excepté les frais concernant les fils et les machines, électriques, mais en déduisant de cette moitié la valeur du matériel qu'on prendrait sur la ligne télégraphique déjà établie sur la route ordinaire, pour le faire servir autant que possible à la nouvelle ligne. Le Gouvernement et la Compagnie feront, chacun de leur côté, les frais des fils et des machines nécessaires à leur service respectif. L'emploi que la Compagnie fera du télégraphe pour le service du chemin de fer sera libre et exempt de toute taxe.

L'Administration se réserve le droit de faire les réparations et de prendre toutes les mesures propres à assurer le service de la ligne télégraphique, pour tout ce qui regarde ses correspondances, sans nuire au service du chemin de fer.

Sur la demande de l'Administration supérieure, il sera réservé, dans les gares des villes et des localités qui seront désignées ultérieurement, un local pour servir de bureau télégraphique et de dépôt pour le matériel y relatif.

La Compagnie concessionnaire sera tenue de faire garder par ses agents les fils et les appareils des lignes télégraphiques, de donner aux employés connaissance de tous les accidents qui pourraient survenir, et de leur en faire connaître les causes. En cas de rupture du fil télégraphique, les agents de la Compagnie devront en raccrocher provisoirement les bouts séparés, d'après les instructions qui leur seront données à cet effet.

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

Dans le cas où des déplacements de fils, appareils ou poteaux

deviendraient nécessaires par suite de travaux exécutés sur le chemin, ces déplacements auraient lieu aux frais de la Compagnie, par les soins de la Direction des lignes télégraphiques.

ART. 60.

La contribution foncière à charge de la Compagnie sera établie en raison de la surface des terrains occupés par le chemin de fer et par ses dépendances, et la cote sera la même que celle dont ils étaient grevés auparavant. Les bâtiments et magasins dépendants de l'exploitation du chemin de fer seront assimilés aux propriétés bâties dans la localité, et la Compagnie devra également payer toutes les contributions auxquelles ils pourront être soumis.

ART. 61.

Les actes relatifs à l'achat et à l'expropriation des terrains nécessaires pour la construction du chemin de fer et de ses accessoires seront exempts de tout droit proportionnel d'insinuation (enregistrement), et ne payeront qu'un droit fixe d'un franc.

ART. 62.

Est accordée la libre importation de tous les fers, machines, instruments et outils destinés et indispensables à la construction, exploitation et entretien du chemin.

ART. 63.

Le transport des susdits objets qui, sur la demande de la Compagnie, aurait lieu sur le chemin de fer de Gênes à Turin et à Suse, s'effectuera pour la moitié du tarif appliqué sur ledit chemin.

ART. 64.

Si, dans le délai de trois mois, à dater de l'approbation définitive du projet mentionné à l'article 8, et après une mise en demeure notifiée par l'Administration dans le courant du deuxième mois, la Compagnie ne s'est pas mise en mesure de commencer et de continuer les travaux, la moitié du cautionnement de quatre millions et demi déposé, ainsi qu'il est dit à l'article 52, restera acquise au trésor public.

ART. 65.

Pendant la durée des travaux que la Compagnie effectuera par des moyens et des agents à son choix, elle sera soumise au contrôle et à la surveillance de l'Administration. Ce contrôle et cette surveillance auront pour objet d'empêcher la Compagnie de s'écarter des dispositions qui lui sont prescrites par le présent cahier des charges et par les décrets ministériels portant approbation des plans de détail et d'exécution de tous les principaux ouvrages et travaux du chemin de fer.

ART. 66.

A mesure que les travaux seront terminés sur des parties du chemin de fer, de manière que ces parties puissent être livrées à la circulation, il sera procédé à leur réception par les Commissaires que l'Administration désignera; le procès-verbal des Commissaires délégués ne sera valable qu'après homologation par l'Administration supérieure.

Après cette homologation, la Compagnie pourra mettre en service lesdites parties du chemin de fer, et y percevoir les droits portés au tarif ci-dessus déterminé.

Toutefois ces réceptions partielles ne deviendront définitives que par la réception générale et définitive du chemin de fer.

ART. 67.

Après l'achèvement total des travaux et leur réception définitive, la Compagnie fera faire à ses frais un bornage contradictoire, et dresser, contradictoirement aussi, avec les Commissaires du Gouvernement, un plan cadastral du chemin de fer et de ses dépendances sur une échelle de 1 à 2,500, ainsi qu'un état descriptif des lieux, des ponts, aqueducs et autres ouvrages d'art qui auront été établis, conformément aux conditions du présent cahier des charges.

Les procès-verbaux du bornage, le plan cadastral ou géométrique et l'état descriptif sus-désignés seront faits doubles aux frais de la Compagnie, qui sera tenue à déposer un exemplaire original

de chacun de ces actes dans les Archives du Ministère des travaux publics.

ART. 68.

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

L'état du chemin et de ses dépendances sera reconnu annuellement, et plus souvent en cas d'urgence ou d'accidents, par un ou plusieurs Commissaires que désignera l'Administration. Les frais d'entretien et de réparation, soit ordinaires, soit extraordinaires, resteront entièrement à la charge de la Compagnie.

Pour ce qui concerne cet entretien et ces réparations, la Compagnie demeure soumise au contrôle et à la surveillance de l'Administration.

Si le chemin de fer, une fois achevé, n'est pas constamment entretenu en bon état, il y sera pourvu d'office à la diligence de l'Administration et aux frais de la Compagnie. Le montant des avances faites sera recouvré par des rôles que l'Intendant général de la division administrative de Chambéry rendra exécutoires.

ART. 69.

Il sera institué près de la Compagnie un ou plusieurs Commissaires spécialement chargés du contrôle et de la surveillance des opérations de la Compagnie concessionnaire, pour tout ce qui n'entre pas dans les attributions ordinaires des Ingénieurs de l'Etat.

Le traitement de ces Commissaires, ainsi que tous les frais de visite, de surveillance et de réception des travaux seront supportés par la Compagnie, qui, pour y pourvoir, sera tenue de verser chaque année à la caisse des dépôts et prêts, constituée par la loi du 18 novembre 1850, une somme qui ne pourra excéder vingt mille francs.

Dans le cas où la Compagnie ne verserait pas ladite somme par trimestres anticipés, le susdit Intendant général rendra un rôle exécutoire, et le montant en sera recouvré comme en matière de contributions publiques.

Faute par la Compagnie d'avoir entièrement exécuté et terminé les travaux à sa charge dans le délai fixé à l'article 3, faute aussi par elle d'avoir rempli les diverses obligations qui lui sont imposées par le présent cahier des charges, elle encourra la déchéance de la concession, et il sera pourvu à la continuation et à l'achèvement des travaux, comme à l'exécution des autres engagements contractés par la Compagnie, par le moyen d'une adjudication qu'on ouvrira sur les clauses du présent cahier des charges, et sur une mise à prix des ouvrages déjà construits, des matériaux approvisionnés, des terrains achetés et des portions du chemin déjà livrées à l'exploitation.

La Compagnie évincée recevra de la nouvelle Compagnie la valeur que la nouvelle adjudication aura déterminée.

Si l'adjudication ouverte n'amène aucun résultat, une seconde adjudication sera tentée sur les mêmes bases après un délai de six mois, et si cette seconde tentative reste également sans résultats, la Compagnie sera définitivement déchuë de tous droits à la concession, et les portions du chemin déjà exécutées, qui seraient mises en exploitation, deviendront immédiatement propriété de l'Etat.

En cas d'interruption partielle ou totale, comme en cas d'irrégularité grave dans l'exploitation du chemin de fer, l'Administration prendra immédiatement, aux frais et risques de la Compagnie, les mesures nécessaires pour assurer provisoirement le rétablissement ou la régularité du service.

Si, dans les trois mois écoulés depuis l'organisation du service provisoire, la Compagnie n'a pas valablement justifié des moyens de reprendre et de continuer régulièrement l'exploitation, et si elle ne l'a pas effectivement reprise, la déchéance pourra être prononcée par le Ministre de travaux publics.

Dans aucun des cas de déchéance prévus ci-dessus, la Compagnie ne pourra exiger du Trésor le remboursement des sommes par elle versées en exécution de l'art. 52.

Les dispositions de l'art. 64 et du présent article ne seront point

applicables au cas où le retard, la cessation des travaux, l'interruption ou l'irrégularité de l'exploitation proviendraient d'une force majeure régulièrement constatée.

ART. 71.

Seront applicables au chemin de fer *Victor-Emmanuel* le Décret royal du 25 août 1848, ainsi que toutes les lois et règlements de police ou de sûreté publique actuellement en vigueur pour le chemin de fer de l'État, de même que toutes les mesures et dispositions spéciales que l'Administration supérieure, après que la Compagnie aura été entendue, pourrait rendre pour assurer la police, l'exploitation et la conservation du chemin de fer et des ouvrages qui en dépendent.

Toutes les dépenses qu'entraînera l'exécution des lois et règlements, mesures ou dispositions ci-dessus, resteront à la charge de la Compagnie.

ART. 72.

La Compagnie sera tenue de soumettre à l'approbation de l'Administration les règlements de toute nature qu'elle fera pour le service de l'exploitation du chemin de fer.

ART. 73.

Les règlements dont il s'agit dans les deux articles précédents, seront obligatoires pour la Compagnie et pour toutes celles qui obtiendraient ultérieurement l'autorisation d'établir des lignes de chemin de fer, d'embranchement ou de prolongement, et en général pour toutes les personnes qui emprunteraient l'usage des chemins de fer.

ART. 74.

Si, en cas de guerre dans l'État, le Gouvernement faisait enlever, en entier ou en partie, les rails et couper les communications sur le chemin de fer, il en supporterait lui-même toutes les dépenses.

Lorsque les circonstances qui auront donné lieu à l'interception viendront à cesser, le Gouvernement donnera à la Compagnie une juste indemnité, qui sera toutefois limitée à la somme strictement

nécessaire pour rétablir les objets et matériaux démolis ou détériorés dans ces circonstances.

ART. 75.

Les agents et gardes que la Compagnie établira, soit pour opérer la perception des droits, soit pour la surveillance et la police du chemin de fer et des ouvrages qui en dépendent, devront être assermentés et seront assimilés aux gardes-champêtres.

Les conducteurs des locomotives devront être agréés par l'Administration, et seront soumis aux mêmes règles que ceux qui sont attachés au service du chemin de fer de l'Etat.

ART. 76.

Un règlement d'administration publique désignera, la Compagnie entendue, les emplois, dont le quart devra être réservé aux anciens militaires de l'armée de terre et de mer libérés du service.

Les dispositions de l'article 8 de la loi du 14 mai 1851, relatives au cumul des emplois, sont applicables aux militaires qui jouiront des emplois réservés par le présent article.

ART. 77.

Dans le cas où le Gouvernement ordonnerait ou autoriserait la construction de routes royales, provinciales ou communales, ou de canaux qui traverseraient le chemin de fer qui fait l'objet de la présente concession, la Compagnie ne pourra mettre aucun obstacle à ces traversées; mais toutes dispositions seront prises pour qu'il n'en résulte aucun obstacle à la construction ou au service du chemin de fer, ni aucun frais ou dommage pour la Compagnie.

ART. 78.

La Compagnie et tous ceux qu'elle pourrait se substituer pour l'exploitation du chemin de fer, seront responsables envers l'Etat et les particuliers des dommages de toute nature occasionnés par leurs administrateurs, agents, préposés et par tous les autres employés attachés à l'exploitation du chemin dans l'exercice de leurs fonctions.

ART. 79.

La Compagnie sera passible envers l'Etat de tout dommage pro-

venant de l'inexécution de quelqu'une des conditions de la présente concession et de l'inobservance de ses propres statuts.

ART. 80.

Les dommages et intérêts auxquels la Compagnie serait tenue, en conformité des deux articles précédents, seront dus par le seul fait de l'inexécution des conditions stipulées. Sont néanmoins exceptés les cas de force majeure dûment constatés.

ART. 81.

A l'effet de constater les cas de force majeure, les concessionnaires devront, dans les trente jours à dater de l'événement ou des circonstances qui auront empêché l'accomplissement des conditions stipulées, en donner connaissance au Ministère des Travaux publics et en prouver la réalité et les conséquences.

A défaut, ils seront considérés comme déchus de plein droit de toute action à cet égard.

ART. 82.

Les concessionnaires ne seront pas admis à réclamer pour le fait des modifications qui pourraient être introduites dans les droits de péage et d'octroi sur les voies de communication actuellement existantes ou qui seront construites à l'avenir.

Ils ne seront pas non plus admis à réclamer pour les modifications qui pourraient être introduites dans les tarifs de douane, ni pour toute autre disposition d'ordre public émanée des pouvoirs de l'Etat.

ART. 83.

Dans le délai le plus rapproché possible, le Gouvernement et la Compagnie aviseront aux moyens les plus efficaces pour réussir à prolonger le chemin de Modane à Lanslebourg, en ne laissant que la lacune de Suse à Lanslebourg, et même à construire tout le chemin de fer jusqu'à Suse, soit selon la ligne déjà étudiée par Bardonnèche, soit sur toute autre ligne que de nouvelles études exécutées d'accord feraient reconnaître plus convenable. Le cas échéant le prolongement formera l'objet d'une nouvelle conces-

sion législative, qui sera de préférence faite à la Compagnie, à conditions égales.

ART. 84.

Les conventions à passer entre le Gouvernement et la Compagnie devront être réglées par décrets royaux.

ART. 85.

La Compagnie fera élection de domicile à Chambéry. Dans le cas de non-élection, toute notification ou signification à elle adressée sera valable lorsqu'elle sera faite au secrétariat de l'Intendance générale de Chambéry.

Toutefois, pour toutes ses relations avec l'Administration supérieure, elle sera tenue d'instituer une délégation avec élection spéciale de domicile au siège du Gouvernement; faute de quoi, toute signification ou notification adressée par ladite Administration à la Compagnie sera valable lorsqu'elle sera faite au secrétariat de l'Intendance générale de la Division administrative de Turin.

ART. 86.

La présente concession ne sera valable et définitive que moyennant la sanction législative.

Vu : *Le Président du Conseil des Ministres, Ministre des Finances,*

C. CAVOUR.

Vu : *Le Ministre des Travaux publics,*

PALEOCAPA.

Le Secrétaire de la première division au Ministère des Travaux publics,

J.-M. REGIS.