

Bulletin des Lois de la République Française, 1893

No. 26957. - Loi qui approuve une Convention passée entre l'État et la Compagnie des chemins de fer de Paris à Lyon et à la Méditerranée pour la concession à cette compagnie du chemin de fer d'Orange au Buis-les-Baronnies, par ou près Malaucène, et déclare d'utilité publique, à titre d'intérêt général, l'établissement de la section dudit chemin de fer comprise entre Orange et Vaison.

Du 10 Août 1893

(Promulguée au Journal officiel du 11 août 1893.)

LE SÉNAT ET LA CHAMBRE DES DÉPUTÉS ONT ADOPTÉ,

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

ART. 1^{er} Est approuvée la convention provisoire passée, le 29 juin 1893, entre le ministre des travaux publics et la compagnie des chemins de fer de Paris à Lyon et la Méditerranée, ladite convention ayant pour objet de concéder à cette compagnie un chemin de fer d'Orange au Buis-les-Baronnies, par ou près Malaucène, en remplacement du chemin de fer de Vaison à Orange, concédé à la même compagnie à titre éventuel, par la loi du 2 août 1886.

2. Est déclaré d'utilité publique, à titre d'intérêt général, l'établissement de la section du chemin de fer d'Orange au Buis-les-Baronnies comprise entre Orange et Vaison.

3. Viendront en déduction des dépenses à la charge de l'état pour l'établissement dudit chemin de fer les subventions qui ont été ou qui seront offertes, par les départements, les communes ou les propriétaires intéressés.

4. Tout traité passé par la compagnie des chemins de fer de Paris à Lyon et à la Méditerranée, soit pour la construction, soit pour l'exploitation de la ligne dont il s'agit, ne pourra être exécuté qu'après avoir été approuvé par décret délibéré en conseil d'État.

5. L'enregistrement de la convention annexée à la présente loi, ainsi que de celles à soumettre à l'approbation du Gouvernement en exécution de l'article précédent, ne donnera lieu qu'à la perception du droit fixe de trois francs (3^f).

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

Fait à Fontainebleau, le 10 Août 1893.

Signé : CARNOT

Le Ministre des finances

Le Ministre des travaux publics,

Signé : P PEYTHAL.

Signé : VIETTE.

CONVENTION :

L'an mil huit cent quatre-vingt-treize et le 29 juin,

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

D'une part :

Et la société anonyme, établie à Paris, sous la dénomination de compagnie des chemins de fer de Paris à Lyon et à la Méditerranée, ladite compagnie représentée par M. E. Caillaux, président du conseil d'administration, élisant domicile au siège de ladite société, à Paris, et agissant en vertu des pouvoirs qui lui ont été conférés par délibérations du conseil d'administration, en date des 24 mars et 14 avril 1893, et sous la réserve de l'approbation des présentes par l'assemblée générale des actionnaires, dans le délai d'un an au plus tard, à dater de l'approbation des présentes par une loi,

D'autre part,

Il a été convenu ce qui suit :

ART. 1^{er}. Le ministre des travaux publics, au nom de l'État, concède à la compagnie des chemins de fer de Paris à Lyon et à la Méditerranée, qui accepte, un chemin de fer d'Orange au Buis par ou près Malaucène, en remplacement du chemin de fer de Vaison à Orange qui avait été concédé à ladite compagnie par la loi du 2 août 1886.

La concession est faite à titre définitif pour la partie comprise entre Orange et Vaison, à titre éventuel, et sous réserve de la déclaration d'utilité publique à intervenir pour la partie comprise entre Vaison et le Buis, par ou près Malaucène.

2. Il sera, en ce qui concerne le chemin de fer d'Orange au Buis par ou près Malaucène, apporté, au cahier des charges, lois, décrets, arrêtés et conventions qui régissent l'ensemble des concessions de la compagnie des chemins de fer de Paris à Lyon et à la Méditerranée, les dérogations ci-après :

Le chemin de fer sera établi avec une largeur de voie d'un mètre (1m) entre les bords intérieurs des rails.

Le ministre des travaux publics pourra décider, la compagnie entendue, que les terrains seront acquis et que les souterrains et les ouvrages d'art seront exécutés pour une voie seulement, sauf l'établissement d'un certain nombre de voies d'évitement.

La compagnie pourra être autorisée à poser la voie en empruntant les accotements des routes et chemins publics.

La largeur des accotements du chemin de fer, c'est-à-dire des parties comprise de chaque côté entre le bord extérieur du rail et l'arête supérieure du ballast, sera de soixante-dix centimètres (0m 70). Les alignements seront raccordés entre eux par des courbes dont le rayon ne pourra être inférieur à quatre-vingts mètres (80m); un alignement de quarante mètres (40m) au moins de longueur sera ménagé entre

deux courbes consécutives lorsqu'elles seront dirigées en sens contraire. En raison de circonstances exceptionnelles, le rayon des courbes pourra être abaissé au-dessous de la limite ci-dessus et la longueur des alignements, entre courbes de sens inverse descendre au-dessous de quarante mètres (40m) sur certains points spéciaux déterminés par le ministre des travaux publics, la compagnie entendue. Le maximum de l'inclinaison des pentes et des rampes est fixé à trente millimètres (0m 030) par mètre. Une partie horizontale de quarante mètres (40m) au moins devra être ménagée entre deux fortes déclivités consécutives, lorsque ces déclivités se succéderont en sens contraire de manière à verser leurs eaux au même point.

Tous ces chiffres pourront être modifiés sur certains points où l'administration le reconnaîtrait nécessaire, la compagnie entendue, pour éviter des dépenses exceptionnelles.

Les gares, stations, dépôts et autres installation accessoires seront établis d'après les types en usage sur les chemins de fer à voie étroite. La largeur, entre parapets, des viaducs sur les routes, chemins et cours d'eau, l'ouverture entre les culées des ponts sur le chemin de fer, la largeur entre les piédroits des souterrains pourront être réduites à quatre mètres vingt centimètres (4m 20), sauf sur les parties construites à deux voies, où elles seront de sept mètres cinquante centimètres (7m 50).

La distance ménagée au dessus des rails extérieurs de la voie pour le passage des trains sera réduite à quatre mètres trente centimètres (4m30) sous les ponts à poutres droites, à quatre mètres cinquante centimètres (4m50) sous les ponts en arc et à cinq mètres (5m) sous les tunnels.

A moins de circonstances spéciales dont l'appréciation appartiendra au ministre des travaux publics, les croisements à niveau seront

autorisé pour toutes les voies de terre publiques ou privées.

Le poids des rails pourra être réduit à vingt-deux kilogrammes (22k) par mètre courant; ce poids sera porté à vingt-cinq kilogrammes (25k) sur les sections comportant des inclinaisons de trente millimètres (om 030).

Les machines locomotives, les voitures de voyageurs et les wagons seront établis dans les conditions économique en usage sur les chemins de fer à voie étroite.

Le nombre des classes de voitures à voyageurs pourra, si la compagnie en fait la demande, être réduit à deux, dont une correspondant à la troisième classe.

Le nombre des trains que l'administration supérieure pourra exiger de la compagnie sera limité à deux dans chaque sens, aussi longtemps que les recettes ne justifieront pas un nombre plus élevé, d'après les bases fixées par l'article 14 de la convention du 26 mai 1883 annexée à la loi du 20 novembre suivant. Toutefois l'administration pourra toujours exiger la mise en marche d'un troisième train dans chaque sens les jours de foire et de marché.

Les tarifs applicables sur l'ensemble des lignes à voie normale exploitées par la compagnie le seront également sur la ligne à voie étroite faisant l'objet de la présente convention.

Il ne sera perçu ni droit de transbordement, ni droit de transmission au point de transit pour les relations des gares ou stations de la ligne à voie étroite avec les autres gares ou stations du réseau de Paris-Lyon-Méditerranée.

La compagnie ne sera pas tenue de faire, aux stations de la ligne concédée par la présente convention, soit par elle-même, soit par un intermédiaire dont elle répondrait, le factage et le camionnage pour la remise au domicile des destinataires des marchandises qui lui seront

confiées.

Le service de la poste ne pourra disposer, à titre gratuit, que des trains de voyageurs ou mixtes circulant aux heures ordinaires de l'exploitation, et, dans chacun de ces trains, que d'un ou deux compartiments de deuxième classe ou d'un espace équivalent.

La compagnie devra faire assurer gratuitement par ses agents la présentation aux trains de boîtes mobiles qui viendraient à être installées dans les gares où il n'y aura pas d'agent du service des postes.

3. L'infrastructure et la superstructure ainsi que les travaux d'agrandissement et de modification de la gare d'Orange, seront exécutés par la compagnie pour le compte de l'État, conformément aux dispositions de l'article 6 de la convention du 26 mai 1883. Il en sera de même de l'établissement d'ateliers destinés à assurer les réparations du matériel roulant, étant entendu que les dispositions de ces ateliers seront aussi réduites que possible.

La contribution de la compagnie aux dépenses de superstructure sera réduite à douze mille cinq cents francs (12,500 f) par kilomètre ; ne sont pas comprises dans les longueurs auxquelles la compagnie devra contribuer les parties à emprunter aux lignes à voie normale, même lorsqu'il y sera posé des rails supplémentaires aux abords des gares de jonction ou de formation des trains.

Les délais prévus pour la production des plans parcellaires dans les conditions de l'article 9 de la convention du 26 mai 1883 sont fixés à un an, à partir de l'approbation du projet de tracé et de terrassements. Le délai d'exécution de la ligne mentionnée à l'article 1^{er} de la présente convention sera réduit à quatre ans, à partir du jour où le ministre des travaux publics aura approuvé l'ensemble des plans parcellaires.

Ne sera pas compté, dans la supputation des délais, le temps pendant lequel les divers projets que la compagnie doit fournir resteront entre les mains de l'administration, non plus que le temps que pourront exiger les approbations ou décisions ministérielles à intervenir.

4. La compagnie est autorisée à conclure, soit pour la construction, soit pour l'exploitation totale ou partelle de la ligne désignée à l'article 1^{er}, des traités qui devront être soumis à l'approbation du ministre des travaux publics.

5. Toutes les dispositions de la convention approuvée par la loi du 20 novembre 1883, auxquelles il n'est pas dérogé par la présente convention, sont applicables à la ligne d'Orange au Buis par ou près Malaucène.

Les recettes et les dépenses de l'exploitation de ladite ligne, y compris les allocations qui pourraient être payées aux sociétés exploitantes, en vertu de traités approuvés par le ministre des travaux public, seront comprises dans le compte prévu à l'article 10 de cette convention. Toutes les dépenses et avances faites par la compagnie pour la construction, déduction faite des sommes remboursées par l'État, seront portées au compte de premier établissement et donneront lieu aux prélèvements prévus par les articles 11 et 13 de ladite convention.

6. La présente convention et toutes celles à soumettre à l'approbation du Gouvernement, conformément aux dispositions de l'article 4, pour assurer la construction ou l'exploitation de la ligne à voie étroite qui en fait l'objet, seront enregistrées au droit fixe de trois francs (3f).

Lu et approuvé :

Signé : E. CAILLAUX.

Lu et approuvé :

Signé : F.-J. VIETTE

Enregistré à Paris, bureau des actes administratifs, le 22 août 1893, fol.

16, case 11.

Reçu trois francs soixante-quinze centimes, décimes compris.

Signé : Gourmaux.