

28

# CHEMIN DE FER DE PARIS A ORLÉANS

SERVICE DE LA VOIE  
ET DES TRAVAUX



Plan n° 1  
8<sup>e</sup> Arrondissement



## Gare de Limoges-Montjovis.

Plan indiquant les dispositions prévues à cette gare pour le service d'échange avec les Tramways électriques de la Haute-Vienne.

Echelle de 0<sup>m</sup>,001 par mètre.

DRESSÉ par l'Ingénieur du 8<sup>e</sup> Arrondissement.

Limoges, le 4 Avril 1911.

Vu et présenté par l'Ingénieur en Chef de la Voie et des Travaux,  
pour être joint à sa lettre en date de ce jour.

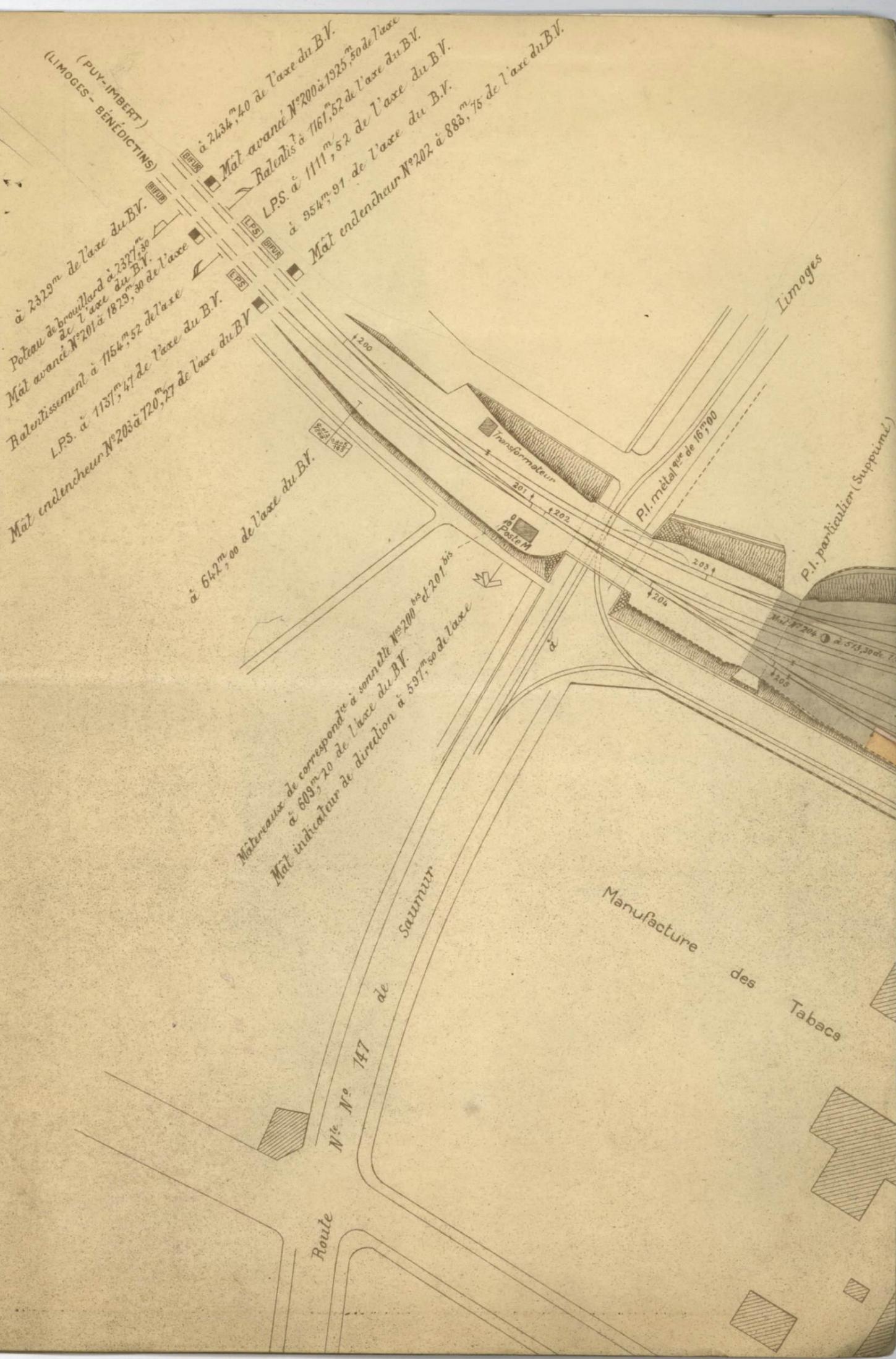
Paris, le 12 Mai 1911

Pr L'Ingénieur en Chef

L'Ingénieur en Chef Adjoint

*de la Voie*

*Mann*



(PUY-IMBERT)  
(LIMOGES - BÉNÉDICTINS)

à 2329<sup>m</sup> de l'axe du B.V.  
 Poteau de brouillard à 2327<sup>m,30</sup>  
 de l'axe du B.V.  
 Mât avancé N°201 à 1829<sup>m,30</sup> de l'axe  
 Ralentissement à 1156<sup>m,52</sup> de l'axe  
 L.P.S. à 1137<sup>m,47</sup> de l'axe du B.V.  
 Mât endecheur N°203 à 720<sup>m,27</sup> de l'axe du B.V.  
 à 642<sup>m,00</sup> de l'axe du B.V.

à 2434<sup>m,40</sup> de l'axe du B.V.  
 Mât avancé N°200 à 1925<sup>m,30</sup> de l'axe  
 Ralentis à 1167<sup>m,52</sup> de l'axe du B.V.  
 L.P.S. à 1111<sup>m,52</sup> de l'axe du B.V.  
 à 954<sup>m,91</sup> de l'axe du B.V.  
 Mât endecheur N°202 à 888<sup>m,75</sup> de l'axe du B.V.

Matériau de correspondance à sonde N°200 bis et 201 bis  
 à 609<sup>m,20</sup> de l'axe du B.V.  
 Mât indicateur de direction à 597<sup>m,00</sup> de l'axe

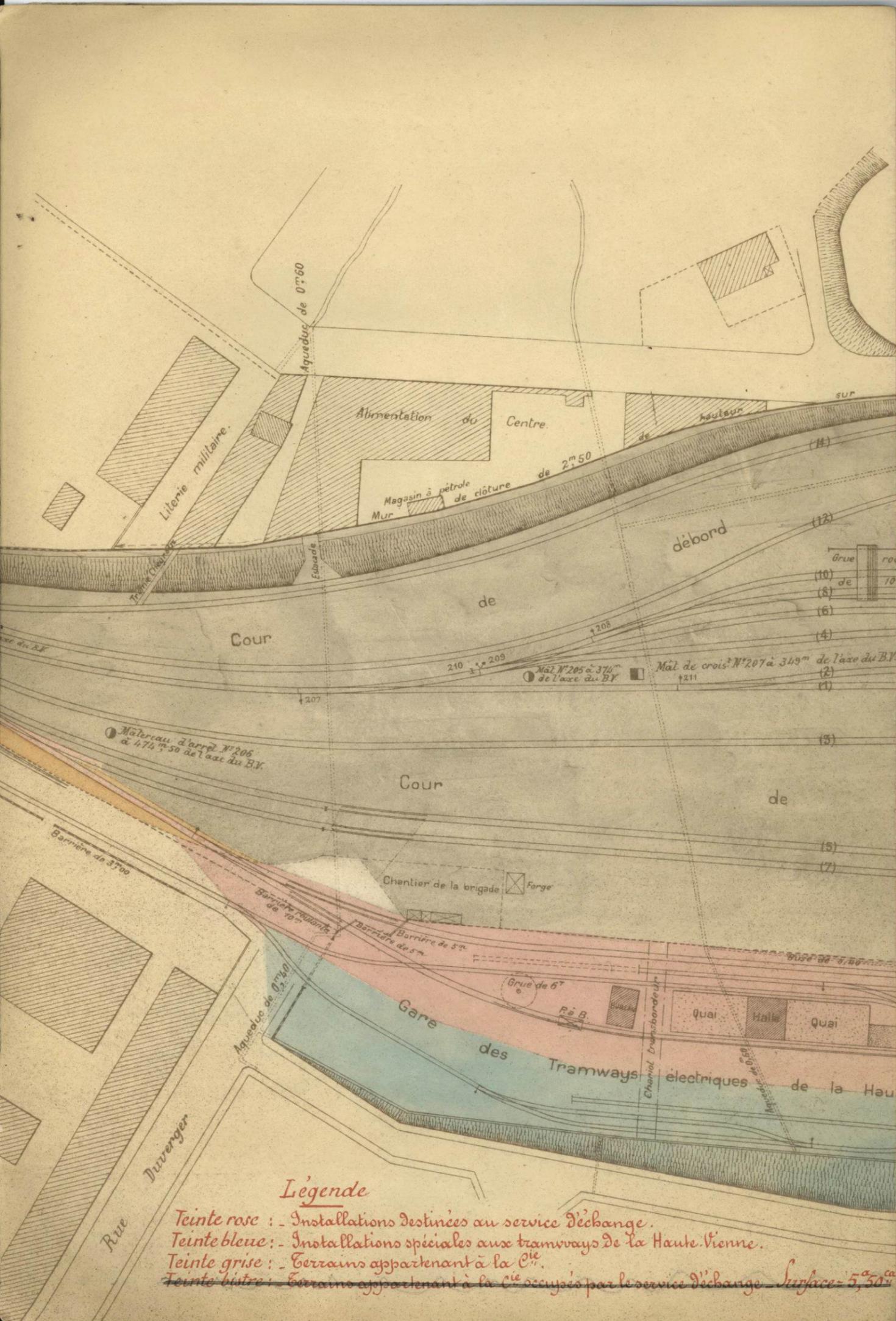
Route  
 N° N° 147  
 de Saumur

Manufacture  
 des Tabacs

Limoges  
 Pl. métal n° de 16,00  
 P.I. particulier (Supprimé)

Transformateur  
 Poste N

Mât N°204 à 514,30 de l'axe



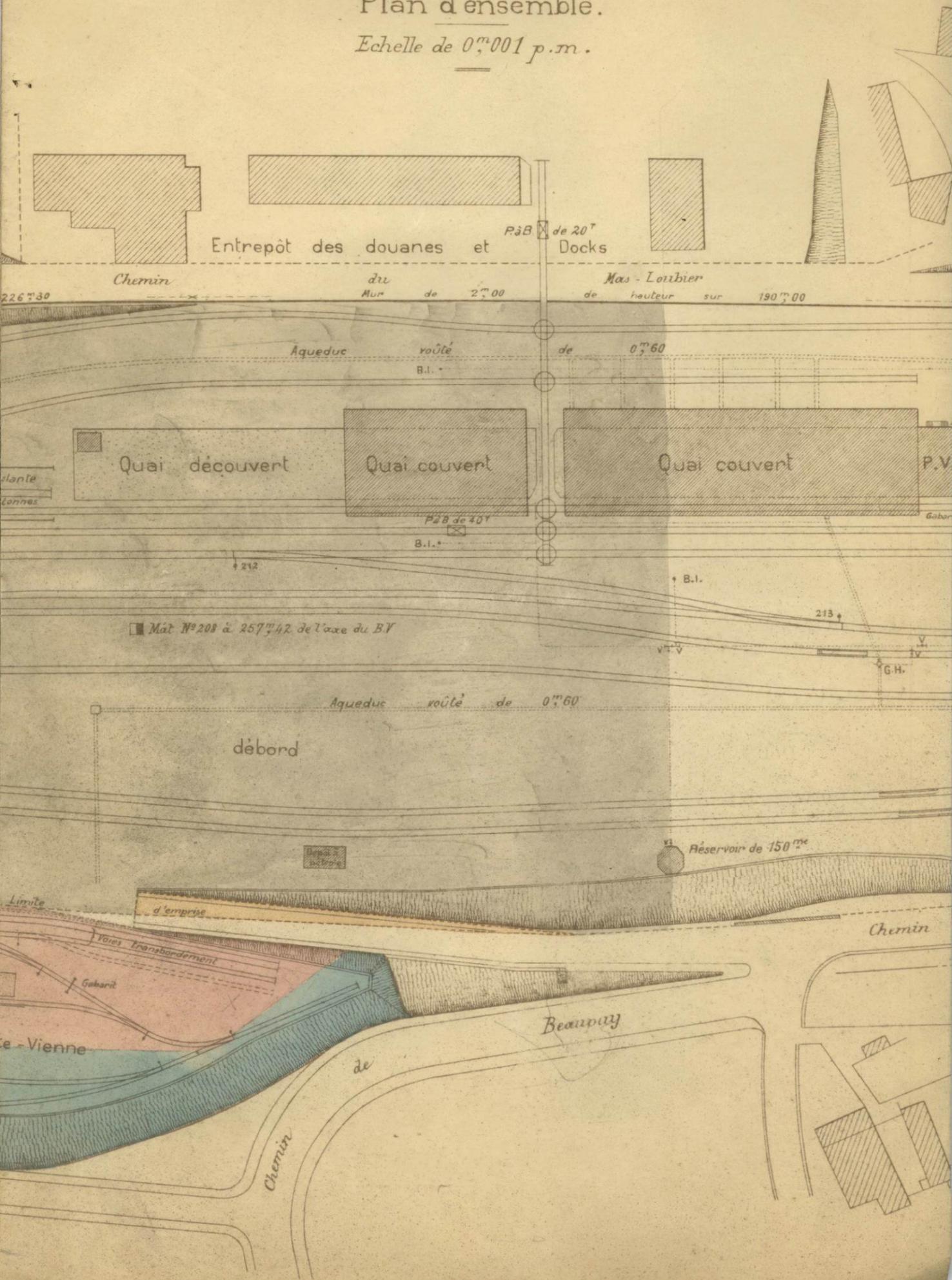
**Légende**

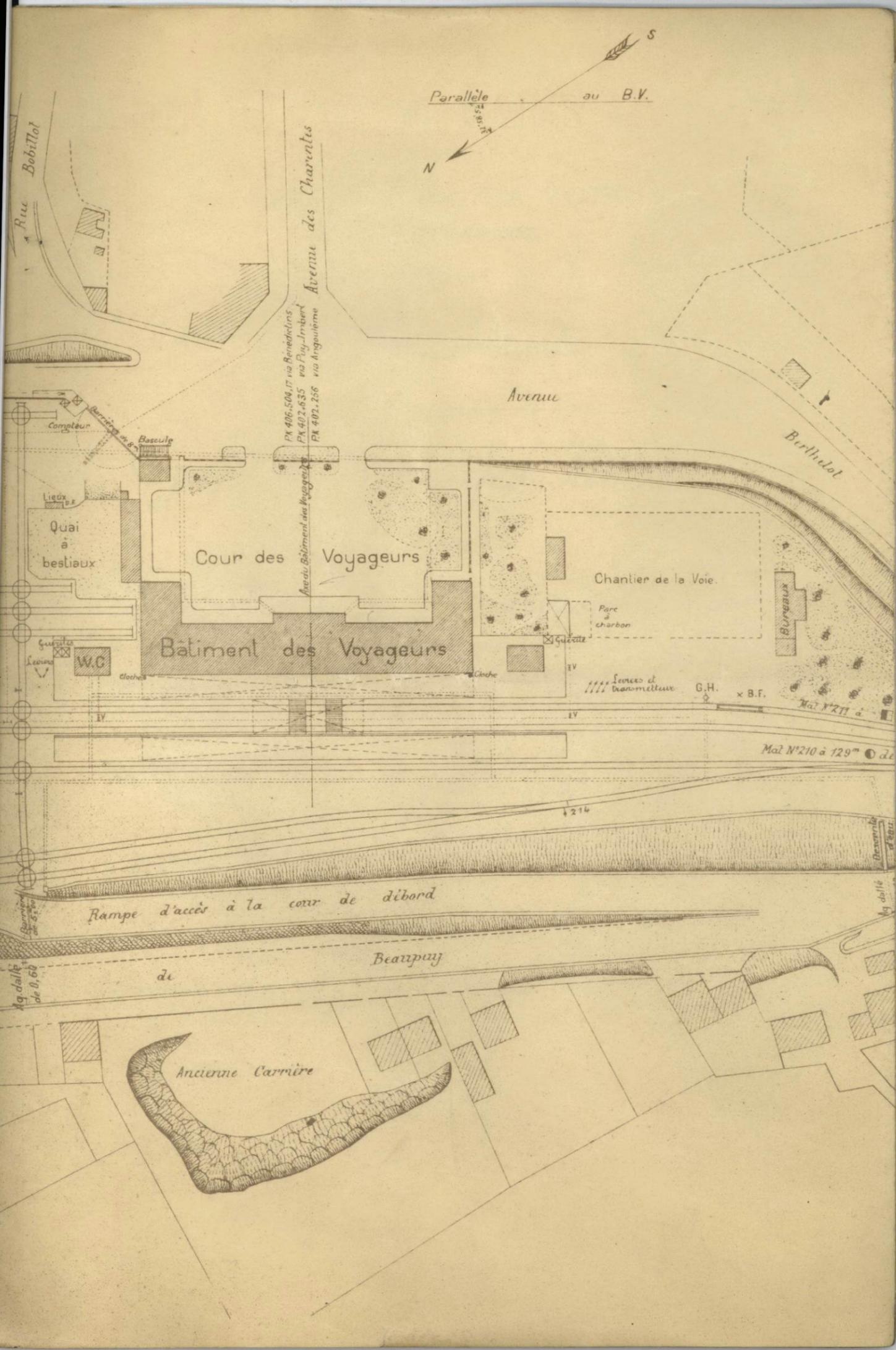
- Teinte rose : - Installations destinées au service d'échange.
- Teinte bleue : - Installations spéciales aux tramways de la Haute-Vienne.
- Teinte grise : - Terrains appartenant à la C<sup>ie</sup>.
- Teinte bistre : - Terrains appartenant à la C<sup>ie</sup> occupés par le service d'échange. Surface = 5,50<sup>ca</sup>

# GARE DE LIMOGES-MONTJOVIS.

Plan d'ensemble.

Echelle de 0<sup>m</sup>,001 p.m.





Parallèle au B.V.  
N S

Rue Bobillot

Avenue des Charentes

Avenue

Berthelot

Compteur

Bascule

Lieux  
Quai à bestiaux

Cour des Voyageurs

Chantier de la Voie

Bâtiment des Voyageurs

Parc à charbon

Bureaux

WC

Levier

Guérite

Cloches

IV

Série de transformateurs

G.H.

x B.F.

Mal N°211 à

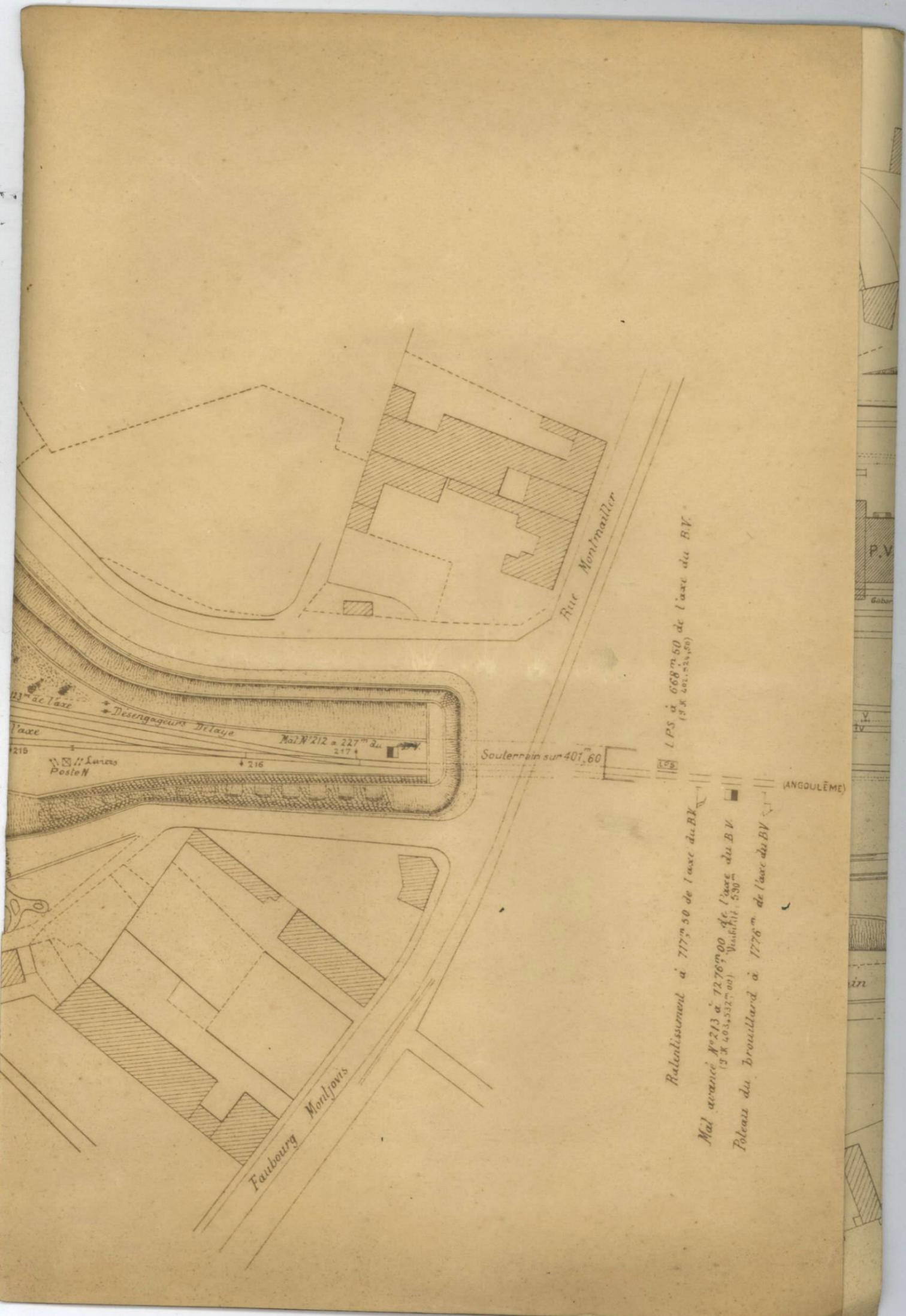
Mal N°210 à 129m d.l.

214

Rampes d'accès à la cour de débord

de Beauvray

Ancienne Carrière



LPS à 668<sup>m</sup>,50 de l'axe du BV  
 (3 X 601,52,50)

Ralentissement à 717<sup>m</sup>,50 de l'axe du BV  
 Mât avancé N°213 à 1276<sup>m</sup>,00 de l'axe du BV  
 (3 X 403,332<sup>m</sup>,00) Hauteur 5,30<sup>m</sup>  
 Poteau du brouillard à 1776<sup>m</sup> de l'axe du BV

(ANGOULÊME)

Desengagueur de l'axe  
 Poste N  
 210  
 216  
 Mât N°212 = 227<sup>m</sup> au 217<sup>m</sup>

Souterrain sur 401,60

Faubourg Montlouis

Rue Montmaller

Ministère de l'instruction publique  
et des beaux-arts.

*Erratum au Journal officiel* (arrêté des palmés académiques), au lieu de : « M<sup>lle</sup> Marion (Emilie), maîtresse primaire au lycée de jeunes filles d'Agen », lire : « M<sup>lle</sup> Marion (Emilie), maîtresse primaire au lycée de jeunes filles de Bordeaux ».

Ministère des travaux publics, des postes  
et des télégraphes.

Le Président de la République française,  
Sur le rapport du ministre des travaux  
publics, des postes et des télégraphes ;

Vu les décrets des 29 septembre 1899 et  
29 août 1906, relatifs au tramway de Li-  
moges à Aix ;

Vu, avec la convention, la série des prix  
et le cahier des charges y annexés, le dé-  
cret en date du 3 avril 1909, qui a déclaré  
d'utilité publique l'établissement, dans le  
département de la Haute-Vienne, d'un ré-  
seau de tramways à traction électrique,  
concedé par l'Etat au département et rétro-  
cedé par celui-ci à MM. Giros et Loucheur ;

Vu l'avant-projet présenté pour des modi-  
fications de tracé concernant : 1<sup>o</sup> sur la  
ligne de Limoges à Saint-Mathieu avec em-  
branchement sur Rochechouart, les traver-  
ses de Limoges, de la Monnerie, de Cussac  
et de Rochechouart et une variante entre  
Puymoreau et Oradour-sur-Vayres ; 2<sup>o</sup> sur  
la ligne de Limoges à Saint-Sulpice-les-  
Feuilles, avec embranchement sur Razès et  
sur Bellac et Bussière-Poitevine, les traver-  
ses de Limoges et une variante pour Cou-  
zeix avec embranchement des Planchettes à  
Razès ; 3<sup>o</sup> sur la ligne de Limoges à Bus-  
sière-Poitevine avec embranchement sur  
Saint-Junien, les traverses de Limoges, de  
Mortemart, de Saint-Junien et de Javerdat  
et une variante entre la Fauvette et Cieux ;  
4<sup>o</sup> sur la ligne de Limoges à Eymoutiers  
avec prolongement sur Peyrat-le-Château,  
les traverses de Limoges, une variante par  
Feytiat et une variante par Saint-Bonnet ;

Vu, notamment, les plans d'ensemble des  
nouveaux tracés ;

Vu les pièces de l'enquête d'utilité publique  
ouverte sur cet avant-projet, en exécution  
de l'article 29 de la loi du 11 juin 1880 et  
dans les formes déterminées par le règle-  
ment d'administration publique du 18 mai  
1881 ;

Vu, notamment, les délibérations de la  
commission d'enquête des 20 et 21 décembre  
1909 ;

Vu l'avis de la chambre de commerce de  
Limoges en date du 21 janvier 1910 ;

Vu les délibérations du conseil général de  
la Haute-Vienne en date des 21 août 1909,  
12 mai 1910 et 26 août 1910 ;

Vu les avenants à la convention et au  
cahier des charges du 17 mars 1909 annexés  
au décret du 3 avril 1909, lesdits avenants  
intervenues le 27 juin 1911 entre le préfet de  
la Haute-Vienne, agissant au nom du départe-  
ment et la compagnie des chemins de fer  
départementaux de la Haute-Vienne ;

Vu l'avis du conseil général des ponts et  
chaussées en date du 27 juillet 1910 ;

Vu la lettre du ministre de l'intérieur en  
date du 24 novembre 1910 ;

Vu la lettre du ministre des finances en  
date du 13 mars 1911 ;

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

Vu les règlements d'administration pu-  
blique en date des 18 mai 1881, 20 mars 1882  
et 16 juillet 1907 ;

Vu la loi du 15 juin 1906 sur les distribu-  
tions d'énergie électrique ;

Vu l'article 126 de la loi du 8 avril 1910 ;

Le conseil d'Etat entendu,

Décète :

Art. 1<sup>er</sup>. — Sont déclarés d'utilité publi-  
que, suivant les dispositions générales des  
plans ci-dessus visés, les modifications de  
tracé du réseau des tramways de la Haute-  
Vienne concernant :

1<sup>o</sup> Sur la ligne de Limoges à Saint-Mathieu,  
avec embranchement sur Rochechouart, les  
traverses de Limoges, de la Monnerie, de  
Cussac et de Rochechouart, et une variante  
entre Puymoreau et Oradour-sur-Vayres ;

2<sup>o</sup> Sur la ligne de Limoges à Saint-Sulpice-  
les-Feuilles avec embranchement sur Razès  
et sur Bellac et Bussière-Poitevine, les tra-  
verses de Limoges et une variante par Cou-  
zeix avec embranchement des Planchettes à  
Razès ;

3<sup>o</sup> Sur la ligne de Limoges à Bussière-  
Poitevine avec embranchement sur Saint-  
Junien, les traverses de Limoges, de Morte-  
mart, de Saint-Junien et de Javerdat et une  
variante entre la Fauvette et Cieux ;

4<sup>o</sup> Sur la ligne de Limoges à Eymoutiers,  
avec prolongement sur Peyrat-le-Château,  
les traverses de Limoges, une variante par  
Feytiat et une variante par Saint-Bonnet.

La présente déclaration d'utilité publique  
sera considérée comme nulle et non avenue  
si les expropriations nécessaires pour l'exé-  
cution desdites modifications ne sont pas  
accomplies dans un délai de cinq ans à par-  
tir de la date du présent décret.

Art. 2. — Sont approuvés les avenants à  
la convention et au cahier des charges du  
17 mars 1909 annexés au décret du 3 avril  
1909, lesdits avenants intervenus le 27 juin  
1911 entre le préfet de la Haute-Vienne, agis-  
sant au nom du département, et la compa-  
gnie des chemins de fer départementaux de  
la Haute-Vienne.

Lesdits avenants et les plans ci-dessus  
visés resteront annexés au présent dé-  
cret.

Art. 3. — Le maximum du capital de pre-  
mier établissement de l'ensemble du réseau  
est augmenté d'une somme de 1,009,756 fr.,  
correspondant à la dépense supplémentaire  
qu'entraîne l'exécution des nouveaux tracés,  
y compris les intérêts pendant la cons-  
truction, de la participation des rétroces-  
sionnaires jusqu'à concurrence de 9,532 fr.,  
et les travaux complémentaires jusqu'à con-  
currence de 47,019 fr.

Cette somme de 1,009,756 fr. viendra  
s'ajouter au maximum fixé par le décret du  
3 avril 1909 et qui se trouvera porté à  
20 millions 338,970 fr.

Le maximum de la charge annuelle pou-  
vant incomber au Trésor reste fixé au chiffre  
de 393,738 fr. qui figure à l'article 4, para-  
graphe 2, du décret du 3 avril 1909.

Art. 4. — Le ministre des travaux publics,  
des postes et des télégraphes, est chargé

de l'exécution du présent décret qui sera  
inséré au *Bulletin des lois*.

Fait à Rambouillet, le 28 juillet 1911.

A. FALLIÈRES.

Par le Président de la République :  
*Le ministre des travaux publics,  
des postes et des télégraphes,*  
VICTOR AUGAGNEUR.

AVENANT A LA CONVENTION DU 17 MARS 1909

L'an 1911, le 27 juin,

Entre les soussignés :

M. Alfred Morain, préfet de la Haute-Vienne,  
agissant au nom et pour le compte du départe-  
ment, en vertu de la loi du 10 août 1871, de la  
loi du 11 juin 1880, des décrets des 20 mars 1882,  
23 décembre 1885 et 16 juillet 1907, des délibé-  
rations du conseil général en date du 21 août  
1909, du 12 mai 1910 et du 26 août 1910,

D'une part,

Et la compagnie des chemins de fer départe-  
mentaux de la Haute-Vienne, société anonyme  
au capital de 3,750,000 fr., dont le siège social  
est à Paris, 69, rue de Miromesnil, représentée  
par M. Alby, ancien ingénieur en chef des ponts  
et chaussées, chevalier de la Légion d'honneur,  
président du conseil d'administration, à ce au-  
torisé par délibération dudit conseil en date du  
6 mai 1911,

D'autre part,

Il a été convenu ce qui suit :

Art. 1<sup>er</sup>. — Le présent avenant modifie ou  
complète les articles 1, 3, 4, 5, 6 et 18 de la con-  
vention passée le 17 mars 1909, entre le départe-  
ment de la Haute-Vienne et MM. A. Giros et  
Loucheur, auxquels a été substituée la compa-  
gnie des chemins de fer départementaux de la  
Haute-Vienne, conformément à l'article 22 de  
ladite convention ; cette substitution a été ap-  
prouvée par décret en date du 21 mars 1911.

Art. 2. — La désignation des lignes et em-  
branchements définis à l'article 1<sup>er</sup> de la con-  
vention est remplacée par la suivante :

*Ligne n° 1.* — De Limoges (gare des Bénédictins)  
à Saint-Mathieu, avec embranchement  
sur Rochechouart, d'une longueur  
d'environ ..... 60 km. 664

*Ligne n° 2.* — De Limoges (place  
Sadi-Carnot) à Saint-Sulpice-les-  
Feuilles, avec embranchements  
des Planchettes à Razès et de Ra-  
con à Bussière-Poitevine, d'une  
longueur d'environ ..... 127 km. 555

*Ligne n° 3.* — De Limoges (place  
des Carmes) à Bussière-Poitevine,  
avec embranchement sur Saint-  
Junien et raccordement à la gare  
de Limoges-Bénédictins, d'une  
longueur d'environ ..... 82 km. 402

*Ligne n° 4.* — De Limoges (gare  
des Bénédictins) à Eymoutiers et  
prolongement sur Peyrat-le-Châ-  
teau, d'une longueur d'environ .. 62 km. 790

Longueur totale environ. 333 km. 411

Art. 3. — Le texte de l'article 3 de la con-  
vention est remplacé par le suivant :

« L'exploitation du réseau ainsi constitué  
comprendra une longueur de lignes d'environ  
344 kilomètres 653 mètres, savoir :

« Longueur à construire ..... 333 km. 411

« Tramway de Limoges à Aix .. 11 km. 242

« Longueur totale environ. 344 km. 653

« La longueur à porter en compte pour l'ex-  
ploitation du réseau sera celle qui résultera des  
chainages contradictoires de la voie principale  
entre les axes des bâtiments des voyageurs des  
stations extrêmes, sans qu'il soit tenu compte  
des voies accessoires, de garage, etc. »

Art. 4. — Le paragraphe 5 de l'article 4 de la  
convention est remplacé par le suivant :

« Tous les travaux d'infrastructure, y com-  
pris l'appropriation du sol des voies publiques  
empruntées ou traversées, ainsi que les tra-  
vaux de raccordement avec les stations du ré-  
seau d'Orléans (Limoges-Montjoyis, Aix, Ora-  
dour-sur-Vayres, Rochechouart, Bellac, Château-  
ponsac, Saint-Jamien et Eymoutiers). »

Art. 5. — Les deuxième et troisième alinéas  
(matériel automoteur et matériel remorqué) de  
l'article 5 de la convention sont remplacés par  
les suivants :

**« Matériel automoteur »**

« Onze voitures automotrices à quatre essieux moteurs, comprenant au moins 35 places assises et un compartiment à bagages de 1 m. 80 sur 2 mètres, et munies d'un équipement de freins à air et de freins à vis.

« Douze voitures automotrices à deux essieux moteurs, comprenant au moins 28 places assises et munies d'un équipement de freins à air et de freins à vis.

« Six wagons automoteurs à marchandises, à quatre essieux moteurs, d'une longueur de 10 mètres, munis d'un équipement de freins à air et de freins à vis.

« Quatre boggies de rechange avec équipement électrique pouvant remplacer les boggies de voitures automotrices à quatre essieux.

« Deux trucs de rechange avec équipement électrique pouvant remplacer ceux des voitures automotrices à deux essieux.

« Deux boggies de rechange avec équipement électrique pouvant remplacer les boggies de wagons automoteurs à quatre essieux.

**« Matériel remorqué »**

« Huit voitures à voyageurs, comprenant au moins vingt et une places assises.

« Quatre voitures comprenant au moins quatorze places assises et un compartiment à bagages de 1 m. 80 sur 2 mètres.

« Seize voitures de remorque ouvertes comprenant au moins vingt-quatre places assises.

« Trente wagons couverts.

« Quarante wagons tombereaux.

« Trente wagons plateformes.

« Dix wagons plateformes à traverses pivotantes. »

Art. 6. — Les trois derniers alinéas de l'article 6 sont remplacés par les suivants :

« En tout cas et quoi qu'il arrive, le montant des dépenses de construction à porter en compte pour toutes les lignes du réseau ne pourra pas dépasser, y compris toutes les majorations dont il vient d'être parlé, la somme de 18.553.205 fr.

« La répartition entre les lignes est fixée provisoirement et à titre d'indication à :

« 3.495.218 fr. pour la ligne n° 1.

« 7.036.006 fr. pour la ligne n° 2.

« 4.467.216 fr. pour la ligne n° 3.

« 3.554.765 fr. pour la ligne n° 4.

« Dans le cas où le chiffre de 18.553.205 fr. ne serait pas atteint, les dépenses d'établissement seraient majorées, à titre de prime d'économie, de la moitié de l'écart entre ce maximum et le montant de la dépense justifiée. »

Art. 7. — L'article 18 de la convention est complété par les alinéas suivants :

« La compagnie rétrocessionnaire se soumettra en temps utile aux prescriptions du paragraphe 1<sup>er</sup> de l'article 126 de la loi du 8 avril 1910.

« Les conditions de travail du personnel employé sur les lignes faisant l'objet de la convention du 17 mars 1909 et du présent avenant, seront réglées par des arrêtés préfectoraux pris après avis du service du contrôle, la compagnie rétrocessionnaire entendue.

« Le personnel aura droit à cinquante-deux jours de repos payés chaque année.

Art. 8. — Tous les articles ou parties d'articles de la convention et du cahier des charges du 17 mars 1909 qui ne sont pas modifiés par la présente convention, restent en vigueur.

Art. 9. — Les frais de timbre et d'enregistrement de la présente convention et de l'avenant au cahier des charges seront supportés par les rétrocessionnaires.

Fait en double original, à Limoges, le 27 juin 1911.

Pour la compagnie des chemins de fer départementaux de la Haute-Vienne,

Lu et approuvé :

Signé : ALBY.

Le préfet de la Haute-Vienne,

Lu et approuvé :

Signé : MORAIN.

**AVENANT AU CAHIER DES CHARGES**

Le cahier des charges du 17 mars 1909, annexé au décret de concession du 3 avril 1909, reste applicable, tant aux anciens tracés qu'aux nouveaux, sauf les articles 2, 8 et 11 dont les textes sont remplacés par les suivants :

**Tracé.**

Art. 2. — Ce réseau comprendra les lignes suivantes et empruntera les voies publiques ci-après désignées :

**Ligne n° 1.** — De Limoges à Saint-Mathieu, par ou près Aix, Séréilhac, Saint-Laurent-sur-Gorre, Oradour-sur-Vayres et Cussac, avec embranchement de Saint-Mathieu à Rochechouart par Vayres.

Cette ligne empruntera, dans Limoges, la rue Théodore-Bac, la place Carnot, l'avenue Adrien-Tarrade, les rues Gustave-Nadaud, de la Fonderie et Bernard-Palissy, le Champ de Foire, la rue de l'Amphithéâtre, la place des Carmes, l'avenue Saint-Eloi, la rue Sazerat et les avenues Ernest-Ruben et Baudin; et, en dehors de Limoges, la route nationale n° 21 et les chemins de grande communication n°s 34, 40, 54, 22 et 8 bis. La ligne empruntera le tramway de Limoges à Aix sur toute sa longueur.

L'embranchement emprunte les chemins de grande communication n°s 3 bis, 54 et 99.

Il y aura des déviations à Villeneuve, Saint-Laurent-sur-Gorre, Puymoreau, Oradour-sur-Vayres, Cussac et Saint-Mathieu.

**Ligne n° 2.** — De Limoges à Saint-Sulpice-les-Feuilles, par ou près Couzeix, Chaptelat, Compeignac, Saint-Pardoux, Saint-Symphorien, Roussac, Rancon, Châteauponsac, Saint-Sornin-Leulac, Saint-Hilaire-la-Treille et Arnac-la-Poste. Avec embranchements :

a) De Rancon à Bellac et Bussière-Poitevine, par ou près Blanzac et Saint-Bonnet;

b) Des Planchettes à Razès, par ou près Grosseix, Beaune et la Crouzille.

Cette ligne empruntera, dans Limoges, l'avenue de Poitiers et la route de Bellac et, en dehors de Limoges, la route nationale n° 147, les chemins de grande communication n°s 125, 39, 7, 28, 3, 96, 60, 27, le chemin vicinal ordinaire n° 1 de Roussac, les chemins de grande communication n°s 7, 1, 44, 61 et le chemin vicinal ordinaire n° 11 d'Arnac-la-Poste.

L'embranchement de Rancon à Bellac et à Bussière-Poitevine emprunte le chemin de grande communication n° 1 et les routes nationales n°s 151 bis et 147.

L'embranchement des Planchettes à Razès emprunte la route nationale n° 20.

Il y aura des déviations sur la ligne principale aux Planchettes, entre Compeignac et Saint-Symphorien, à Villemedeix, Roussac, Rancon, Châteauponsac, Saint-Sornin-Leulac, Saint-Hilaire-la-Treille, Arnac-la-Poste, Margot et Salesses; sur l'embranchement de Rancon à Bussière-Poitevine, à Saint-Bonnet; sur l'embranchement des Planchettes à Razès, entre les Planchettes et Grossereix.

**Ligne n° 3.** — De Limoges à Bussière-Poitevine, par ou près Verneuil, Veyrac, Oradour-sur-Glane, Cleux, Blond, Mortemart, Nouic, Mézières, Saint-Martial et Saint-Barbant, avec embranchement d'Oradour-sur-Glane à Saint-Junien par Javerdat.

Cette ligne empruntera, dans Limoges, le faubourg d'Angoulême et, en dehors de Limoges, la route nationale n° 141 et les chemins de grande communication n°s 9, 3, 27, 5 et 4.

L'embranchement d'Oradour-sur-Glane à Saint-Junien emprunte les chemins de grande communication n°s 27 et 3 bis, la route nationale n° 141, les chemins de grande communication n°s 21 et 126.

Il y aura des déviations sur les lignes principales, à l'Aurence, le Mas-Neuf, Landouge, Verneuil, la Côte, l'Abattoir, Mossac, la Verine, Maillofray, Blond, Rouseix, le Moulin-Neuf, Mortemart, Mézières, Chez-Gonda, la Bretonnière, le Fouillou et Bussière-Poitevine.

**Ligne n° 4.** — De Limoges à Eymoutiers, par ou près Feytiat, Eyjaux, Saint-Paul, Saint-Bonnet, Linards, Châteauneuf, Neuvic, avec prolongement sur Peyrat-le-Château.

Cette ligne, dans Limoges, emprunte les cours Bugeaud et Jourdan, la place Jourdan, la rue du Maupas, les boulevards de la Cité et de la Corderie, l'avenue du Pont-Neuf, le faubourg du Pont-Neuf et la route de Toulouse.

En dehors de Limoges, elle emprunte la route nationale n° 20, les chemins de grande communication n°s 55, 12 et 15.

Le prolongement sur Peyrat-le-Château emprunte la route nationale n° 140.

Il y aura des déviations à Saint-Lazare, Mazeriz, Saint-Bonnet, La Maillerie, Cros-le-Ballet, Châteauneuf et Coignat sur la ligne principale. Sur le prolongement, le tracé est en déviation à peu près continue, du point 6 kilom. 200 au terminus.

**Traverses des villes et des villages.**

Art. 8. — Dans les traverses des villes et des villages, les voies ferrées devront, à moins

d'une autorisation spéciale du préfet, 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 trottoir et suivant le type décrit à l'article 6.

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

a) Pour un trottoir ou pour l'emplacement à ménager en vue de l'établissement d'un trottoir, 1 m. 10. Cette largeur sera mesurée à partir des limites des propriétés riveraines bâties ou non et des alignements approuvés, s'ils passent en avant de ces limites;

b) Entre le matériel de la voie ferrée (par 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, 30 centimètres.

Par exception, les distances entre les limites des propriétés riveraines et le matériel roulant seront inférieures à celles ci-dessus, savoir :

**Ligne n° 1.** — A la Monnerie, au droit de l'immeuble Angel Moreau;

**Ligne n° 2.** — A Roussac, au droit du puits communal;

**Ligne n° 3.** — A Nouic, au droit des immeubles Imbert, Graindelorge, Bonnet, Guénaud, Pommier, Dessert et Marchadier (côté droit de la traverse); à Saint-Martial, au droit des immeubles Charderon (côté gauche); à Saint-Barbant, au droit des immeubles Chambaudry et Pouret Ernest (côté gauche); à Javerdat, au droit de l'église.

Pour ces divers immeubles, les dérogations aux largeurs prévues dans le texte-type de l'article 6 ne sont autorisées qu'à titre provisoire, et l'administration se réserve d'exiger, à toute époque, au cas où elle en reconnaîtrait la nécessité, les rescindements nécessaires pour réaliser les zones libres réglementaires.

Quand l'établissement du tramway sur de larges trottoirs existant dans les traverses aura été autorisé, on fera l'application de l'article 7.

**Gares et stations.**

Art. 11. — Les voitures devront s'arrêter pour prendre ou laisser des voyageurs aux stations, haltes et arrêts facultatifs. Toutefois, aux arrêts facultatifs, l'arrêt n'aura lieu que s'il y a des voyageurs à prendre ou à laisser.

Les stations comprendront les voies de croisement et de garage, ainsi que les bâtiments et quais nécessaires à une bonne exploitation.

Les haltes comprendront un abri pour voyageurs et un magasin pour marchandises.

Les arrêts facultatifs seront indiqués par un simple poteau, portant sur une plaque le nom de l'arrêt.

Le nombre et l'emplacement des gares, stations et haltes, seront arrêtés lors de l'approbation du projet définitif. Il est toutefois d'ores et déjà stipulé qu'une gare exclusivement affectée au service des voyageurs et messageries sera établie sur la place Maison-Dieu, à Limoges, pour le service commun des quatre lignes.

Les indications suivantes sont données à titre provisoire :

**Ligne n° 1.** — De Limoges à Saint-Mathieu, avec embranchement de Saint-Mathieu à Rochechouart :

Ligne principale : Limoges (station), le Clos-Moreau (arrêt), Isle (halte), l'Aiguille (halte), Aix (station), Aix (halte), les Betoulles (arrêt), Séréilhac (station), Villeneuve (halte), la Grange (arrêt), Saint-Laurent-sur-Gorre (station), Larterie (arrêt), Puymoreau (halte), Oradour-sur-Vayres (station), Cussac (station), la Forge (halte), Saint-Mathieu (station).

Embranchement : Saint-Mathieu (station), la Couade (halte), le Poulhier (halte), Vayres (station), Rochechouart (arrêt), Rochechouart (station).

**Ligne n° 2.** — De Limoges à Saint-Sulpice-les-Feuilles, avec embranchement sur Bellac et Bussière-Poitevine et sur Razès.

Ligne principale : Limoges (station), rond-point Sadi-Carnot (arrêt), Beaublanc (arrêt), l'Aurence (arrêt), Texonnières (arrêt), Couzeix (station), les Planchettes (arrêt), Chaptelat (halte), Morcheval (station), Font-Bessé (arrêt), Puy-Baraud (halte), Compeignac (station), Montimbert (arrêt), la Breuilhe (halte), Saint-Pardoux (station), Saint-Symphorien (station), Roussac (station), Balledent (halte), Rancon (station), Villevit (halte), Châteauponsac (station), Puymarron (arrêt), Saint-Sornin-Leulac (station), Vaupoutour (halte), Saint-Hilaire-la-Treille (sta-

tion), Arnac-la-Poste (station), Salesse (halte), Saint-Sulpice-les-Feuilles (station).

Embranchement sur Bussière-Poitevine : Rancou (station), Blanzac (halte), Bellac (arrêt), Bellac (station), le Vincou (arrêt), le Repaire (halte), Bel-Air (arrêt), Saint-Bonnet (station), Petavaud (halte), Bussière-Poitevine (station).

Embranchement sur Razès : les Planchettes (arrêt), la Malabre (arrêt), Grossereix (station), Beaune (halte), Bonnac (station), Salesse (arrêt), la Crouzille (station), Razès (station).

Ligne n° 3. — De Limoges à Bussière-Poitevine, avec embranchement sur Saint-Junien.

Ligne principale : Limoges (station), la Borie (arrêt), l'Autence (arrêt), Landouge (station), le Breuil (halte), Verneuil (station), l'Abattoir (halte), Veyrac (station), la Plaine (arrêt), Oradour-sur-Glane (station), la Fauvette (halte), la Tuilerie (arrêt), Montgenie (halte), Cieux (station), la Verine (halte), Blond (station), Mortemart (station), Nouie (station), Mézières (station), Chez-Senaud (halte), Saint-Martial-Saint-Barbant (station), Mondésir (halte), Bussière-Poitevine (station).

Embranchement : Javerdat (station), Pont-à-la-Planche (halte), le Pavillon (arrêt), le Champ de foire (halte), rond-point Saler (arrêt), Saint-Junien (station).

Ligne n° 4. — De Limoges à Eymoutiers et prolongement sur Peyrat-le Château.

Ligne principale : Limoges (station), Saint-Lazare (halte), Grézin (arrêt), Feytiat (station), Crouzeix (arrêt), Aureil (halte), Eyjeux (station), Saint-Paul (station), Bellevue (halte), Saint-Bonnet (station), Bois-Badaraux (arrêt), Linards (station), Sautour (halte), le Pont-de-la-Prairie (arrêt), Châteauneuf (station), Neuvic (halte), la Veytissou (arrêt), Eymoutiers (station).

Prolongement : Eymoutiers (station), Eymoutiers (arrêt), Saint-Amand-le-Petit (halte), Beaulieu (halte), Peyrat-le-Château (station).

Les stations et les haltes seront ouvertes au service complet des voyageurs et des messageries : aux arrêts, on ne prendra ou on ne laissera que les voyageurs sans bagages.

Les marchandises ne seront délivrées et reçues par wagons complets qu'aux stations. Aux haltes, les marchandises seront simplement chargées ou déchargées pendant le stationnement des trains.

Moyens de transbordement (clause spéciale prescrite par la circulaire du 12 janvier 1888).

Le concessionnaire se conformera aux mesures prescrites par l'administration, en vue d'établir des moyens de transbordement commodes pour les marchandises dans toutes les gares de raccordement avec une autre voie ferrée existante, en vue d'éviter, autant que possible, un parcours trop long aux voyageurs et aux marchandises devant passer d'une voie à l'autre.

Fait en double original, à Limoges, le vingt-sept juin mil neuf cent onze, pour être annexé à l'avenant, en date de ce jour, à la convention du 17 mars 1909.

Pour la compagnie des chemins de fer départementaux de la Haute-Vienne,

Lu et approuvé :

Signé : ALBY.

Le préfet de la Haute-Vienne,

Lu et approuvé :

Signé : MORAIN.

Par arrêté en date du 4 août 1911, la composition des bureaux de la direction des chemins de fer est modifiée ainsi qu'il suit, en ce qui concerne les 2<sup>e</sup> et 3<sup>e</sup> bureaux de la sous-direction des concessions et le 3<sup>e</sup> bureau de la sous-direction de l'exploitation, à dater du 1<sup>er</sup> août 1911.

Sous-direction des concessions (2<sup>e</sup> bureau).

MM. Hellouin de Ménibus, chef de bureau.  
Pascal, sous-chef de bureau.  
Varagnol, rédacteur.  
de Ricouart d'Hérouville, rédacteur.  
Joland, rédacteur.  
Dumas, expéditionnaire, commis d'ordre.

Sous-direction des concessions (3<sup>e</sup> bureau).

MM. Gaucher, chef de bureau.  
Guyot de la Hardrouyère, sous-chef de bureau.

MM. Hertel, traducteur.  
Martin, dessinateur.  
Noyelle, rédacteur.  
Lemerrier de Maisonnelle, rédacteur.  
Dorenot, rédacteur.  
Bloch, rédacteur stagiaire.  
Perchepain, expéditionnaire.  
Bouvier, expéditionnaire.  
Camus, expéditionnaire, commis d'ordre.  
Lajunias, expéditionnaire.  
Saujot, expéditionnaire.

M. Rentschler, conducteur des ponts et chaussées de 1<sup>re</sup> classe, promu sous-chef de bureau, remplacera M. Guyot de la Hardrouyère, à dater du 1<sup>er</sup> octobre 1911.

Sous-direction de l'exploitation (3<sup>e</sup> bureau).

MM. Debled, chef de bureau.  
Conard, sous-chef de bureau.  
Patisset, rédacteur.  
Seguin, rédacteur.  
Crémieux, rédacteur.  
Dumazet, expéditionnaire.  
Dumazet, expéditionnaire, commis d'ordre.

Par arrêté en date du 4 août 1911, M. Parent (Pierre), ingénieur ordinaire des mines de 3<sup>e</sup> classe à Tours, a été chargé, à la résidence d'Arras, à dater du 1<sup>er</sup> novembre 1911, du service du sous-arondissement minéralogique d'Arras Est, en remplacement de M. Ulrich, mis précédemment en congé, hors cadres, sur sa demande.

M. Thiolay, maître de port à Marseille, admis à la retraite à partir du 1<sup>er</sup> janvier 1911, et maintenu en service jusqu'à la délivrance de son brevet de pension, cesse définitivement ses fonctions à dater du 1<sup>er</sup> août 1911.

Un congé d'un mois, à dater du 25 août 1911, est accordé, avec traitement entier, à M. Desroche, ingénieur en chef des ponts et chaussées à Vesoul.

La marche du service sera assurée, en l'absence de M. Desroche, par M. Marguery, ingénieur ordinaire des ponts et chaussées à Vesoul, en ce qui concerne le département de la Haute-Saône, et par M. Zigmann, ingénieur ordinaire des ponts et chaussées à Belfort, en ce qui concerne le territoire de Belfort.

Un congé de quinze jours, à dater du 16 août 1911, est accordé, avec traitement entier, à M. Mallat, ingénieur en chef des ponts et chaussées à Saint-Nazaire.

La marche du service sera assurée, en l'absence de M. Mallat, par M. Durtilh, ingénieur ordinaire des ponts et chaussées à la même résidence.

Un congé d'un mois, du 5 au 19 août inclus, et du 16 au 30 septembre 1911 inclus, est accordé à M. Collin de la Contrie, commissaire de surveillance administrative des chemins de fer à Rennes.

M. Collin de la Contrie subira, pendant les quinze derniers jours de son congé, la retenue de la moitié de son traitement.

Le ministre des travaux publics, des postes et des télégraphes,

Sur la proposition du directeur du personnel et de la comptabilité,

Arrête :

Art. 1<sup>er</sup>. — Le poste de commissaire de surveillance administrative des chemins de fer à Culoz (réseau Paris-Lyon-Méditerranée), anciennement occupé par M. Pédat et actuellement vacant, est supprimé.

Art. 2. — La consistance des commissariats de surveillance administrative des chemins de fer d'Ambérieu, Bellegarde, Bourg, Lyon-Brotteaux, Annecy, Bourgoin, Chambéry et Modane est fixée ainsi qu'il suit, savoir :

Commissariat d'Ambérieu (M. Coquard).

Ligne de Mâcon à Genève, section de Pont-d'Ain (d. a. c. Bourg), à Culoz (d. a. c. Bellegarde).

Ligne d'Ambérieu à Montalieu-Vercieu.

Ligne de Virieu-le-Grand à Saint-André-le-Gaz, section de Virieu-le-Grand à Belley (d. a. c. Pressins).

Ligne de Lyon à Ambérieu, section de Mont-duel (D. a. c. Lyon) à Ambérieu.

Ligne de Culoz à Modane, section de Culoz-Axe à Culoz (d. a. c. Aix-les-Bains).

Commissariat de Bellegarde (M. Benoit).

Ligne de Bourg à Bellegarde, section de la Cluse (d. a. c. Bourg) à Bellegarde-Axe.

Ligne de la Cluse à Saint-Claude.

Ligne de Mâcon à Genève, section de Culoz (d. a. c. Bellegarde) à la frontière franco-suisse.

Ligne de Bellegarde au Bouveret, de la bifurcation de Longeraux jusqu'au d. a. c. Evian.

Ligne de Bellegarde à Divonne, section de Collonges-F<sup>l</sup>-l'Écluse (bifur.) à Divonne.

Ligne de Divonne à Lyon (de Divonne à la frontière franco-suisse).

Commissariat de Bourg (M. Abel).

Ligne de Vesoul à Lyon, section de Coligny (d. a. c. Saint-Amour) à Bourg (d. a. c. Sathonay).

Ligne de Chalons-sur-Saône à Bourg, section de Cuisery (d. a. c. Bourg) à Bourg-Axe.

Ligne de Mâcon à Genève, section de Mâcon (d. a. c. Bourg) à Pont-d'Ain (d. a. c. Bourg).

Ligne de Bourg à Bellegarde, section de Bourg-Axe, à la Cluse (d. a. c. Bourg).

Commissariat de Lyon-Brotteaux (M. Degand).

Ligne de Paris à Vintimille, section de la Culée (r. g.) du pont sur le Rhône de Lyon-Perrache à Vienne (d. a. c. Lyon).

Ligne de Lyon à Ambérieu, section de la bifurcation de Lyon-Guillotière P. 1. à Montluel (d. a. c. Lyon).

Ligne de Lyon à Grenoble, section de la bifurcation de Lyon-Guillotière P. 4. à Vénissieux (d. a. c. Lyon).

Raccordements militaires de la Marche, de Chasse et de Saint-Fons.

Ligne de Givros à Chasse, section du pont sur le Rhône (exclu) à Chasse.

Ligne de Lyon-Saint-Clair à Collonges-Fontaine, section de Lyon-Saint-Clair (bifur.) à la Culée (r. g.) du pont de Collonges.

Ligne de Lyon-Saint-Clair à Sathonay, de Lyon-Saint-Clair (bifur.), à Sathonay (d. a. c. Lyon).

Commissariat d'Annecy (M. Fougues).

Ligne d'Aix-les-Bains à Annemasse, section de Rumilly (d. a. c. Aix-les-Bains) à la Roche-sur-Foron (d. a. c. Annecy).

Ligne d'Annecy (axe) à Moutiers-Salins.

Ligne de Saint-Pierre-d'Albigny à Albertville de Saint-Pierre-d'Albigny (d. a. c. Albertville) à Albertville.

Commissariat de Bourgoin (M. Roche).

Ligne de Lyon à Grenoble et à Marseille, section de Vénissieux (d. a. c. Lyon) au Grand-Lemps (d. a. c. Lyon).

Ligne de Saint-André-le-Gaz à Chambéry, section de Saint-André-le-Gaz (axe) à Pressins (d. a. c. Chambéry).

Ligne de Saint-André-le-Gaz à Virieu-le-Grand, section de Pressins à Belley (d. a. c. Pressins).

Commissariat de Chambéry. — I. Chambéry Nord (M. Callot).

Ligne de Culoz à Modane, section de Culoz (d. a. c. Aix-les-Bains), à Chambéry (d. a. c. Modane).

Ligne de Saint-André-le-Gaz à Chambéry, section de Pressins (d. a. c. Chambéry), à Chambéry.

Ligne d'Aix-les-Bains à Annemasse, section

d'Aix-les-Bains à Rumilly (d. a. c. Aix-les-Bains).

Commissariat de Modane. — II. Chambéry Sud (M. Ours-Lefaveur).

Ligne de Culoz à Modane, section de Chambéry (d. a. c. Modane) à Modane.

Ligne de Valence à Chambéry, de la bifurcation de Montmélian au d. a. c. Grenoble.

Art. 3. — Ces dispositions auront leur effet à dater du 1<sup>er</sup> novembre 1911.

Paris, le 2 août 1911.

VICTOR AUGAGNEUR.

Par arrêté en date du 4 août 1911, les commis des ponts et chaussées dont les noms suivent, qui ont subi avec succès les épreuves d'admissibilité du concours pour le grade de conducteur des ponts et chaussées en 1911, sont élevés à la 3<sup>e</sup> classe de leur grade, à dater du 16 juillet 1911.

NOMS ET PRÉNOMS	CLASSE	DÉPARTEMENTS	SERVICE	IMPUTATION du traitement.
Lamarle (Charles)	4 <sup>e</sup> classe	Seine	Service ordinaire	Trésor.
Charrueau (André)	Stagiaire	Gironde	Service ordinaire	Trésor.
Gibert (Louis)	4 <sup>e</sup> classe	Drôme	Service ordinaire	Trésor.
Poudens (Joseph)	Stagiaire	Charente-Inférieure	Service ordinaire	Trésor.
Banette (Francis)	Stagiaire	Ain	Service ordinaire	Trésor.
Bousquet (Joseph)	Stagiaire	Hérault	Chemins de fer	Trésor.
Tarbouriech (Emile)	Stagiaire	Hérault	Canal du Midi	Trésor.
Latierce (Raymond)	Stagiaire	Aisne	Navigation	Trésor.
Barnolé (Joseph)	"	"	Service d'études des forces hydrauliques du Sud-Ouest	Trésor.
Watier (René)	Stagiaire	Somme	Service ordinaire	Trésor.
Quiniou (Louis)	Stagiaire	Seine-Inférieure	Service maritime (1 <sup>re</sup> section)	Trésor.
Laplacette (François)	4 <sup>e</sup> classe	Basses-Pyrénées	Chemins de fer	Trésor.
Jardin (Fernand)	4 <sup>e</sup> classe	Calvados	Service ordinaire	Trésor.
Rochegeude (Marcel)	4 <sup>e</sup> classe	Hautes-Alpes	Service ordinaire	Trésor.
Lacornerie (Marcel)	Stagiaire	Loir-et-Cher	Service ordinaire	Trésor.
Le Son (Gabriel)	4 <sup>e</sup> classe	Morbihan	Service ordinaire	Trésor.
Révillon (Théophile)	Stagiaire	Pas-de-Calais	Service ordinaire	Département.
Lauruol (Georges)	4 <sup>e</sup> classe	Aveyron	Chemins de fer	Trésor.
Achard (Louis)	Stagiaire	Rhône	Navigation du Rhône	Trésor.
Coffre (Louis)	4 <sup>e</sup> classe	Seine-Inférieure	Navigation de la Seine (3 <sup>e</sup> section)	Trésor.
Gravereau (René)	Stagiaire	Lot-et-Garonne	Chemins de fer	Trésor.
Baudet (Charles)	Stagiaire	Vosges	Service ordinaire	Trésor.
Villaudy (Eugène)	Stagiaire	Cher	Service ordinaire	Trésor.
Vincourt (Maxime)	4 <sup>e</sup> classe	"	Canal du Nord	Trésor.
Verne (Georges)	Stagiaire	Jura	Service détaché	Département.
Celle (Marius)	4 <sup>e</sup> classe	Ariège	Chemins de fer	Trésor.
Lansard (Louis)	Stagiaire	Haute-Savoie	Service ordinaire	Trésor.
Marcerou (Louis)	Stagiaire	Ariège	Service ordinaire	Trésor.
Voirin (Edmond)	4 <sup>e</sup> classe	Hautes-Pyrénées	Usine élévatoire d'Eget	Trésor.
Courtot (Louis)	Stagiaire	Côte-d'Or	Service ordinaire	Trésor.
Meslin (René)	Stagiaire	Manche	Service ordinaire	Trésor.
Grésois (Fernand)	Stagiaire	Orne	Service ordinaire	Trésor.
Borde (Jean)	Stagiaire	Tarn	Service ordinaire	Trésor.
Pilet (Jean)	Stagiaire	Somme	Service ordinaire	Trésor.
Tastu (Jean)	Stagiaire	Hautes-Alpes	Service ordinaire	Trésor.
Bichon (Eugène)	4 <sup>e</sup> classe	Maine-et-Loire	Service ordinaire	"
Lamboley (Georges)	Stagiaire	Territoire de Belfort	Canal de Montbéliard à la Haute-Saône	Trésor.
Lamboley (Albert)	Stagiaire	Haute-Saône	Service ordinaire	Trésor.
Bergès (Pierre)	Stagiaire	Basses-Pyrénées	Chemins de fer	Trésor.
Regard (Pierre)	4 <sup>e</sup> classe	Haute-Savoie	Service ordinaire	Trésor.
Rambaud (Paul)	Stagiaire	Isère	Service ordinaire	Trésor.
Dailly (Serge)	Stagiaire	Somme	Canal du Nord	Trésor.
Denoi (Gustave)	Stagiaire	Pas-de-Calais	Service maritime	Trésor.
Modat (Amand)	Stagiaire	Marne	Service ordinaire	Trésor.
Jory (Georges)	Stagiaire	Cher	Service détaché	Département.
Kuhn (Marcel)	Stagiaire	Aisne	Service détaché	Département.
Devin (Léonce)	Stagiaire	Somme	Canal du Nord	Trésor.
Paye (Georges)	4 <sup>e</sup> classe	Vendée	Service ordinaire	Trésor.
Tourenc (François)	Stagiaire	Ariège	Service ordinaire	Trésor.
Doumayrou	Stagiaire	Aveyron	Chemins de fer	Trésor.
Alexaline (Marcel)	Stagiaire	Loir-et-Cher	Service ordinaire	Département.
Fau (Marcel)	Stagiaire	Cantal	Service ordinaire	Département.
Laurud (Gaston)	Stagiaire	Ardèche	Service ordinaire	Département.
Lallemand (Gaston)	Stagiaire	Charente-Inférieure	Service ordinaire	Trésor.
Michel (Théodore)	Stagiaire	Loire-Inférieure	Service ordinaire	Trésor.
Poupin (Maurice)	4 <sup>e</sup> classe	Rhône	Navigation du Rhône	Trésor.
Veschi (Sauveur)	4 <sup>e</sup> classe	Corse	Service ordinaire	Trésor.

Par arrêté en date du 5 août 1911, M. Noirot (François), éclusier de 1<sup>re</sup> classe, attaché, dans le département de la Côte-d'Or, au service du canal de Bourgogne (écluse n° 71, versant de la Saône), est admis à faire valoir ses droits à la retraite, à partir du 16 août 1911 (application des dispositions de l'article 5, § 1<sup>er</sup>, de la loi du 9 juin 1853).

Conformément aux dispositions du décret du 27 mai 1897, M. Noirot sera maintenu en fonctions jusqu'à la délivrance de son brevet de pension.

Par arrêté en date du 5 août 1911, M. Poillot (Alexandre), éclusier de 1<sup>re</sup> classe, attaché, dans le département de la Côte-d'Or, au service du canal de Bourgogne (écluse n° 9, versant de l'Yonne), est admis à faire valoir ses droits à la retraite, à partir du 16 août 1911 (application des

dispositions de l'article 5, § 1<sup>er</sup>, de la loi du 9 juin 1853).

Conformément aux dispositions du décret du 27 mai 1897, M. Poillot, sera maintenu en fonctions jusqu'à la délivrance de son brevet de pension.

Par arrêté en date du 5 août 1911, M. Comparot (Pierre), éclusier de 1<sup>re</sup> classe, attaché, dans le département de la Côte-d'Or, au service du canal de Bourgogne (écluse n° 57 Grignon), est admis à faire valoir ses droits à la retraite à partir du 16 août 1911 (application des dispositions de l'article 5, § 1<sup>er</sup>, de la loi du 9 juin 1853).

Conformément aux dispositions du décret du 27 mai 1897, M. Comparot sera maintenu en fonctions jusqu'à la délivrance de son brevet de pension.

Par arrêté en date du 5 août 1911, M. Martin (Louis), éclusier de 1<sup>re</sup> classe, attaché, dans le département de l'Yonne, au service du canal de Bourgogne (écluse n° 105, versant de l'Yonne), est admis à faire valoir ses droits à la retraite, à partir du 16 août 1911 (application des dispositions de l'article 5, § 1<sup>er</sup>, de la loi du 9 juin 1853).

Conformément aux dispositions du décret du 27 mai 1897, M. Martin sera maintenu en fonctions jusqu'à la délivrance de son brevet de pension.

Par arrêté en date du 5 août 1911, M. Gautherot (Pierre), éclusier de 1<sup>re</sup> classe, attaché, dans le département de l'Yonne, au service du canal de Bourgogne (écluse n° 112, versant de l'Yonne), est admis à faire valoir ses droits à la retraite, à partir du 16 août 1911 (application des dispo-

sitions de l'article 5, § 1<sup>er</sup>, de la loi du 9 juin 1853.

Conformément aux dispositions du décret du 27 mai 1897, M. Gautherot sera maintenu en fonctions jusqu'à la délivrance de son brevet de pension.

Par arrêté du sous-secrétaire d'Etat des postes et des télégraphes en date du 2 août 1911, M. Canet (Joseph-Auguste), commis principal à Constantine-central, est nommé receveur de bureau composé de 3<sup>e</sup> classe à la disposition du gouverneur général de l'Algérie, en remplacement numérique de M. Joets, retraité.

### Ministère de l'Agriculture.

Par décrets et par arrêtés en date des 16, 22, 23, 28, 29, 30 avril-2, 3, 4, 6, 7, 9, 13, 14, 15, 16, 18, 19, 20, 21, 23, 27, 31 mai-1<sup>er</sup>, 3, 7, 10, 11, 12, 17, 18, 25 et 26 juin 1911, la décoration du Mérite agricole a été conférée, à l'occasion de diverses solennités, aux personnes ci-après désignées :

#### Grade de commandeur.

MM.

Duchain (Fabien), directeur de l'école pratique d'agriculture d'Ondes (Haute-Garonne). Officier du 17 septembre 1905.

Gérard (René-Constant-Joseph), professeur de botanique à l'université de Lyon. Directeur du service des cultures de la ville de Lyon (Rhône). Officier du 10 juin 1905.

Oriol (Alfred), président de la société d'agriculture de l'Orne à Bazoches-au-Houlme; Officier du 2 août 1901.

#### Grade d'officier.

MM.

Aveline (Henri-François-Paul), agent comptable du ministère de la guerre, officier de la Légion d'honneur.

Bénier (Victor-Henri), sous-chef de division à la préfecture du Rhône, à Caluire (Rhône). Chevalier du 20 janvier 1904.

Bernheim (Henri), inspecteur général d'assurances à Boulogne-sur-Seine (Seine). Officier de la Légion d'honneur.

Bibent (Antoine-Justin-Jean-Marie-Pascal), aviculteur à Toulouse (Haute-Garonne). Chevalier du 4 juin 1906.

Bouffault (Louis-Jean-Alfred), viticulteur à Noyers (Loir-et-Cher). Chevalier du 13 février 1907.

Bourgeois (Germain-Henri-Joseph), négociant à Paris. Chevalier du 3 août 1904.

Boutaric (Edmond-Edouard-Marie), vétérinaire départemental adjoint à Dunkerque (Nord). Chevalier du 3 août 1904.

Brochard (Emile-Antoine-Alphonse), ingénieur-constructeur à Paris. Chevalier du 10 janvier 1897.

Carbonneau (Jean-François), secrétaire de la mairie de Vanves (Seine). Chevalier du 29 octobre 1906.

Chevron (Maurice-Louis), négociant à Paris. Chevalier du 2 mai 1907.

Contière (Henri-François-Louis), professeur à l'école de pharmacie à Paris. Chevalier du 7 mai 1907.

M<sup>me</sup> veuve Crespin dite du Gast (Camille-Marie-Marthe), exploratrice, présidente de la commission des fêtes et concours de la société l'Assistance aux animaux à Paris. Chevalier du 3 août 1907.

Dagnan (Victor-Bernard), ingénieur électricien à Paris. Chevalier du 22 juin 1902.

Degors (Jean-Georges-Frédéric-Jules), conseiller à la cour d'appel de Lyon (Rhône). Chevalier du 22 juillet 1891.

Delsaut (Eugène-Charles-Joseph), directeur de laiterie à Marvilles (Nord). Chevalier du 25 juillet 1898.

Dumas de Champvallier (Jacques), lieutenant-colonel commandant la circonscription de remonte de Caen (Calvados).

Durand (Edouard-Léon), horticulteur à Limeil-Brévannes (Seine-et-Oise). Chevalier du 4 novembre 1905.

Duroux (Etienne-Oscar), éleveur à Sainte-Catherine (Rhône). Chevalier du 30 juin 1905.

Duval (Jean-Georges), pépiniériste horticulteur à Lieusaint (Seine-et-Marne). Chevalier du 10 janvier 1903.

Fléury (Gaston-Ernest), aviculteur à Gambais (Seine-et-Oise). Chevalier du 12 juillet 1902.

Garbolino (Claude-Ignace), propriétaire à Chambéry (Savoie). Chevalier du 20 janvier 1904.

Gautier (Fernand-Henri), commis d'ordre au ministère de l'agriculture à Paris. Chevalier du 29 janvier 1907.

Girard (Jean-Jules-Aristide), professeur à l'école vétérinaire de Toulouse (Haute-Garonne). Chevalier du 14 juillet 1903.

Girard (Henri-Eugène), percepteur à Longjumeau (Seine-et-Oise). Chevalier du 20 janvier 1904.

Goedorp (Victor-Félix-Edmond-Marie), publiciste à Paris. Chevalier du 9 février 1900.

Kuhn (Georges-Emmanuel), sous-préfet de Chignon (Indre-et-Loire). Chevalier du 10 janvier 1903.

Laurent (Ange-Ferdinand), propriétaire, maire de Villier-sur-Morin (Seine-et-Marne). Chevalier du 20 juillet 1902.

Lebouc (René-Eugène), boulanger à Clichy (Seine). Chevalier du 28 mars 1906.

Loreau (Charles-Edmond), secrétaire du service médical de l'association philomatique à Paris. Chevalier du 23 décembre 1906.

Marot (Etienne), propriétaire à Troyes (Aube). Chevalier du 31 août 1907.

Mestre (Charles-Pierre), chimiste-expert, à Bordeaux (Gironde). Chevalier du 6 janvier 1902.

Pognon, administrateur de l'agence Havas, à Paris. Officier de la Légion d'honneur.

Reydellet (Henri-Louis-Alexis), secrétaire trésorier de la mutuelle-bétail de Montrevel (Ain); 15 ans de services.

Rousset (Juste-François-Edouard), avocat à la cour d'appel à Paris. Chevalier du 11 juin 1905.

Seguela (Pierre-Paul), vétérinaire à Pamiers (Ariège). Chevalier du 1<sup>er</sup> juin 1902.

De Simard de Pitray (Paul-Eugène-Marie), administrateur délégué du Fishing-club à Paris (Seine). Chevalier du 28 juillet 1906.

De Tonnac-Villeneuve (Marie-Jean-Joseph-André), directeur de dépôt d'étalons à Rosières (Meurthe-et-Moselle). Chevalier du 29 décembre 1903.

Vallois (Eugène-Elie-Victor), horticulteur au Havre (Seine-Inférieure). Chevalier du 6 février 1904.

Viau (Auguste), fabricant d'instruments aratoires à Avignon (Vaucluse). Chevalier du 13 janvier 1905.

Vincent (Guillaume), chef jardinier du service des cultures de la ville de Lyon (Rhône). Chevalier du 10 juin 1905.

Wiriot (Etienne-Emile), ingénieur des arts et manufactures, fabricant de poterie horticole à Paris (Seine). Chevalier du 29 mai 1901.

#### Grade de chevalier.

MM.

Alquier-Bouffard, commandant le dépôt de remonte d'Agen (Lot-et-Garonne).

Amabric (Ernest-Louis), professeur spécial d'agriculture à Sétif (Algérie). Secrétaire au syndicat et au comice agricole de Sétif.

Andrillat (Benoît), viticulteur à Bois-d'Oingt (Rhône), vice-président de la caisse de crédit agricole; 20 ans de pratique.

Arrighi (Laurent-Johan-Cornilis), chef de cabinet du préfet du Nord à Lille (Nord).

Audoux (Antoine-Isidore), dit Hyacinthe, maître de carrière, maire de Travecy (Aisne).

Baboulaz (Eugène-Victor), président du syndicat des hôteliers et restaurateurs de Chambéry (Savoie); 23 ans de pratique.

Balleynier (Pierre-Marie), secrétaire de banque à Neuilly-sur-Seine (Seine); nombreuses conférences sur l'agriculture; 20 ans de pratique.

Barbier (Jean-Baptiste-Xavier), employé au chemin de fer du Nord à Avion (Pas-de-Calais); président de section de l'association fraternelle des employés et ouvriers des chemins de fer français.

Barbieux (Jean-Baptiste-Joseph), chef de bureau à la préfecture du Nord à Lille (Nord); 18 ans de services.

Barbillon (Armand-Augustin), cultivateur, maire de Neuvy (Loir-et-Cher); récompenses dans les concours; 18 ans de pratique agricole.

Barriot (Léon-Jean), viticulteur à Gout (Vaucluse); plusieurs récompenses dans les concours; 20 ans de pratique.

Baudoin (Arthur-Joseph), secrétaire de la commission de contrôle de l'orphelinat des chemins de fer français à Paris (Seine).

Baudoux (Georges), expert comptable près le tribunal de préfecture de la Seine à Paris.

Benoit (Joseph), jardinier à Soisy-sous-Etiolles (Seine-et-Oise); collaboration à la création et à l'exploitation d'un établissement horticole; 20 ans de pratique horticole.

Berard (Auguste-Frédéric), propriétaire de haras à Limas (Rhône); nombreuses récompenses dans les expositions; 20 ans de pratique.

Béringer (Jean-Pierre), vice-président de la société des pêcheurs à la ligne à Nancy (Meurthe-et-Moselle).

Bertrand (François-Louis-Joseph), président de section de la colonisation française à Paris (Seine).

Besse (Auguste-Louis), président de l'union fraternelle des employés de commerce de Lyon (Rhône); 17 ans de pratique.

Bily (Auguste-Emile), négociant en vins à Niort (Deux-Sèvres); trésorier du syndicat du commerce en gros des vins et spiritueux, vinaïgres et bières du département.

Blanchet (Charles-Louis-Victor), négociant en vins à Beauvais (Oise); nombreuses récompenses dans les concours et expositions.

Blétery (Hubert-Claude-Annet-Léon-Jules), directeur des contributions directes à Nevers (Nièvre); 39 ans de services.

Blumet (Victor), brigadier de police à Chambéry (Savoie); 26 ans de services.

Boix (Emile-Théodore-Victor-Pierre), docteur-médecin à Paris (Seine); secrétaire des sections d'hygiène aux expositions de Saint-Louis et Milan.

Borel (Clément-Marius), employé principal aux chemins de fer Paris-Lyon-Méditerranée à Paris; membre du conseil d'administration de l'association fraternelle des employés et ouvriers des chemins de fer français.

Bornuat (Antoine-Georges), jardinier chef au service municipal des cultures de Lyon (Rhône); 24 ans de services.

Bougé, à Guérisny (Nièvre).

Bourgoin (Albert), membre du conseil d'administration du Saint-Hubert-Club à Paris.

Bouyssou (Léopold), commissaire de police au service de l'inspection des poids et mesures à Paris; 26 ans de services.

Brandt (Deltmar), négociant à Paris; administrateur de la ligue de l'enseignement moderne. Récompenses dans les expositions.

Brault (Alphonse), trésorier adjoint de la société d'horticulture de Meudon (Seine-et-Oise); lauréat et membre du jury dans divers concours; 28 ans de pratique.

Bray (Edouard), chef comptable à Paris (Seine); président de section de la colonisation française.

Buhan (Eugène-Joseph), négociant en vins à Bordeaux (Gironde); secrétaire-général-adjoint du comité international du commerce des vins, cidres, etc.

Caillat (Théodule), boulanger à Paris; membre du jury dans les expositions; 25 ans de pratique.

Caizergue (Eugène-François), constructeur à Avignon (Vaucluse); lauréat et membre du jury dans les concours; 50 ans de pratique.

Cazin (Louis-Pascal-Michel), propriétaire viticulteur, maire de Cheverny (Loir-et-Cher); vulgarisation des meilleures méthodes de culture; 30 ans de pratique.

Chabin (Emilien-Emile), entrepreneur de transports à Ivry (Seine); 20 ans de pratique.

- Chabroux (Georges-André), ancien chef de culture, représentant de commerce en graines à Paris; plus de 20 ans de pratique.
- Chaminaud (Louis), brigadier maréchal ferrant au service municipal des pompes funèbres de la ville de Paris; 20 ans de pratique.
- Charlier-Desneux (Louis), cultivateur à Vincy (Ardennes); nombreuses récompenses dans les concours.
- Chaumet (Jean), entrepreneur de travaux publics à Paris.
- Chéry (Henry), constructeur de machines agricoles à Montrichard (Loir-et-Cher); nombreuses récompenses; 20 ans de pratique.
- Chievrolat (Louis), propriétaire, viticulteur à Francheville (Rhône); président fondateur de la société mutuelle incendie et du crédit agricole. Vice-président du syndicat agricole; 25 ans de pratique.
- Cladiere (Antonin-Victor), industriel à Paris; secrétaire et membre du jury de l'exposition coloniale de Nogent-sur-Marne; 20 ans de pratique.
- Clément-Bolayron (Jules-Joseph), vérificateur des douanes à Neuilly-sur-Seine (Seine); 20 ans de pratique.
- Combarré (Paulin), maréchal ferrant à Boulogne-sur-Seine (Seine).
- Cuvillier (Léandre-Adonis-Martial), à Paris; trésorier de section de l'association fraternelle des employés et ouvriers des chemins de fer français.
- Dallaire (Joseph-Victor-Eugène), chef de bureau à la mairie centrale de Lyon (Rhône); collaboration à l'organisation du concours national agricole et de l'exposition d'horticulture.
- Davin (Victor-Félix), conférencier agricole à Paris (Seine); chroniques sur l'élevage.
- Debet (Simon), jardinier à Vinade, commune de Saint-Même-les-Carrières (Charente).
- Delahoche (Raymond-Jean-Baptiste), jardinier à Meulan (Seine-et-Oise); nombreuses récompenses dans les expositions; 20 ans de pratique.
- Delance (François), horticulteur aux Six-Chemins, commune de Varennes-les-Nevers (Nièvre); 25 ans de pratique.
- Demessine (Henri-Désiré), vérificateur aux abattoirs de Lille (Nord); vice-président du syndicat des pêcheurs à la ligne du Nord et du Pas-de-Calais; 30 ans de pratique.
- Didier (Charles-Henry), instituteur à Saint-Vital (Savoie); conférences sur les questions agricoles; 25 ans de services.
- Didier (Emile), négociant en vins à Roisel (Somme), ancien président du syndicat des vins et spiritueux du département de la Somme. Vice-président de la fédération des syndicats de la région du Nord.
- Drogard (Alphonse-Louis-Jean), propriétaire viticulteur à Paris (Seine).
- Dubois (Henri), cultivateur à Marchiennes (Nord); améliorations foncières et culturales; 60 ans de pratique.
- Dubucq (Gaston-Paul-Henri), représentant à Roubaix (Nord).
- Duc (Raoul-Louis), ingénieur, professeur à l'association polytechnique à Paris.
- Duffau, chef adjoint du cabinet du sous-secrétaire d'Etat des postes et des télégraphes à Paris.
- Duflos, président de la société d'horticulture de Guise (Aisne).
- Duflos (Raphaël), professeur au Conservatoire, horticulteur amateur à Vauciennes (Oise); importantes plantations. Créations de rosales.
- Dullin (François), propriétaire à la Chavanne (Savoie); reconstitution de vignobles; 50 ans de pratique.
- Dumont-Brasseur (Jules-Léon), propriétaire à Paris; travaux de reboisement; 25 ans de pratique.
- Duprat (Arnaud), fabricant de conserves et de salaisons à Valence (Gironde); lauréat et membre du jury dans les concours; 31 ans de pratique.
- Dupré (Paul-Emile-Alfred), vice-président d'une société de pêche et de pisciculture à Vizille (Isère); repeuplement de cours d'eau.
- Duranteau (Jean-Louis), cultivateur à Saint-Georges-de-Pointidoux (Vendée); exploitation agricole modèle; 40 ans de pratique.
- Dureux-Wilbaud (Jean-Baptiste), agriculteur à Prisches (Nord); nombreuses récompenses dans les concours; 20 ans de pratique.
- Durontgé (Julien-Joseph-Charles), agent général de la société d'alimentation à Saint-Cloud (Seine-et-Oise); délégué du Fishing-Club de France.
- Dutaut (Gérard), chef de service à la mairie de Toulouse (Haute-Garonne); collaboration à divers concours agricoles; 15 ans de services.
- Estève (Joseph-Sébastien), pharmacien à Paris (Seine).
- Faillon (Eugène), cultivateur aux Grandes-Armoises (Ardennes); nombreuses récompenses dans les concours; 23 ans de pratique.
- Fauquier (Guillaume-Jean), caissier à la compagnie des chemins de fer de l'Hérault à Montpellier; président de section de l'association fraternelle des employés et ouvriers de chemins de fer français.
- Faure (René-Prosper), directeur de l'hôpital Lariboisière à Paris.
- Favre (Emile-Alexandre), sous-chef de la Société générale à Clichy (Seine); 25 ans de pratique.
- Fife (Georges-Jean-Baptiste), industriel à Saint-Mandé (Seine); nombreuses récompenses dans les expositions.
- Flambert (Lucien-Henri-Constant), directeur des sucreries d'Attigny (Ardennes); 15 ans de pratique.
- Foin (Jean-Baptiste), directeur administrateur délégué de la société du gros camionnage de la Bastille à Paris.
- Foulquiés (Bernard-Jean-Marie), employé à la compagnie des chemins de fer d'Orléans à Paris; membre de la commission des maisons à bon marché.
- Fournial (Jean-Alfred), à Bordeaux (Gironde); secrétaire sténographe en chef de la chambre de commerce de Bordeaux.
- Fulgence (Louis-Albert), cuisinier à Paris; nombreuses récompenses dans les expositions.
- Garel (Raoul), représentant en machines agricoles à Toulouse (Haute-Garonne); a contribué au développement de l'usage des machines agricoles dans le Midi; 15 ans de pratique.
- Garnier (Gilbert), constructeur à Carvol-d'Embernard (Nièvre); 42 ans de pratique.
- Gaté (Paul-Louis-André), architecte à Paris; vice-président de l'association des enfants de la Seine.
- Gaubert (Pierre-Alphonse), chef de division à la mairie de Toulouse (Haute-Garonne); organisation de concours agricoles; 23 ans de services.
- Gay (Léon-André-Charles), juge suppléant à Nogent-le-Rotrou (Eure-et-Loir); reconstitution de vignobles. Amélioration des races bovine et ovine.
- Gérard (Frédéric-Eugène), cultivateur vigneron aux Vertus (Marne); bonne tenue de son exploitation.
- Gibert (Louis-Joseph-Alexandre), cultivateur à Saint-Germain-les-Couilly (Seine-et-Marne); importants travaux d'assainissement et de drainage; plus de 40 ans de pratique.
- Girerd (Henri), président de l'union des pêcheurs à la ligne de Grenoble (Isère); repeuplement de cours d'eau. Collaboration à la répression du braconnage; 16 ans de pratique.
- Gobert (Henri-Théodore), trésorier adjoint de l'orphelinat des chemins de fer français à Paris.
- Gobillard (Justin), cultivateur à Ablancourt (Marne); propagation de l'emploi des engrais chimiques. Vice-secrétaire du syndicat agricole; 37 ans de pratique.
- Gobillot, maire d'Asnois (Nièvre).
- Gontier (Jean), agriculteur à Moulidars (Charente); plusieurs récompenses dans les concours; 30 ans de pratique.
- Granet (Albert), sous-préfet d'Apt (Vaucluse); services rendus à l'agriculture.
- Gravier (Antoine), négociant en vins à Laon (Aisne); vice-président du syndicat des négociants en vins de l'Aisne.
- Grégy (Henri-Aimé-Julien), entrepreneur de serrurerie à Meudon (Seine-et-Oise); 25 ans de pratique.
- Grummel (Joseph), maréchal à Lyon (Rhône); nombreuses récompenses dans les expositions; 35 ans de pratique.
- Guérin (Louis-Maximin), maréchal ferrant à Paris; 25 ans de pratique.
- Guibert (Gaston), cultivateur à Soulanges (Marne), vice-président du syndicat agricole de l'arrondissement. Vulgarisation de l'emploi des engrais chimiques; 32 ans de pratique.
- Guichard (Louis), propriétaire à Visan (Vaucluse); 20 ans de pratique.
- Guilbert (Joseph-Alexandre), propriétaire vigneron à Montlivault (Loir-et-Cher); 35 ans de pratique.
- Guillermin (François), agriculteur à Meaux (Rhône); mise en valeur d'une exploitation agricole; 65 ans de pratique.
- Guinier (Eugène), propriétaire éleveur à la Tranche (Vendée); président de la société d'assurances contre la mortalité du bétail; 20 ans de pratique.
- Halliot (Charles-Emile), employé principal à la compagnie des chemins de fer de l'Est à Paris; administrateur de l'orphelinat des chemins de fer français.
- Honney (Georges-Joseph), directeur de section à l'association philomathique à Paris.
- Hubert (Léon-Sylvain), vétérinaire en 1<sup>er</sup> au 12<sup>e</sup> régiment de cuirassiers à Rambouillet (Seine-et-Oise); 24 ans de services.
- Huet (Léon-Armand), peintre en fleurs à Vitry-sur-Seine (Seine); membre du comité des expositions de la section artistique à la société nationale d'horticulture de France.
- Hurlaux (Emile-Edouard), officier d'administration de 1<sup>re</sup> classe du service des subsistances militaires à Billancourt (Seine); auteur de plusieurs ouvrages sur l'agriculture; 31 ans de services.
- Jacquier (Valentin), cultivateur à Feissons-sur-Salins (Savoie); membre fondateur de plusieurs sociétés agricoles; 25 ans de pratique.
- Jaubert (H.), ancien sous-préfet, chef du cabinet du sous-secrétaire d'Etat au ministère de la justice.
- Jobert (Louis-Antoine), orchidophile amateur, conseiller municipal à Sceaux (Seine); 25 ans de pratique.
- Journiac (Bernard-Aristide), docteur médecin à Paris.
- Rahn (Michel-Eugène), officier d'administration principal du service des subsistances militaires à Paris; sous-directeur de l'école d'instruction des officiers d'administration de réserve; 38 ans de services.
- Kemmel (Marie-Maximin), ingénieur électricien à Chatou (Seine-et-Oise); plusieurs récompenses dans les expositions.
- Kieffer (Léon), rosériste à Bourg-la-Reine (Seine); récompenses dans les expositions; 35 ans de pratique.
- Laban, rédacteur au ministère de la guerre à Paris.
- Labat (Georges-Victor), commis principal des contributions indirectes à Blois (Loir-et-Cher); nombreux articles sur les questions agricoles.
- Lallart (Arthur), cultivateur à Lauwin-Planques (Nord); 25 ans de pratique.
- Lamotte (Alfred), conseiller municipal à Tulpigny (Aisne).
- Landé (Jean), expert en tonnellerie à Bordeaux (Gironde); président pendant trente ans du syndicat des camionneurs de Bordeaux; 40 ans de pratique.
- De Landes d'Aussac de Saint-Palais, sous-directeur du dépôt d'étalons Blois (Loir-et-Cher).
- Lebœuf (Marcel-Louis-Maurice), docteur en médecine, maire de Chasnay (Nièvre); président de la fédération départementale des sociétés de pêcheurs à la ligne de la Nièvre.
- Lebrun (Louis-Auguste), conducteur des ponts et chaussées à Mont-de-Marsan (Landes); président de la société de pisciculture de Mont-de-Marsan; 34 ans de services.

- Lecompte (François-Albert), brasseur à Brieulles-sur-Mer (Ardennes) : études et travaux pour adduction d'eaux de source.
- Lemonnier (Marcel-Emile), fabricant et distillateur de cidre à Beuzeville (Eure) : vice-président du syndicat général des cidres. Plusieurs récompenses ; 24 ans de pratique.
- Leroy (Jules-Aimé-Victor), agent voyer d'arrondissement à Dunkerque (Nord) : importants travaux concernant l'hydraulique agricole ; 25 ans de services.
- Lévêque de Vilmorin (Joseph-Marie-Philippe), marchand grainier à Paris : auteur d'importants ouvrages horticoles et agricoles. Membre du jury et lauréat dans les expositions françaises et étrangères ; 21 ans de pratique.
- Lidon (Jean-Baptiste, dit Ernest), constructeur de pétrins mécaniques à Paris.
- Linossier (Marius), architecte paysagiste à Paris : nombreuses récompenses ; 20 ans de pratique.
- Malval (Bazile-Michel), président fondateur de la caisse agricole de Vouziers (Ardennes).
- Manchet (Jules), agriculteur, maire de Méhers (Loir-et-Cher) ; 32 ans de pratique agricole.
- Manuel (René-Jean-Joseph-Justin), négociant à Paris : trésorier du syndicat général des cidres. Membre du jury dans les expéditions ; 20 ans de pratique.
- Marc (Anthime-Charles), négociant en vins à Paris : membre du jury au concours général agricole et dans les expositions françaises et étrangères ; 25 ans de pratique.
- Marcellin (Bienaimé), cultivateur au domaine de Boudaras à Mirabeau (Vaucluse) ; 15 ans de pratique.
- Maria (Alexandre), cuisinier à Paris : membre du comité d'initiative des expositions culinaires et cuisines régimentaires. Récompenses dans les concours et expositions culinaires.
- Martz (Charles-Auguste-Victor), représentant d'usines de fer et métaux à Paris : administrateur du jardin scolaire de Montrouge. Secrétaire de la chambre syndicale des poids et mesures.
- Masle (Jean-Baptiste), viticulteur à Maurecourt (Seine-et-Oise) ; 30 ans de pratique.
- Masseron (Louis-Martial), maraîcher à Gennevilliers (Seine) : perfectionnement des méthodes culturales ; 35 ans de pratique.
- Massin (Etienne-Alfred), employé à l'institut national agronomique à Paris ; 33 ans de services.
- Masson (Paul-Léon), agriculteur à Termes (Ardennes) : nombreuses récompenses ; 30 ans de pratique.
- Mathias (Auguste-Charles-Alexandre), dessinateur aux chemins de fer de l'Est à Paris : membre de la commission de contrôle de l'association fraternelle des employés et ouvriers des chemins de fer français.
- Matray (Jean-Marie), jardinier horticulteur à Lyon (Rhône) : lauréat et membre du jury dans de nombreux concours ; 20 ans de pratique.
- Maurice (Charles), horticulteur à Louveciennes (Seine-et-Oise) : nombreuses récompenses dans les concours et expositions ; 25 ans de pratique.
- Ménard (Charles-Armand), dit Dranem, président fondateur de la maison de retraite des artistes lyriques à Paris.
- Metenier (Jules-Jean), fabricant d'outillage horticole à Paris : plusieurs récompenses et membre du jury dans les concours et expositions.
- Michon (Etienne), agriculteur à la Chapelle-Hermier (Vendée) : vulgarisation de l'emploi des engrais chimiques ; 30 ans de pratique.
- Mietton (Lazare-Lucien), cultivateur, maire du Viviers (Savoie) : travaux de défrichements. Reconstitution de vignobles ; 40 ans de pratique.
- Millard (Jean-Charles), propriétaire à Nevers (Nièvre) ; 20 ans de pratique.
- Millière (Eugène), président de la société de pêche la Gaule Paris-Lyon-Méditerranée à Dijon (Côte-d'Or).
- Mocquillon (Jean-Louis), huissier à la Mothe-Achard (Vendée) : exploitation d'une ferme modèle ; 30 ans de pratique.
- Monredon (Jean-Antoine), propriétaire, maire d'Auzeville (Haute-Garonne) : 20 ans de pratique.
- Morange (André), chef de section à la société lyonnaise des forces motrices du Rhône à Cusset-Villeurbanne (Rhône) : importants travaux d'hydraulique agricole. Membre du jury du comice agricole ; 25 ans de pratique.
- Mougnard (Joseph), viticulteur, adjoint au maire de Fronton (Haute-Garonne) : plusieurs récompenses ; 30 ans de pratique.
- Mulet-Camus, conseiller municipal à la Neuville-Housset (Aisne).
- Naigeon (Jacques-Ernest), président de la société de pêche l'Union dijonnaise à Dijon (Côte-d'Or) : fondateur et vice-président de la fédération des sociétés de pêche du Centre-Est ; 20 ans de pratique.
- Nicolas (Hippolyte-Louis), négociant en vins, propriétaire viticulteur à Rivesaltes (Pyrénées-Orientales) : reconstitution de vignobles.
- Nivois (Pierre-Victor-Alcide), officier d'administration de l'intendance à Paris (Seine) : président de la commission de contrôle de la société la Vincennoise ; 30 ans de services.
- Noël, capitaine acheteur des remotes à Caen (Calvados).
- Parpillon-Cachoud (Pierre), agriculteur, maire de Bourdeau (Savoie) ; 35 ans de pratique.
- Patin (François-Joseph), dit Marc, industriel à Clichy-la-Garenne (Seine) : secrétaire général de la chambre parisienne de la teinturerie. Nombreux articles sur les questions d'alimentation et d'élevage ; 25 ans de pratique.
- Pauly (Henri-François), professeur à l'association philomatique à Vanves (Seine).
- Pélessier (Maurice-Henri), président de la société des pêcheurs à la ligne des Pyrénées-Orientales à Perpignan, secrétaire général de la fédération des sociétés de pêche du Sud-Ouest.
- Pernot (François), vice-président de la société les Parfaits pêcheurs à Lyon (Rhône).
- Petit (Eugène-Raoul), naturaliste à Paris : auteur d'ouvrages sur l'agriculture ; 20 ans de pratique.
- Picard (Albert), commissaire de la sociétés des courses de Dunkerque (Nord) ; 25 ans de pratique.
- Pichon (Eugène), cultivateur à Orgerus (Seine-et-Oise) : bonne tenue de son exploitation.
- Pieuchot, cultivateur à Pousseaux (Nièvre).
- Poiraud (Elie), agriculteur à la Tranche (Vendée) : nombreuses récompenses dans les concours ; 30 ans de pratique.
- Poiron (Prosper-Pierre-Marie), officier d'administration de 2<sup>e</sup> classe du service des subsistances militaires à Nantes (Loire-Inférieure) : auteur et collaborateur de plusieurs ouvrages agricoles ; 17 ans de services.
- Pontille (Joannès), négociant à Lyon (Rhône) : président fondateur du syndicat de défense des commerçants de l'alimentation. Auteur d'un ouvrage sur les fraudes ; 20 ans de pratique.
- Pottier (Alexandre-Clément), secrétaire du comité de l'enseignement technique de l'association polytechnique à Paris.
- Pradines (Paul-Jean-Joseph), industriel à Levallois-Perret (Seine) : secrétaire du comité des industries horticoles à la société nationale d'horticulture de France.
- Quénault (Georges-Armand), cultivateur à Sceaux (Seine) : 25 ans de pratique.
- Rabaron (Hilaire-Prosper), fabricant de machines agricoles à Montaux (Loir-et-Cher) : récompenses dans les concours.
- Radas (Augustin-Guillaume-Paul), sous-directeur du dépôt d'étalons de Saintes (Charente-Inférieure).
- Raymond (Paul), commis principal des contributions indirectes à Aiguebelle (Savoie) ; 15 ans de services.
- Redois (Pierre), agriculteur, maire de Coex (Vendée) ; 50 ans de pratique.
- Régis (Edgard-Justin), propriétaire à Paris : récompenses dans les expositions.
- Rémy (Lucien-Henri-Ernest), officier d'administration principal au service de santé à l'hôpital militaire de Rennes (Ille-et-Vilaine) : organisation et développement des jardins de nombreux établissements hospitaliers.
- Renault (Raoul-Jean-François), agent général de la maison Pernod fils à Lille (Nord) : expert de la répression des fraudes.
- Renault (Henri-Auguste-Louis), professeur à l'association philomatique à Paris : cours et conférence sur l'agriculture.
- Réveillaud (Eugène), commis des ponts et chaussées, détaché aux chemins de fer de l'Etat à Chartres (Eure-et-Loir) : nombreux articles sur les questions agricoles.
- Reynaud (Jean-Louis), agriculteur à Lentilly (Rhône) : trésorier de la caisse locale agricole, commissaire de surveillance de la mutuelle agricole incendie ; 30 ans de pratique.
- Reynaud (Mathieu), éleveur à Saintes-Maries-de-la-Mer (Bouches-du-Rhône) ; 50 ans de pratique.
- Reynaud (Jean-Louis), préposé aux fourrages militaires à Avignon (Vaucluse) ; 20 ans de pratique.
- Ribère (Eugène-Joseph), propriétaire viticulteur à Perpignan (Pyrénées-Orientales) : vice-président de la société des pêcheurs à la ligne des Pyrénées-Orientales ; 25 ans de pratique.
- Ricard, médecin à Agen (Lot-et-Garonne).
- Rivière (Edmond-Charles-Emile), docteur en médecine à Rennes (Ille-et-Vilaine) : directeur de l'école de tir et de préparation militaire de Rennes. Création d'un colombier modèle de pigeons voyageurs. Nombreuses conférences.
- Robaut (Eugène-Philippe-Louis), architecte départemental et de la cour d'appel de Douai (Nord) : installation de plusieurs abattoirs publics.
- Robin (Emile-Eléonore), cultivateur à Courcouronnes (Seine-et-Oise) ; 15 ans de pratique.
- Roman (Germain-Auguste), cultivateur à Rasteau (Vaucluse) : expertises agricoles ; 35 ans de pratique.
- Ronger (Emmanuel-Louis), dit « Gardel-Hervé », auteur dramatique, ex-propriétaire rural à Paris ; création de prairies artificielles ; 24 ans de pratique.
- Rosengart (Sylvain), fabricant d'ustensiles pour la laiterie à Paris : création d'une usine pour fabrication d'accessoires de machines agricoles. Invention de plusieurs appareils pour la stérilisation du lait. Administrateur de plusieurs sociétés commerciales.
- Roussel (Louis), président de la société de pêche fougéroise à Fougères (Ille-et-Vilaine) : création d'un établissement de pisciculture en vue du repeuplement des rivières et cours d'eau.
- Roussel (Calixte-Antoine), directeur du patronage de l'asile de Saint-Léonard à Couzon-au-Mont-d'Or (Rhône) : plusieurs récompenses dans les concours ; 30 ans de pratique.
- Roux (Maurice-Louis-Jean), négociant en fourrures à Paris ; 40 ans de pratique.
- Rübel (Eugène-Georges), directeur de cours et professeur à l'association philomatique à Paris.
- Rue (Jean-Olivier), chef de bureau à la compagnie d'Orléans à Nantes (Loire-Inférieure) : président de section de l'association fraternelle des employés et ouvriers des chemins de fer français.
- Ruey (Nicolas), huissier audencier à Charenton (Seine) : secrétaire général de la Vincennoise.
- Sarret (Géraud-Jean-Marie), ingénieur constructeur à Ham (Somme) : nombreuses récompenses dans les concours et expositions.
- Schneider (Jean-Séraphin-Arthur), dessinateur aux chemins de fer du Nord à Levallois-Perret (Seine) : membre du comité de section de l'association fraternelle des employés et ouvriers des chemins de fer français.
- Simonnet (Elie), agriculteur à Hauviné (Ardennes) : nombreuses récompenses dans les concours ; 21 ans de pratique.
- Soudan (Georges), viticulteur, maire de Ternay (Loir-et-Cher) : reconstitution de vignobles.
- Soulié (Jean), négociant à Paris : articles sur les questions agricoles ; 18 ans de pratique.
- Suzanne (Jean-Baptiste), agriculteur à Carrières-sur-Seine (Seine-et-Oise) ; 40 ans de pratique.
- Thibaudat, propriétaire à Poiseux (Nièvre).
- Thiculeux, officier d'administration du service d'état-major, détaché au palais de l'Élysée à Paris.

Tognet-Bruchet (Jean-Baptiste), agriculteur à Sainte-Marie-de-Cuines (Savoie); reconstitution de vignobles; 25 ans de pratique.

Torrens (Antoine-Pierre-Jeah), contrôleur des douanes à Paris; 18 ans de services.

Toubert (Marcel-Pierre-Joseph), sous-chef de bureau à l'administration centrale des finances à Paris; nombreux articles sur les questions économiques et douanières.

Touilloux (Claude), jardinier à Sceaux (Seine); 30 ans de pratique.

Tricoche (Eugène), négociant et propriétaire à Port-Sainte-Foy (Dordogne); membre du jury et grand prix dans plusieurs expositions.

Trilha (Joseph-Jean-François), représentant de commerce à Perpignan (Pyrénées-Orientales); trésorier de la société des pêcheurs à la ligne des Pyrénées-Orientales.

Vanhoucke (Gaston), courtier en blés à Douai (Nord); services rendus à l'agriculture dans sa région.

Vaillant (Jules-Louis), industriel à Vincennes (Seine); 30 ans de pratique.

Vibert (François), cultivateur à Saint-Offenge-Dessus (Savoie); président fondateur de la mutuelle-bétail de Saint-Offenge; 42 ans de pratique.

Vivot (Louis-Auguste), conducteur municipal des travaux de la ville de Paris; professeur à l'association polytechnique.

A l'occasion du concours général agricole de Paris, par décrets et par arrêtés en date du 27 mai 1914, la décoration du Mérite agricole a été conférée aux personnes ci-après désignées :

*Grade de commandeur.*

M. Marois (Gabriel-Constant-Etienne), secrétaire général de la société des aviculteurs français à Versailles (Seine-et-Oise). Officier du 22 mai 1905.

*Grade d'officier.*

MM.  
Boutrolle (Amédée), constructeur de machines agricoles à Poilly-sur-Serein (Yonne). Chevalier du 16 juin 1906.

Lepage-Viger (Charles-Marie-Jules), docteur médecin à Orléans (Loiret). Chevalier du 22 mai 1905.

Mignard (Louis-Constant), aviculteur à Limay (Seine-et-Oise). Chevalier du 3 août 1904.

*Grade de chevalier.*

MM.  
Barris (Jean-Marie-Joseph), propriétaire à la Calle (Algérie) et à Paris; travaux hydrauliques. Récompenses dans les expositions pour ses produits. Membre du jury du concours général agricole.

Berthier (François-Emile), chef surveillant du camionnage de la compagnie d'Orléans à Paris; services rendus depuis de nombreuses années dans la direction du camionnage des machines et des produits aux concours généraux agricoles.

Charlot (Philippe), aviculteur à Lamotte-Beuvron (Loir-et-Cher); nombreuses récompenses. Lauréat du prix d'honneur des volailles vivantes au concours général de 1911.

Daire, professeur à l'école d'industrie de laiterie à Surgères (Charente-Inférieure); commissaire aux concours généraux agricoles.

Dupinot (Eugène-Gaston), propriétaire, maire de Payzac (Dordogne); travaux de défrichements. Vice-président du comice de Lanouaille. Membre du jury du concours général agricole.

Juillard (François), fromager-caviste à Melun (Seine-et-Marne); nombreuses récompenses. Lauréat du concours général agricole.

Legras (Henri-Eugène), agriculteur à Besny-Loizy (Aisne); secrétaire du comice agricole de Laon. Lauréat de quatre prix pour ses animaux gras de l'espèce bovine au concours général de 1911.

Montero (Pierre-Jean-Gabriel), aviculteur à Courbevoie (Seine); secrétaire adjoint, bibliothécaire de la société d'aviculture de France. Commissaire au concours général agricole.

Sontag (Gérard-Victor), chef des cultures méridionales de la maison Vilmorin à Antibes (Alpes-Maritimes); plusieurs récompenses; 25 ans de pratique.

Thévenot (Gustave-Charles-Albert), négociant en vins à Ablon (Seine-et-Oise); expert dans divers concours agricoles. Membre du jury des concours généraux agricoles.

Vion (Raphaël), conseiller d'arrondissement, agriculteur à Saints (Seine-et-Marne); conférences agricoles. Membre du jury des concours agricoles.

Par arrêté du ministre de l'agriculture en date du 2 août 1911, rendu sur la proposition du conseiller d'Etat directeur général des eaux et forêts :

M. Liévremont (Joseph-Aimé), ancien élève diplômé de l'école d'enseignement technique et professionnel des Barres, garde domanial des eaux et forêts de 1<sup>re</sup> classe à la maison forestière de Montaloyer, commune d'Urçay (Allier), est nommé brigadier domanial des eaux et forêts de 3<sup>e</sup> classe, chargé spécialement du service de la pêche au poste non logé du Buisson (Dordogne), brigade n° 3 du cantonnement de Périgueux, en remplacement de M. Barraud, qui a reçu une autre destination (1<sup>er</sup> tour réservé).

M. Gilloux (Joseph), garde domanial des eaux et forêts de 1<sup>re</sup> classe au poste non logé de Saint-Martin-d'Entraunes (Alpes-Maritimes), triage n° 5 du cantonnement de Puget-Théniers, est nommé brigadier domanial des eaux et forêts de 3<sup>e</sup> classe au poste non logé de Sospel, même département, brigade n° 1 du cantonnement de Menton, en remplacement de M. Liautaud, qui a reçu une autre destination (2<sup>e</sup> tour).

M. Henry (Léon-Eugène), ancien élève diplômé de l'école d'enseignement technique et professionnel des Barres, garde domanial des eaux et forêts de 1<sup>re</sup> classe à la maison forestière de la Platière, commune du Nans (Jura), triage n° 2 du cantonnement de Champagnole, est nommé brigadier domanial des eaux et forêts de 3<sup>e</sup> classe au poste non logé de Jeurro, même département, brigade n° 2 du cantonnement de Saint-Claude, en remplacement de M. Roussillon, qui a reçu une autre destination (1<sup>er</sup> tour réservé).

M. Frégey (Alexandre), brigadier domanial des eaux et forêts de 1<sup>re</sup> classe à la maison forestière de Monceuil, commune de Francheville (Côte-d'Or), brigade n° 3 du cantonnement de Molo, est appelé, avec son grade et sa classe, au poste non logé de Saint-Germain-le-Rocheux, même département, brigade n° 2 du cantonnement de Châtillon Sud, en remplacement de M. Bornot, retraité.

M. Mairet (Georges-Félix), garde domanial des eaux et forêts de 1<sup>re</sup> classe au poste non logé de Boudreville, triage n° 1 du cantonnement de Recey-sur-Ource Nord (Côte-d'Or), est nommé brigadier domanial des eaux et forêts de 3<sup>e</sup> classe au poste non logé de Riel-les-Eaux, brigade n° 1 du cantonnement de Châtillon Nord, même département, en remplacement de M. Prunot, démissionnaire (2<sup>e</sup> tour).

M. Belin (Auguste-Jules-Amédée), garde domanial des eaux et forêts de 1<sup>re</sup> classe à la maison forestière de Tête-de-Maisey, commune de Maisey (Côte-d'Or), est nommé brigadier domanial des eaux et forêts de 3<sup>e</sup> classe à la maison forestière de Monceuil, commune de Francheville, même département, brigade n° 3 du cantonnement de Molo, en remplacement de M. Frégey, qui reçoit une autre destination (2<sup>e</sup> tour).

M. Huchon (Jules-René-François), garde domanial des eaux et forêts de 1<sup>re</sup> classe à la maison forestière de la Grande Réserve, commune de Villiers-le-Duc (Côte-d'Or), triage n° 3 du cantonnement de Châtillon Sud, est appelé, avec son grade et sa classe, à la maison forestière de Tête-de-Maisey, commune de Maisey, même département, triage n° 2 du même cantonnement, en remplacement de M. Belin, promu au grade supérieur.

M. Guieu (Auguste-Virgile), garde domanial des eaux et forêts de 1<sup>re</sup> classe au poste non logé de Saint-Pons (Basses-Alpes), triage n° 1 du cantonnement de Barcelonnette Ouest, est nommé brigadier domanial des eaux et forêts de 3<sup>e</sup> classe au poste non logé de la Condamine, même département, brigade n° 1 du cantonne-

ment de Barcelonnette Est, en remplacement de M. Jaubert, retraité (2<sup>e</sup> tour).

M. Nevière (Louis-Marius), garde domanial des eaux et forêts de 1<sup>re</sup> classe au poste non logé de Saint-Vincent-de-Noyers (Basses-Alpes), triage n° 7 du canton de Sisteron, est nommé brigadier domanial des eaux et forêts de 3<sup>e</sup> classe au poste non logé de Faucon, même département, brigade n° 2 du cantonnement de Barcelonnette Est, en remplacement de M. Audifred, retraité (2<sup>e</sup> tour).

M. Millot (Alain-Edme), garde domanial des eaux et forêts de 1<sup>re</sup> classe à la maison forestière de Chavaudon, commune de Lusigny (Aube), triage n° 1 du cantonnement de Troyes Est, est nommé brigadier domanial des eaux et forêts de 3<sup>e</sup> classe au poste non logé de Villiers-Louis (Yonne), brigade n° 2 du cantonnement de Sens, en remplacement de M. Blandin, retraité (2<sup>e</sup> tour).

M. Pauron (François), garde domanial des eaux et forêts de 1<sup>re</sup> classe au poste non logé des Sièges (Yonne), triage n° 3 du cantonnement de Sens, est nommé brigadier domanial des eaux et forêts de 3<sup>e</sup> classe à la maison forestière de Saint-Jean, commune de Bierry-les-Belles-Fontaines, même département, brigade n° 1 du cantonnement d'Avallon Nord, en remplacement de M. Guyon, retraité (2<sup>e</sup> tour).

M. Matriolet (Constant-François), garde domanial des eaux et forêts de 2<sup>e</sup> classe au poste non logé des Crottes (Hautes-Alpes), triage n° 6 du cantonnement d'Embrun Sud, est appelé, avec son grade et sa classe, à la maison forestière des Grands-Bois, commune de Châteauneuf (Nièvre), triage n° 2 du cantonnement de Donzy, en remplacement de M. Thiéblot, retraité.

M. Grosbois (Louis), garde domanial des eaux et forêts de 1<sup>re</sup> classe, chargé spécialement du service de la pêche au poste non logé de Bourges (Cher), triage n° 2 du cantonnement de Bourges Est, est appelé, avec son grade et sa classe, à la maison forestière de Soudrain, commune de Sainte-Lunaize, même département, triage n° 2 du cantonnement de Bourges Ouest, en remplacement de M. Peudecerf, retraité.

M. Salmon (Ernest), garde domanial des eaux et forêts de 1<sup>re</sup> classe, chargé spécialement du service de la pêche au poste non logé du Pin (Indre), triage n° 14 du cantonnement d'Issoudun, est appelé en la même qualité et avec sa classe au poste non logé de Bourges, triage n° 2 du cantonnement de Bourges Est, en remplacement de M. Grosbois, qui reçoit une autre destination.

M. Prost (Marie-Claude-Emile), ex-caporal au 56<sup>e</sup> régiment d'infanterie, demeurant à Saillernard (Saône-et-Loire), nommé par arrêté du 23 juin 1911 garde domanial des eaux et forêts de 2<sup>e</sup> classe à la maison forestière d'Arvières, commune de Lochieu (Ain), triage n° 8 du cantonnement d'Artemare, et non installé, est appelé, en la même qualité, au poste non logé de Vindey (Saône-et-Loire), triage n° 9 du cantonnement de Charolles, en remplacement de M. Voidey, qui a reçu une autre destination.

M. Chabannier (Isidore-Jean-Eugène), garde domanial des eaux et forêts de 1<sup>re</sup> classe au poste non logé de Saint-Julien-de-Chapteuil (Haute-Loire), triage n° 4 du cantonnement d'Yssingaux, est appelé, avec son grade et sa classe, au poste non logé de Riom-ès-Montagne (Cantal), triage n° 3 du cantonnement de Mauriac, en remplacement de M. Tible, promu au grade supérieur.

M. Maury (Louis), garde domanial des eaux et forêts de 1<sup>re</sup> classe au poste non logé de la Chapelette, commune de Saint-Julien-de-Chapteuil (Haute-Loire), triage n° 5 du cantonnement d'Yssingaux, est appelé, avec son grade et sa classe, au poste non logé de Saint-Julien-de-Chapteuil, même département, triage n° 4 du cantonnement d'Yssingaux, en remplacement de M. Chabannier, qui reçoit une autre destination.

M. Saulcoy (Joseph-Marius), garde domanial des eaux et forêts de 1<sup>re</sup> classe au poste non logé de Vinca (Pyrénées-Orientales), triage n° 5 du cantonnement de Prades Est (poste supprimé), est appelé, avec son grade et sa classe, au poste non logé de Maquixanes, même département, triage n° 1 du même cantonnement (nouvelle organisation).

M. Dhomps (Pierre-Hippolyte), garde domanial de 1<sup>re</sup> classe au poste non logé de Bol-

quère (Pyrénées-Orientales), triage n° 1 du cantonnement de Montlouis Ouest, est appelé, avec son grade et sa classe, au poste non logé de Tantavel, même département, triage n° 6 du cantonnement de Prades Est (nouvelle organisation).

Par arrêté du 3 août 1911, le ministre de l'agriculture a décidé que les concours nationaux agricoles seraient supprimés.

Il a décidé en outre qu'il serait institué annuellement, et à partir de 1912, huit concours centraux qui auront lieu périodiquement dans chaque département, à l'occasion de la distribution des récompenses de la prime d'honneur. Les concours centraux seront intermédiaires entre le concours général de Paris et les concours spéciaux de races; ils seront organisés de manière à compléter l'institution des concours spéciaux de races et ils auront pour but de permettre aux agriculteurs de parfaire leur instruction professionnelle en mettant sous leurs yeux l'ensemble des races d'animaux, de produits et de machines agricoles qui intéressent directement leur département.

Les concours centraux auront lieu, en 1912, dans les départements ci-après désignés : Ardennes, Bouches-du-Rhône, Cher, Gironde, Savoie, Somme, Vienne, Haute-Vienne.

### Ministère de la guerre.

*Erratum au Journal officiel du 1<sup>er</sup> août 1911 : page 6516 (tour de service colonial des officiers d'infanterie coloniale à la date du 1<sup>er</sup> août 1911), capitaines, après 1 Mailles, ajouter : « 1 bis Soubiran, 4<sup>e</sup>, 7 août 1907 ».*

### Ministère de la marine.

Par décision présidentielle du 4 août 1911, M. le contre-amiral Gauchet (D.-M.) a été nommé au commandement d'une division de la 1<sup>re</sup> escadre.

Par décision ministérielle du 4 août 1911, il a été accordé :

A M. le lieutenant de vaisseau Bernadac (A.-J.-M.-V.), du port de Cherbourg, un congé pour affaires personnelles de trois mois, à demi-solde, avec distraction de la liste d'embarquement, pour compter du 1<sup>er</sup> août 1911.

A M. l'enseigne de vaisseau de 1<sup>re</sup> classe Dubois (A.-G.), du port de Cherbourg, un congé pour affaires personnelles de trois mois, à demi-solde, avec distraction de la liste d'embarquement, pour compter du lendemain du jour de son débarquement à Marseille.

A M. l'enseigne de vaisseau de 1<sup>re</sup> classe de Regnault de Bellescize (H.-J.-J.-M.), du port de Toulon, un congé de convalescence de trois mois, à solde entière, pour compter du 30 juillet 1911.

Par décision ministérielle du 5 août 1911, il a été accordé à M. le lieutenant de vaisseau de Bréda (A.-M.-G.-G.), du port de Cherbourg, un congé, sans solde et hors cadres, pour servir à la maison Harlé et C<sup>e</sup>, 26, avenue de Suffren, à Paris, à compter du 8 août 1911.

Par décision ministérielle du 1<sup>er</sup> août 1911, ont été promus et nommés dans le personnel des agents techniques du service des constructions navales, pour compter du 1<sup>er</sup> août 1911 :

#### SECTION DES TRAVAUX

##### *A l'emploi d'agent technique de 1<sup>re</sup> classe de travaux.*

1<sup>er</sup> tour (ancienneté). M. Le Dorze (Jean-Marie), agent technique de 2<sup>e</sup> classe à Lorient, en remplacement de M. Simon (V.-G.), agent technique de 1<sup>re</sup> classe à Cherbourg, retraité le 1<sup>er</sup> août 1911.

2<sup>e</sup> tour (choix). M. Godard (Donatien-Jules), agent technique de 2<sup>e</sup> classe à Indret, en remplacement de M. Renaud, agent technique de 1<sup>re</sup> classe à Lorient, retraité le 1<sup>er</sup> août 1911.

3<sup>e</sup> tour (choix). M. Clavurier (Jean-Eugène), agent technique de 2<sup>e</sup> classe à Rochefort (Saïgon), en remplacement de M. Simon (D.-M.), agent technique de 1<sup>re</sup> classe à Rochefort, retraité le 1<sup>er</sup> août 1911.

##### *A l'emploi d'agent technique de 2<sup>e</sup> classe de travaux.*

1<sup>er</sup> tour (ancienneté). M. Morin (Jean-Baptiste-Bienaimé), agent technique de 3<sup>e</sup> classe à Cherbourg, en remplacement de M. Babeau, agent technique de 2<sup>e</sup> classe à Rochefort, retraité le 25 juillet 1911.

2<sup>e</sup> tour (choix). M. Rivailon (Théophile-Pierre-Joseph), agent technique de 3<sup>e</sup> classe à Guérogny, en remplacement de M. Meissirel, agent technique de 2<sup>e</sup> classe à Toulon, retraité le 1<sup>er</sup> août 1911.

3<sup>e</sup> tour (choix). M. Chevallier (Adolphe-Pierre), agent technique de 3<sup>e</sup> classe à Lorient, en remplacement de M. Le Dorze, promu.

1<sup>er</sup> tour (ancienneté). M. Le Roy (Henri-Albert), agent technique de 3<sup>e</sup> classe à Cherbourg, en remplacement de M. Godard, promu.

2<sup>e</sup> tour (choix). M. Callac (Guillaume-Ernest-Marie), agent technique de 3<sup>e</sup> classe à Paris, en remplacement de M. Clavurier, promu.

#### SECTION DES ÉTUDES

##### *A l'emploi d'agent de 1<sup>re</sup> classe.*

3<sup>e</sup> tour (choix). M. Fenard (Henri-Paul-Joseph), agent de 2<sup>e</sup> classe à Cherbourg, en remplacement de M. Huet, agent de 1<sup>re</sup> classe, placé en congé, sans solde et hors cadres, du 15 juillet 1910.

##### *A l'emploi d'agent de 2<sup>e</sup> classe.*

3<sup>e</sup> tour (choix). M. Caradec (François-Marie-Toussaint), agent de 3<sup>e</sup> classe à Brest, en remplacement de M. Fenard, promu.

##### *A l'emploi d'agent technique de 3<sup>e</sup> classe. (Nouvelle formation.)*

#### A CHERBOURG

2<sup>e</sup> tour (2<sup>e</sup> liste, chefs ouvriers et ouvriers de spécialités). M. Aubrée (Pierre), chef ouvrier charpentier menuisier, en remplacement numérique de M. Lohen, agent technique de 3<sup>e</sup> classe d'études, décédé le 11 juillet 1911.

3<sup>e</sup> tour (2<sup>e</sup> liste, chefs ouvriers et ouvriers de spécialités). M. Renouf (Albert), chef ouvrier chaudronnier en fer, en remplacement de M. Simon, agent technique de 1<sup>re</sup> classe de travaux, retraité le 1<sup>er</sup> août 1911.

1<sup>er</sup> tour (1<sup>re</sup> liste, élèves de l'école technique supérieure). M. Leroux (Pierre), élève de l'école technique supérieure, en remplacement de M. Dumortier, agent technique de 3<sup>e</sup> classe de travaux, retraité le 1<sup>er</sup> août 1911.

#### A BREST

1<sup>er</sup> tour (1<sup>re</sup> liste, à défaut 2<sup>e</sup> liste, chefs ouvriers et ouvriers de spécialités). M. Guillaumou (Edmond), ouvrier dessinateur, en remplacement de M. Bouvier, agent technique de 3<sup>e</sup> classe de travaux, retraité le 1<sup>er</sup> août 1911.

2<sup>e</sup> tour (2<sup>e</sup> liste, chefs ouvriers et ouvriers de spécialités). M. Courtès (Jean), chef ouvrier dessinateur, en remplacement numérique de M. Lefebvre, agent principal de 1<sup>re</sup> classe d'études, retraité le 1<sup>er</sup> août 1911.

#### A LORIENT

3<sup>e</sup> tour (2<sup>e</sup> liste, chefs ouvriers et ouvriers de spécialités). M. Le Mouel (Joseph), chef ouvrier chaudronnier, en remplacement numérique de M. Renaud, agent technique de 1<sup>re</sup> classe de travaux, retraité le 1<sup>er</sup> août 1911.

#### A ROCHEFORT

3<sup>e</sup> tour (2<sup>e</sup> liste, chefs ouvriers et ouvriers de spécialités). M. Gabillard (Fernand), chef ouvrier voilier en remplacement numérique de M. Si-

mon, agent technique de 1<sup>re</sup> classe de travaux, retraité le 1<sup>er</sup> août 1911.

#### A TOULON

2<sup>e</sup> tour (2<sup>e</sup> liste, chefs ouvriers et ouvriers de spécialités). M. Schivo (Marius), chef ouvrier forgeron au massif, en remplacement numérique de M. Meissirel, agent technique de 2<sup>e</sup> classe de travaux, retraité le 1<sup>er</sup> août 1911.

#### A PARIS

2<sup>e</sup> tour (2<sup>e</sup> liste, chefs ouvriers et ouvriers de spécialités). M. Méniger (Jacques), chef ouvrier à la section technique à Paris, en remplacement numérique de M. Babeau, agent technique de 2<sup>e</sup> classe de travaux à Rochefort, retraité le 25 juillet 1911 (art. 2 de l'arrêté ministériel du 18 juin 1910).

Par décision ministérielle du 4 août 1911, M. Cloastre (Louis-Pierre), agent technique de 3<sup>e</sup> classe d'études du service des constructions navales, à Cherbourg, a été désigné pour continuer ses services à Brest (application des circulaires des 10 août 1904 et 9 février 1910 — B. O.).

### Ministère du travail et de la prévoyance sociale.

Le ministre du travail et la prévoyance sociale et le ministre des finances,

Vu l'article 3 de la loi du 5 avril 1910 :

Vu l'article 31 du décret, portant règlement d'administration publique en date du 25 mars 1911 :

Vu l'arrêté du 25 avril 1911, pris en exécution de l'article 39 du décret du 25 mars 1911 :

Vu l'avis favorable des préfets des départements intéressés,

#### Arrêtent :

Art. 1<sup>er</sup>. — Sont autorisées à se charger, pour ceux de leurs adhérents qui en feront la demande, de l'encaissement des versements obligatoires ou facultatifs effectués en vertu des articles 2 et 36 de la loi du 5 avril 1910, les sociétés de secours mutuels dont les noms suivent :

#### ARDÈCHE

Société de secours mutuels la Solidarité, n° 53, à Flaviae.

Société de secours mutuels l'Union des travailleurs, n° 6, à Annonay.

#### ARDENNES

Société de secours mutuels de Neufmanil, n° 17.

#### CHARENTE-INFÉRIEURE

Société de secours mutuels de Saint-Clément-des-Baleines, n° 53.

#### DOUBS

Société de secours mutuels J.-B. Weibel et C<sup>e</sup>, n° 39, à Novillars.

#### DRÔME

Société de secours mutuels l'Espérance valentinoise, n° 173, à Valence.

Société de secours mutuels la Prévoyance, n° 3, à Tain.

Société de secours mutuels la Fraternelle, n° 87, à Châtillon-en-Diois.

Société de secours mutuels des sapeurs-pompiers de Valence, n° 10.

Société de secours mutuels la Solidarité lorientaise, n° 167, à Lorient.

#### EURE-ET-LOIR

Société de secours mutuels dite de Saint-Roch, n° 10, à Chartres.

#### GARD

Société de secours mutuels de la colonie corse, n° 235, à Nîmes.

Société de secours mutuels la Parfaite union des ouvriers maçons et tailleurs de pierre de la ville de Nîmes, n° 73.

Société de secours mutuels de Calvisson, n° 91.

Société de secours mutuels de Cavirac, n° 47.

Société de secours mutuels des ouvriers chapeliers de la ville de Nîmes, n° 53.

Société de secours mutuels l'Union militaire, n° 197, à Nîmes.

Société de secours mutuels la Colonie ardéchoise, n° 266, à Nîmes.

Société de secours mutuels la Prévoyance féminine, n° 353, à Nîmes.

Société de secours mutuels l'Union aveyronnaise, n° 367, à Nîmes.

Société de secours mutuels l'Union des cuisiniers, garçons d'hôtels et parties similaires de la ville de Nîmes, n° 153.

Société de secours mutuels la Fraternelle, n° 349, à Aubarne, commune de Sainte-Anastasia.

Société de secours mutuels la Bienfaitante, n° 361, à Aiguévives.

Société de secours mutuels de Bréau et Mars, n° 331, à Bréau.

Société de secours mutuels la Bienveillante, n° 436, à Caveirac.

Société de secours mutuels le Progrès, n° 326, à la Rouvière.

Société de secours mutuels la Fraternelle, n° 194, à Ledenon.

Société de secours mutuels de Meynes, n° 298.

Société de secours mutuels l'Union, n° 406, au Mazel, commune de Notre-Dame de la Rouvière.

Société de secours mutuels l'Humanité, n° 208, à Molières et Meyrannes.

Société de secours mutuels la Fraternelle, n° 195, à Junas.

Société de secours mutuels la Fraternelle, n° 200, à Laudun.

Société de secours mutuels l'Amicale, n° 373, à Estézargues.

Société de secours mutuels la Liracaine, n° 363, à Lirac.

Société de secours mutuels et pensions de retraite pour la vieillesse des deux sexes, n° 197, à Nîmes.

Société de secours mutuels des anciens combattants de 1870-71 et anciens militaires, n° 179, à Nîmes.

Société de secours mutuels l'Alliance des cuisiniers de Nîmes, n° 268, à Nîmes.

Société de secours mutuels des préparateurs en pharmacie du Gard et des départements limitrophes, n° 394, à Nîmes.

Société de secours mutuels de Bernis, n° 121.

#### GARONNE (HAUTE-)

Société de secours mutuels Nativité de la Vierge, n° 181, établie à Nailloux.

Société de secours mutuels la Rucho mutualiste, n° 149, à Toulouse.

#### GIRONDE

Société de secours mutuels la Fraternité, n° 498, à Bordeaux.

Société de secours mutuels les Pères de famille réunis, n° 158, à Blaye.

Société de secours mutuels des employés de Paris-Bordeaux, n° 992, à Bordeaux.

Société de secours mutuels la Charité fraternelle, n° 659, à Lége.

Société de secours mutuels de Saint-Jean-de-Graves, n° 1016.

Société de secours mutuels l'Union renaissante, n° 565, à Bordeaux.

Société de secours mutuels la Fraternelle des Deux-Charentes, n° 763, à Bordeaux.

Société de secours mutuels la Mutuelle, n° 755, à Brach.

#### HÉRAULT

Société de secours mutuels la Mutuelle puissaliconnaise, n° 376, à Puissalicon.

Société de secours mutuels la Solidarité, n° 368, à Nissan.

Société de secours mutuels la Catalogne, n° 221, à Béziers.

Société de secours mutuels la Fraternelle, n° 195, à Puisserguier.

Société de secours mutuels l'Union, n° 250, à Siran.

Société de secours mutuels les Ouvriers tonneliers, foudriers et parties similaires, n° 217, à Montpellier.

Société de secours mutuels de la commune de Saint-Aunès, n° 173.

Société de secours mutuels l'Union des classes, n° 450, à Nefflès.

Société de secours mutuels du personnel de l'usine Martignier, n° 364, à Agde.

Société de secours mutuels la Prévoyance, n° 525, à Agel.

Société de secours mutuels d'Antignac, n° 151.

Société de secours mutuels la Prévoyante, n° 438, à Félines-Hautpoul.

Société de secours mutuels la Fraternelle, n° 456, à Caylar.

Société de secours mutuels la Fraternelle, n° 576, à Saint-Jean-de-Fos.

Société de secours mutuels la Société amicale et de solidarité des familles réunies l'Humanitaire, n° 575, à Lieuran-Cabrières.

Société de secours mutuels des ouvriers sur métaux, n° 563, à Montpellier.

Société de secours mutuels la Solidarité, n° 558, à Marseillan.

Société de secours mutuels la Prévoyance lignanaise, n° 522, à Lignan.

#### ILLE-ET-VILAINE

Société de secours mutuels des cantonniers du service vicinal, n° 19, à Rennes.

Société de secours mutuels des tanneurs, corroyeurs, mégissiers de Rennes, n° 25.

#### LOIR-ET-CHER

Société de secours mutuels dite la Vendômoise, n° 5, à Vendôme.

#### LOIRE

Société de secours mutuels l'Union ouvrière, n° 360, à Mornand.

Société de secours mutuels des anciens militaires de la 25<sup>e</sup> division, n° 442, à Saint-Etienne.

Société de secours mutuels des ouvriers réunis de la commune de Champdieu, n° 294.

Société de secours mutuels la Caisse mutuelle de retraite du syndicat agricole de Neulise, n° 393.

Société de secours mutuels de Meylien-Monfrond, n° 364.

Société de secours mutuels l'Union métallurgique roannaise, n° 136, à Roanne.

Société de secours mutuels la Prévoyance féminine des ouvrières, n° 178, à Saint-Chamond.

Société de secours mutuels la Fraternelle des anciens militaires de Boën, n° 192.

Société de secours mutuels de Champdieu, n° 301.

Société de secours mutuels la Cordelloise, n° 236, à Cordel.

#### LOIRE-INFÉRIEURE

Société de secours mutuels des employés du commerce et de l'industrie de la ville de Nantes et banlieue, n° 91, à Nantes.

Société de secours mutuels de Machecoul, n° 77.

#### LOIRET

Société de secours mutuels des jardiniers d'Orléans, n° 171, à Orléans.

#### LOT-ET-GARONNE

Société de secours mutuels de Castelmoron n° 95.

Société de secours mutuels de Fauillet, n° 259.

Société de secours mutuels la Fraternelle duraquoise, n° 237, à Duras.

Société de secours mutuels de Saint-François de-Salles, n° 36, à Aiguillon.

Société de secours mutuels de femmes la Prévoyante, n° 153, à Vianne.

Société de secours mutuels d'économie et de prévoyance de Colayrac-Saint-Cirq, n° 13.

#### MEUSE

Société de secours mutuels la Mutuelle des travailleurs, n° 87, à Ligny-en-Barrois.

Société de secours mutuels de Chonville, n° 95.

#### NORD

Société de secours mutuels l'Égalité, n° 626, à Maubeuge.

Société de secours mutuels de Pont-sur-Sambre, n° 674.

Société de secours mutuels des anciens sous-officiers et militaires retraités ou décorés de l'arrondissement de Cambrai, n° 911, à Cambrai.

Société de secours mutuels la Populaire, n° 659, à Louvroil.

Société de secours mutuels la Mutuelle watrelosienne, n° 1171, à Watrelos.

Société de secours mutuels la Mutuelle de la fédération des associations des écoles publiques de garçons et de filles de Watrelos, n° 1456, à Watrelos.

Société de secours mutuels Association fraternelle des décorés de la médaille militaire de l'arrondissement de Valenciennes, n° 660, à Valenciennes.

Société de secours mutuels la Souveraine, n° 661, à Maubeuge.

Société de secours mutuels l'Union des prévoyants, n° 645, à Flers-lez-Lille.

Société de secours mutuels la Mutuelle lannoyenne, n° 1073, à Lannoy.

Société de secours mutuels la Jeunesse mutualiste beauvoisienne, n° 1054, à Beauvois.

#### PUY-DE-DÔME

Société de secours mutuels des sapeurs-pompiers de Soulasse, n° 105, à Veyre-Mouton.

#### PYRÉNÉES-ORIENTALES

Société de secours mutuels des anciens officiers des armées de terre et de mer du département des Pyrénées-Orientales, n° 195, à Perpignan.

#### RHÔNE

Société de secours mutuels des sapeurs-pompiers de Cours, n° 46.

Société de secours mutuels des femmes de Tarare, n° 52, à Tarare.

Société de secours mutuels des maîtres fabricants d'étoffes de soie et autres professions, n° 12 à Lyon.

#### SAÔNE-ET-LOIRE

Société de secours mutuels des horticulteurs, n° 117, à Mâcon.

#### SEINE

Société de secours mutuels la Prévoyance commerciale, n° 741, à Paris.

Société de secours mutuels et de retraite des Lilas, n° 1286, aux Lilas.

Société de secours mutuels la Prévoyante de Romainville, n° 1406, à Romainville.

#### SEINE-ET-OISE

Société de secours mutuels Union familiale, n° 400, à Saint-Vrain.

#### SEVRES (DEUX-)

Société de secours mutuels de Chef-Boutonne, n° 14.

#### SOMME

Société de secours mutuels de la commune de Moreuil, n° 10.

## TARN-ET-GARONNE

Société de secours mutuels de Saint-Jean-Baptiste, n° 75, à Caylus.

Société de secours mutuels de Canals, n° 142.

Fait à Paris, le 2 août 1911.

Le ministre du travail  
et de la prévoyance sociale,  
RENÉ RENOULT.

Le ministre des finances,

L.-L. KLOTZ.

Erratum au Journal officiel du 25 juillet 1911 : page 6245, 1<sup>re</sup> colonne, arrêté du 20 juillet 1911, société de secours mutuels de Saint-Cyr, n° 231 à Aussonne, au lieu de : « Lot-et-Garonne », lire : « Haute-Garonne ».

## Pensions (colonies),

Par décret en date du 31 juillet 1911, rendu sur le rapport du ministre des colonies, il est accordé à chacun des officiers mariniers, marins ou assimilés dénommés ci-après, une pension de retraite fixée conformément aux indications suivantes :

De Larrey (Henri-Jean Jacques-Romain), né le 11 décembre 1862 à Saint-Gaudens (Haute-Garonne), commis de 1<sup>re</sup> classe de l'administration pénitentiaire coloniale; 41 ans 1 mois 22 jours de services. Pension avec jouissance du 1<sup>er</sup> juin 1911..... 1,845 fr.

Piazza (Benjamin), né le 20 août 1861 à Zicavo (Corse), surveillant de 1<sup>re</sup> classe des établissements pénitentiaires; 40 ans 25 jours de services. Pension avec jouissance du 1<sup>er</sup> juin 1911..... 1,510 fr.

Soulier (Jean-Pierre), né le 18 février 1861 à Saint-Hostien (Haute-Loire), surveillant de 1<sup>re</sup> classe des établissements pénitentiaires; 39 ans 6 mois 6 jours de services. Pension avec jouissance du 1<sup>er</sup> juillet 1911..... 1,490 fr.

Erratum au Journal officiel du 19 juin 1911 : page 4819 (pensions des colonies), 3<sup>e</sup> colonne, Coudray (Louis-Alphonse), commis principal des secrétariats généraux. Pension avec jouissance du 1<sup>er</sup> janvier 1911. Au lieu de : « 2,200 fr. », lire : « 2,000 fr. ».

## Nominations à des emplois réservés.

Par arrêté du directeur général des manufactures de l'Etat en date du 4 août 1911, M. Brantus (Pierre) a été nommé ouvrier titulaire du cadre technique (ajusteur-tourneur) à la manufacture des tabacs de Dijon, à défaut de candidats militaires présentés par la commission de classement pour un emploi de cette spécialité.

Sont nommés préposés des douanes, à défaut de candidats présentés au titre de la loi du 21 mars 1905 :

## Direction de Lille.

MM. Cateau (Louis-Joseph).  
Degardin (Léon-Gustave).  
Balan (Jean).  
Lecleire (François-Joseph-Marie-Prospér).  
Lestrez (Jean).  
Beun (Julien).

## Direction de Valenciennes.

MM. Cauvin (Auguste-Charles).  
Catellaggi (Ange-Marie).  
Le Boudonnec (Louis).  
Bigot (Auguste-Edouard).  
Mahaut (Auguste-Louis).

## Direction de Nancy.

MM. Joba (Paul-Jean-Baptiste).  
Thiry (Hyacinthe).  
Borne (Charles-Séraphin).  
Husson (Georges-Joseph).  
Cuny (Jules-Gustave).  
Bingrand (Léon).  
Jacquemin (Etienne).  
Petitgand (Charles-Philippe).  
Just (Albert).

## Direction d'Epinal.

MM. Guille (Charles).  
Bottelli (Natal).

## Direction de Besançon.

M. Belz (Charles-Louis-Ferdinand).

## Direction de Chambéry.

MM. Chapoullier (Constant-Antoine).  
Rostan (Auguste).  
Chamosset (Victor-Marius).  
Blandin (Joseph-Marius).  
Bal (César-Joseph-Alphonse).

## Direction de Nice.

M. Malausséna (Louis-Hippolyte-Joseph).

## Direction de la Rochelle.

MM. Bidegain (Charles).  
Raballand (Jean-Florentin-Pierre-Amédée).  
Billy (Eugène-François-Marie).  
Lemoine (Albert-Marcel).

## Direction de Saint-Malo.

MM. Paitry (Marie-Angé-Alexandre).  
Le Campion (Eugène-Anselme).

## Direction du Havre.

MM. Pagot (Léopold).  
Haliveges (Marc).  
Moro (Clodomir).  
Pichon (Joseph).  
Guilbert (Pierre).  
Dedieu (Joseph).

Ont été nommés cantonniers des routes nationales, à défaut de candidats militaires :

Basses-Alpes (arrêté préfectoral du 17 juillet 1911), M. Martin (Cyrille).

Basses-Alpes (arrêté préfectoral du 25 juillet 1911), M. Martin (Clément-Marius).

Côte-d'Or (arrêté préfectoral du 27 juillet 1911), M. Charot (Joseph).

Côte-d'Or (arrêté préfectoral du 27 juillet 1911), M. Justice (Julien).

Landes (arrêté préfectoral du 26 juillet 1911), M. Bordessoules (Simon).

Loir-et-Cher (arrêté préfectoral du 12 juillet 1911), M. Richetin (Antonin).

Orne (arrêté préfectoral du 10 juillet 1911), M. Amand (Emile).

Basses-Pyrénées (arrêté préfectoral du 28 juillet 1911), M. Passette (Jean).

Rhône (arrêté préfectoral du 10 juillet 1911), M. Peillon (Benoît).

Haute-Savoie (arrêté préfectoral du 20 juillet 1911), M. Béatrix (César).

Seine-Inférieure (arrêté préfectoral du 13 juillet 1911), M. Caron (Gaston).

## PARTIE NON OFFICIELLE

## Ministère de l'intérieur et des cultes.

Erratum à la liste des biens ayant appartenu aux établissements publics du culte qui avaient leur siège dans le département de la Vendée

(Journal officiel du 9 mai 1909) : page 5105, ajouter à la liste des biens ayant appartenu à la fabrique de l'église de Saint-Hilaire-de-Voust : « Une maison et jardin au bourg, affectée à usage scolaire ».

Errata à la liste des biens ayant appartenu aux établissements publics du culte qui avaient leur siège dans le département de la Seine (Journal officiel du 11 août 1909) : page 8684, fabrique de l'église de Saint-Mandé, en regard de : titre de 1,491 fr. de rente 3 p. 100 sur l'Etat, n° 471,913, série 8, legs Bourcier, lire, dans la 6<sup>e</sup> colonne : « Entretien de l'église ».

## Ministère de la guerre.

Le président de la commission chargée de donner son avis sur les demandes et réclamations présentées par les syndicats et autres associations ouvrières relativement à la situation du personnel civil d'exploitation des établissements militaires, au ministre de la guerre :

Paris, le 30 juin 1911.

Monsieur le ministre,

La commission chargée de l'examen des demandes ou réclamations formulées par les syndicats et autres associations ouvrières a terminé depuis quelque temps déjà l'examen du projet de décret relatif à la réorganisation du personnel civil du service géographique de l'armée.

J'ai l'honneur de vous transmettre le rapport qui a été fait, en son nom, par M. Fochier, maître des requêtes au conseil d'Etat, et qui énumère toutes les questions qu'a eues à résoudre la commission pour mener à bien l'œuvre délicate de constitution d'un régime applicable au personnel de notre grand établissement géographique militaire.

Veillez agréer, monsieur le ministre, l'assurance de ma haute considération.

L. RICARD.

## RAPPORT

sur le projet de réorganisation  
du personnel civil  
du service géographique de l'armée.

A la date du 4 juin 1910, le sous-secrétaire d'Etat de la guerre saisissait, par une lettre adressée à son président, la commission d'examen des revendications du personnel civil d'exploitation des établissements militaires de l'étude de différentes questions intéressant le statut des employés et ouvriers du service géographique de l'armée. Cette étude, dont l'occasion était une revendication formulée par le personnel de ce service placé sous le régime du décret du 20 mars 1909, devait comporter une révision générale de l'organisation du service géographique. La commission estima donc, d'accord avec le représentant du service, qu'elle ne pourrait utilement procéder à l'examen des diverses questions posées que si des propositions lui étaient faites par le service lui-même (1); elle attendit la présentation d'un projet de réforme qui devait être élaboré par une commission spéciale de trois membres, pris dans le service géographique, la direction du contrôle et la direction du contentieux. Ce projet lui fut présenté à la séance du 6 janvier 1911; elle en termina l'examen le 19 mai: c'est le résultat de ses travaux qu'il s'agit d'exposer.

L'étude à laquelle la commission a dû procéder comportait des questions très variées et très délicates. Le service géographique est, en effet, un organe très complexe, unique en son genre parmi les établissements de la guerre; d'après le décret du 24 mai 1887, c'est un établissement dans lequel sont effectués des travaux de géodésie, de confection des cartes et des plans, et où l'on étudie les perfectionnements à apporter aux procédés employés. L'état

(1) Séances des 24 juin et 8 juillet 1910.

major général l'emploie à des études techniques et militaires relatives au terrain; en tant qu'établissement producteur, il publie des travaux d'un intérêt et d'une importance exceptionnels; on a pu le qualifier d'institut de géographie de l'Etat, car, tous les autres ministères, pour leurs travaux cartographiques en sont tributaires; le service hydrographique de la marine lui-même, qui a une production autonome, recrute ses dessinateurs parmi les élèves de l'école de dessin qui n'ont pu être admis dans les cadres de la guerre.

Le service géographique comprend, à côté du personnel militaire, chargé de la direction, des levés et des travaux originaux, un personnel civil d'exploitation, destiné essentiellement à assurer la production cartographique du service; ce personnel constitue à proprement parler l'établissement producteur. Il comporte différentes catégories, appliquées à des emplois spéciaux.

Il existe tout d'abord des artistes, appartenant à diverses professions: dessinateurs, graveurs, photographes, héliographeurs, constructeurs et calculateurs. Ils sont chargés, en utilisant des documents géodésiques ou topographiques, de dresser les minutes et d'établir les planches des cartes publiées. A côté d'eux, se place une catégorie de stagiaires, exécutant les mêmes travaux, et parmi lesquels se recrutent les artistes. Un personnel ouvrier comprenant plusieurs spécialités est chargé du tirage des planches préparées par les artistes. Il y a enfin des employés et des agents secondaires attachés au service à titre de personnel administratif.

Ces fractions diverses du personnel civil sont soumises à des statuts différents: le fait s'explique lorsqu'il répond à une distinction entre des emplois divers. Mais, par une anomalie regrettable, et très nuisible au bon fonctionnement du service, certaines catégories sont placées sous un double régime; les unes jouissent du système des pensions civiles de la loi de 1853; les autres sont, comme la généralité du personnel civil des établissements militaires, soumis au régime du décret de 1897 et versent à la caisse nationale des retraites. Outre la différence du système des retraites, il existe pour les uns et les autres des statuts distincts, un classement et des traitements inégaux. C'est ainsi que 78 graveurs et dessinateurs, 3 commis et 11 agents secondaires relèvent de la loi de 1853, tandis que le reste du personnel se rattache au décret de 1897.

C'est principalement le personnel des artistes qui souffre de cet état de choses; les dessinateurs et les graveurs du service géographique présentent, au point de vue technique, une valeur exceptionnelle; c'est un personnel d'élite, très différent par la nature et la perfection de ses travaux, des dessinateurs spéciaux qu'emploient d'autres établissements militaires, et la direction du service géographique tient à assurer à ses artistes un traitement en rapport avec leur valeur, pour en garantir le recrutement et le niveau.

Or ce résultat peut être gravement compromis par la différence de situation qui provient de l'existence de deux statuts distincts pour deux fractions exécutant des travaux identiques et possédant la même valeur.

L'organisation du service géographique est réglée, dans son ensemble par le décret de 1887. Ce décret est l'aboutissement de l'évolution qui au cours du dix-neuvième siècle, a peu à peu transformé le dépôt de la guerre en un établissement de production cartographique, le plus important qu'il y ait en France; ce texte a consacré l'existence indépendante de cet établissement, en séparant son personnel de l'administration centrale, à laquelle il avait été, en 1845, assez arbitrairement rattaché.

Mais, en fixant le régime du personnel civil du service géographique, le décret de 1887 ne considéra que les artistes titulaires soumis à la loi de 1853, recrutés parmi les élèves de l'école de dessin créée, en 1883, au service géographique pour assurer la formation d'un personnel artiste d'élite. Seuls ces titulaires bénéficièrent d'un statut régulier qui fut, dans la suite, modifié partiellement par les décrets des 28 janvier 1897 et 26 avril 1901.

Le décret organique laissa une autre catégorie d'artistes, les auxiliaires, dans une situation précaire, dépendant entièrement des disponibilités budgétaires du service. Pendant longtemps, en raison de l'augmentation d'importance des travaux à exécuter, on engagea des

auxiliaires pour renforcer temporairement le personnel titulaire devenu insuffisant; ils étaient destinés, d'autre part, à assurer le renouvellement des titulaires, jusqu'au jour où la création de l'école de dessin, puis le décret de 1887, virent leur enlever ce débouché, en réservant les places de titulaires aux élèves de cette école.

Depuis cette époque, l'importance des travaux du service géographique n'ayant pas diminué, bien au contraire, les auxiliaires sont restés dans une situation inférieure qui n'est nullement justifiée par la nature de leurs travaux, ni par leur valeur professionnelle. Ils constituent un personnel tout aussi permanent que les titulaires, et ont acquis, par un long emploi au service géographique, la même habileté que les anciens élèves de l'école de dessin.

Les auxiliaires ont fait des efforts pour obtenir un statut; ils sont arrivés à certains résultats, résultats d'ailleurs insuffisants. Leurs revendications ont été, à plusieurs reprises, soumises à la commission d'étude. Le décret du 26 février 1897 leur ayant été appliqué, comme à l'ensemble du personnel civil d'exploitation des établissements de la guerre, les auxiliaires demandèrent, en 1902, l'assimilation aux titulaires régis par la loi de 1853. Leur pétition, examinée par la commission, donna lieu à un avis d'après lequel ils devaient bénéficier de tout avantage accordé au personnel du décret de 1897. C'est en s'appuyant sur cet avis que le personnel auxiliaire réclama l'application des décrets de 1906 et de 1907 sur la titularisation des employés civils, dans lesquels ils n'avaient pas été compris.

C'est alors que se posa pour la première fois la question de la dualité du personnel du service géographique. Les auxiliaires, engagés théoriquement à titre temporaire, faisaient valoir la durée de leurs services pour obtenir la stabilité dans leurs emplois par la titularisation; quelques-uns faisaient partie du service géographique antérieurement à la création de l'école de dessin. Le représentant du service géographique affirmait à la commission la nécessité de conserver dans sa totalité, à titre permanent le personnel titulaire et auxiliaire actuellement en fonction. D'autre part, le service estimait, que s'il était désirable d'unifier la situation des artistes, le statut qui pouvait résulter pour eux de l'application du décret du 11 mai 1907, par assimilation aux dessinateurs spéciaux compris dans ledit décret, n'était pas en rapport avec les connaissances techniques et le talent des dessinateurs et graveurs géographes et pouvait compromettre le recrutement de ce personnel: il concluait donc à l'unification du statut des artistes, mais sous le régime de la loi de 1853.

A cette proposition, les artistes auxiliaires objectaient que, par application de la loi de finances de 1901, l'extension du système des retraites de la loi de 1853 exigerait une intervention législative; pour éviter des retards et obtenir au moins une satisfaction partielle, ils demandaient l'application immédiate du décret de 1907.

La commission, en présence des difficultés que présentait la fusion des deux personnels, se rallia à l'idée exprimée par les auxiliaires et, sans modifier la situation du cadre de la loi de 1853, conclut à l'application aux dessinateurs géographes, sous réserve de certaines modifications, du décret du 11 mai 1907, en les assimilant aux dessinateurs spéciaux des établissements de la guerre (1). Le décret du 20 mars 1909 reconnut aux auxiliaires un statut sur ces bases.

Ce texte ne devait d'ailleurs donner au personnel intéressé qu'une satisfaction insuffisante car il laissait subsister une supériorité de situation très marquée au profit des titulaires de 1853; aussi la dernière pétition du personnel titulaire placé sous le régime du décret de 1909 demanda-t-elle l'assimilation définitive au personnel titulaire de 1853. Par étapes successives, on arriverait ainsi à l'unification du personnel artiste.

Il est certain que la comparaison des situations des deux groupes d'artistes telles qu'elles résultent du décret de 1909 d'une part, des décrets de 1887 et de 1901, d'autre part, fait ressortir de choquantes inégalités que l'équité commande de faire disparaître.

(1) Séances des 8 et 22 mai, 3, 10 et 17 juillet 1908.

Les graveurs et dessinateurs de la loi de 1853 débutent au traitement de 2,100 fr., et s'élèvent en franchissant huit échelons, représentant chacun une augmentation de 300 fr., jusqu'à la 1<sup>re</sup> classe des principaux, au traitement de 4,500 fr.; ils avancent au choix, sous condition d'un maximum d'ancienneté de deux ans dans chaque échelon et peuvent parvenir aux fonctions de chef.

Les artistes du décret de 1909, qui débutent au traitement de 2,160 fr., ne peuvent dépasser le traitement de 4,140 fr. à l'exception de ceux qui parviennent à la classe des principaux dont le traitement est fixé par le ministre; ils doivent, pour y parvenir, franchir deux échelons, par augmentations de 180 fr.; ils avancent au choix, avec un minimum d'ancienneté de deux ans, et automatiquement à l'ancienneté au bout de trois ans et demi.

Les postes de chef leur sont fermés, et ils n'ont d'issue que le grade de principal. Aussi deux artistes de même valeur poursuivant parallèlement leur carrière dans les deux catégories, et avançant constamment au choix, mettront, au minimum, l'un seize ans, l'autre vingt-deux ans pour franchir les degrés de la hiérarchie; de plus, c'est l'artiste de 1909, dont la carrière aura été la plus longue, qui arrivera au traitement le moins élevé.

La révision du statut de ce personnel s'impose donc; mais, depuis que la question de la réorganisation du service géographique s'est posée, le personnel régi par la loi de 1853 a présenté, lui aussi, ou plutôt renouvelé ses revendications. Depuis le décret de 1887 qui a séparé le service géographique de l'administration centrale, tous les efforts des titulaires de 1853 tendent à y être réintégrés. En mai 1908, la commission avait été saisie d'une demande, émanant de ce groupe, et réclamant le rattachement définitif des titulaires de 1853 à l'administration centrale de la guerre, le décret de 1887, disait-on, ayant amoindri la situation matérielle et morale de ce personnel. La commission ne se crut pas alors compétente pour examiner la question soulevée (1); mais le 10 décembre 1910, l'association professionnelle du personnel titulaire régi par la loi de 1853, résumait en un rapport adressé au sous-secrétaire d'Etat de la guerre ses revendications; leur substance consiste à réclamer, quel que doive être le régime nouveau du service géographique, le maintien pour le personnel de la loi de 1853, de l'assimilation avec le personnel de l'administration centrale, au point de vue de la classification, des traitements et des avantages divers dont elle bénéficie et dont ont toujours bénéficié les titulaires de la loi de 1853 au service géographique.

L'association demande que l'unification du personnel soit faite en prenant pour base un cadre de titulaires soumis à la loi de 1853 et réglementé par les dispositions du décret du 1<sup>er</sup> février 1909 concernant l'administration centrale. Subsidièrement, prévoyant que cette solution ne sera pas adoptée, elle réclame pour les 78 titulaires actuels (loi de 1853), l'application du décret du 1<sup>er</sup> février 1909. Elle insiste, en outre, pour que, dans tout projet d'organisation qui pourra être adopté, il ne soit porté atteinte à aucun des droits et avantages reconnus au personnel titulaire depuis la création du dépôt de la guerre par assimilation avec le personnel de l'administration centrale, et cela jusqu'à complète extinction du cadre. D'autre part, elle croit devoir appeler l'attention de M. le sous-secrétaire d'Etat sur l'obligation qui s'impose à l'administration d'assurer la titularisation sous le régime de la loi de 1853 aux stagiaires dessinateurs et graveurs sortis brevetés de l'école de dessin et actuellement employés au service géographique.

L'association a, ultérieurement, insisté verbalement auprès du ministre pour l'adoption de ses revendications, demandant instamment l'application du décret du 1<sup>er</sup> février 1909, et surtout qu'il fût garanti, par une disposition du nouveau décret, qu'aucune atteinte ne serait portée aux avantages résultant pour ses membres de l'assimilation à l'administration centrale, et que tout avantage nouveau accordé à cette catégorie leur serait de droit applicable.

La commission s'est donc trouvée en présence de deux séries de revendications, venant des deux catégories du personnel titulaire. Elle

(1) Séances des 8 et 22 mai 1908.

Vu la loi du 15 juin 1906 sur les distributions d'énergie électrique ;  
Le conseil d'Etat entendu,

Décète :

Art. 1<sup>er</sup>. — Est déclaré d'utilité publique l'établissement, dans le département de la Haute-Vienne, suivant les dispositions générales des plans ci-dessus visés, d'un réseau de tramways à traction électrique destiné au transport des voyageurs et des marchandises et comprenant les quatre lignes suivantes : 1<sup>o</sup> de Limoges à Saint-Mathieu, avec embranchement sur Rochechouart ; 2<sup>o</sup> de Limoges à Saint-Sulpice-les-Feuilles, avec embranchement des Précigout à Razès et de Rançon à Bellac et Bussière-Poitevine ; 3<sup>o</sup> de Limoges à Bussière-Poitevine, avec embranchement sur Saint-Junien ; 4<sup>o</sup> de Limoges à Eymoutiers, avec prolongement sur Peyrat-le-Château.

Est incorporée dans ledit réseau la ligne de tramway de Limoges à Aix, qui a fait l'objet des décrets susvisés des 29 septembre 1899 et 29 août 1906. Cette ligne sera soumise au même régime et au même cahier des charges que l'ensemble du réseau.

La présente déclaration d'utilité publique sera considérée comme nulle et non avenue si les expropriations nécessaires pour l'exécution dudit réseau de tramways ne sont pas accomplies dans le délai de cinq ans à partir de la date du présent décret.

Art. 2. — Le département de la Haute-Vienne est autorisé à pourvoir à la construction et à l'exploitation du réseau de tramways dont il s'agit, suivant les dispositions de la loi du 11 juin 1880 et conformément aux clauses et conditions du cahier des charges ci-dessus visé.

Art. 3. — Est approuvée la convention passée, le 17 mars 1909, entre le préfet de la Haute-Vienne, au nom du département, et MM. Giros et Loucheur, pour la rétrocession du réseau de tramways susmentionné, conformément aux conditions de la série de prix et du cahier des charges annexés à cette convention.

Ladite convention, ainsi que la série de prix, le cahier des charges et les plans ci-dessus-visés resteront annexés au présent décret.

Art. 4. — Pour l'application des articles 15 et 36 de la loi du 11 juin 1880 et 12 du règlement d'administration publique du 20 mars 1882, le maximum du capital de premier établissement est fixé à la somme 19,329,214 francs, y compris les dépenses de premier établissement du tramway de Limoges à Aix jusqu'à concurrence d'au plus 600,000 francs, les intérêts, pendant la construction, de la participation des rétrocessionnaires jusqu'à concurrence de 176,000 fr. et les travaux complémentaires à raison de 3,000 fr. par kilomètre, soit, au plus, au total de 953,214 fr.

Le maximum de la charge annuelle pouvant incomber au Trésor est fixé à 393,738 francs pour l'ensemble des quatre lignes désignées à l'article 1<sup>er</sup> ci-dessus.

Le montant de la subvention annuelle du Trésor et le remboursement ultérieur de cette subvention seront réglés d'après les bases fixées à la convention précitée du 17 mars 1909 pour le maximum du capital de premier établissement et les frais d'exploitation,

Jusqu'au 1<sup>er</sup> janvier qui suivra la mise en exploitation complète du réseau, la subvention de l'Etat pourra être allouée séparément à chacune des lignes, au fur et à mesure de leur ouverture à l'exploitation.

Le maximum de la charge annuelle pouvant incomber au Trésor sera, en ce cas, fixé :

- A 78,564 fr. pour la ligne n° 1 ;
- A 139,255 fr. pour la ligne n° 2 ;
- A 100,966 fr. pour la ligne n° 3 ;
- A 74,953 fr. pour la ligne n° 4.

Dans le cas où, conformément aux dispositions de ladite convention, le département participerait aux recettes de l'exploitation et à celles provenant de la vente de l'énergie, les sommes versées à ce titre dans les caisses du département seraient réparties entre l'Etat et le département proportionnellement aux charges effectives supportées pour l'année par chacun d'eux.

En cas de déchéance en fin de concession ou en cas de rachat, le fonds de réserve serait, après prélèvement de la part revenant aux rétrocessionnaires, partagé par moitié entre le département et l'Etat.

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

Fait à Paris, le 3 avril 1909.

A. FALLIÈRES,

Par le Président de la République :

Le ministre des travaux publics,  
des postes et des télégraphes,  
LOUIS BARTHOU.

CONVENTION

ENTRE LE DÉPARTEMENT DE LA HAUTE-VIENNE  
ET MM. GIROS ET LOUCHEUR

L'an 1909, le 17 mars,

Entre les soussignés :

M. André Regnault, préfet de la Haute-Vienne, agissant au nom et pour le compte du département, en vertu de la loi du 10 août 1871, de la loi du 11 juin 1880, des décrets des 20 mars 1882, 23 décembre 1885 et 16 juillet 1907, des délibérations du conseil général en date des 11 avril, 23 août, 17 septembre 1907 et 21 août 1908, et de la délibération de la commission départementale en date du 18 février 1909,

D'une part ;

Et MM. Alexandre Giros et Louis Loucheur, ingénieurs constructeurs, demeurant à Paris, 69, rue de Miromesnil, agissant tant en leur nom personnel que conjointement et solidairement,

D'autre part,

Il a été convenu ce qui suit :

Art. 1<sup>er</sup>. — Le département de la Haute-Vienne, qui est en instance pour obtenir de l'Etat la concession d'un réseau de tramways électriques, à voie de 1 mètre, pour voyageurs et marchandises, rétrocède à MM. Giros et Loucheur, qui acceptent, l'établissement et l'exploitation de ce réseau comprenant les lignes suivantes :

Ligne n° 1, de Limoges (gare des Bénédictins) à Saint-Mathieu, avec embranchement sur Rochechouart, d'une longueur d'environ. 50 k. 731 m.

Ligne n° 2, de Limoges (gare des Bénédictins) à Saint-Sulpice-les-Feuilles, avec embranchements de Précigout à Razès et de Rançon à Bussière-Poitevine, d'une longueur d'environ. 114 k. 331 m.

Ligne n° 3, de Limoges (gare Montjovis) à Bussière-Poitevine, avec embranchement sur Saint-Junien et raccordement à la gare de Limoges-Bénédictins, d'une longueur d'environ. 85 k. 724 m.

Ligne n° 4, de Limoges (gare des Bénédictins) à Eymoutiers et prolongement sur Peyrat-le-Château, d'une longueur d'environ. 60 k. 952 m.

Longueur totale, environ. 317 k. 738 m.

Art. 2. — Le département de la Haute-Vienne rétrocède à MM. Giros et Loucheur, qui acceptent, l'exploitation du tramway électrique de Limoges à Aix, qui est en exploitation. Cette ligne a été concédée au département par un décret du 29 septembre 1899 et un décret du 29 août 1906 a autorisé le département à pourvoir directement à sa construction et à son exploitation en régie pendant une période qui ne pourra excéder dix ans. Il est spécifié que le département demandera à l'Etat que ces deux décrets soient remplacés par le décret d'utilité publique à intervenir, de manière à ce que la ligne de Limoges à Aix se trouve dans les mêmes conditions de concession que les autres lignes du réseau.

Art. 3. — L'exploitation du réseau ainsi constitué comprendra une longueur de lignes d'environ 333 kilom. 435 savoir :

Ligne n° 1.

Partie à construire.....	56 k. 731 m.
Parcours sur les voies des tramways de Limoges.....	2 k. 070 m.
Tramway de Limoges à Aix..	11 k. 242 m.
	70 k. 013 m.

Ligne n° 2.

Partie à construire.....	114 k. 331 m.
Parcours sur les voies des tramways de Limoges.....	1 k. 786 m.
	116 k. 117 m.

Ligne n° 3.

Partie à construire.....	85 k. 724 m.
--------------------------	--------------

Ligne n° 4.

Partie à construire.....	60 k. 952 m.
Parcours sur les voies des tramways de Limoges.....	0 k. 599 m.
	61 k. 551 m.
Longueur totale environ.....	333 k. 435 m.

La longueur à porter en compte pour l'exploitation du réseau sera celle qui résultera des chaînages contradictoires de la voie principale entre les axes des bâtiments des voyageurs des stations extrêmes, sans qu'il soit tenu compte des voies accessoires, de garage, etc.

Art. 4. — Le département remettra aux rétrocessionnaires les avant-projets qu'il a fait dresser ; il en sera remboursé par ces derniers à raison de 250 fr. par kilomètre de ligne à construire, aussitôt après la déclaration d'utilité publique.

La construction des lignes désignées à l'article 1<sup>er</sup> sera faite par les rétrocessionnaires ; elle comprendra la totalité des dépenses, travaux et fourniture d'objets immobiliers et mobiliers nécessaires au complet établissement et à l'exploitation du réseau, notamment :

Les études, la confection des avant-projets et des projets définitifs et le plan de bornage des parties en déviation ;

L'acquisition des terrains nécessaires à l'établissement du tramway, des stations et de leurs dépendances, des dépôts et ateliers, de l'usine hydro-électrique y compris barrages, canaux et tous autres ouvrages, des lignes électriques et de leurs supports, des sous-stations de transformation, etc. Il est toutefois convenu que le sol des voies publiques de toutes catégories nécessaires à l'assiette des lignes et de leurs dépendances sera livré gratuitement aux rétrocessionnaires ;

Tous les travaux d'infrastructure, y compris l'appropriation du sol des voies publiques empruntées ou traversées, ainsi que les travaux de raccordement avec les stations du réseau d'Orléans (Limoges-Montjovis, Aix, Rochechouart, Bellac, Châteauponsac, Saint-Junien et Eymoutiers).

Tous les travaux de superstructure, voie courante, voies de service, voies et quais d'échange avec les lignes existantes, les bâtiments des gares, stations et haltes, les ateliers de réparation et les dépôts du matériel, le matériel fixe et roulant, le mobilier des gares ; l'outillage des gares, de la voie et des ateliers ;

Tous les travaux et installations pour la pro-

duction et le transport de l'énergie électrique nécessaire au service des tramways (usines hydrauliques et à vapeur, lignes de transport de force et de contact, sous-stations de transformation, etc.);

Les frais de contrôle pendant la période de construction;

Les intérêts des capitaux successivement engagés par les rétrocessionnaires, conformément à l'article 9 ci-après, et les frais de constitution du capital, conformément à l'article 6 ci-après.

Art. 5. — Le matériel roulant qui devra être fourni au moment de l'ouverture à l'exploitation, et dont la valeur sera portée au compte du premier établissement, devra comprendre au moins :

#### Matériel automoteur.

Dix voitures automotrices à quatre essieux moteurs comprenant au moins trente-cinq places assises et un compartiment à bagages de 1 m. 80 x 2 mètres et munies d'un équipement de freins à air et de freins à vis.

Douze voitures automotrices à deux essieux moteurs comprenant au moins vingt-huit places assises et munies d'un équipement de freins à air et de freins à vis.

Six wagons automoteurs à marchandises, à quatre essieux moteurs, d'une longueur de 10 mètres, munis d'un équipement de freins à air et de freins à vis.

Huit bogies de rechange avec équipements électriques pouvant remplacer les bogies des voitures et wagons automoteurs à quatre essieux.

#### Matériel remorqué.

Huit voitures à voyageurs comprenant au moins vingt et une places assises.

Huit voitures comprenant au moins quatorze places assises et un compartiment à bagages de 1 m. 80 x 2 mètres.

Trente wagons couverts.

Quarante wagons tombereaux.

Trente wagons plate-formes.

Dix wagons plate-formes à traverses pivotantes.

Les voitures à voyageurs et la moitié des wagons à marchandises de chaque type seront munis de freins à air et de freins à vis; l'autre moitié des wagons à marchandises seront munis d'une conduite blanche de frein et d'un frein à levier à crémaillère. Les wagons à marchandises pourront porter une charge de 10 tonnes.

#### Matériel de levage.

Quatre grues de chargement roulantes munies de freins à vis.

Le matériel roulant en service à l'expiration de la concession devra être équivalent; il fera retour gratuitement à l'Etat en fin de concession. Il en sera de même pour le matériel qui aurait été acquis au compte des travaux complémentaires.

Le matériel roulant de la ligne de Limoges à Aix, appartenant au département, sera mis à la disposition des rétrocessionnaires qui le transformeront, s'il y a lieu, au compte des travaux complémentaires, et pourront l'utiliser sur tout le réseau. Il sera dressé un inventaire contradictoire dudit matériel au moment de sa remise aux rétrocessionnaires.

Ils devront, par contre, l'entretenir au même titre que le reste du matériel roulant et le rendre à l'Etat en fin de concession.

Art. 6. — Les dépenses faites par les rétrocessionnaires pour la construction des diverses lignes du réseau seront réglées dans les conditions suivantes :

Les acquisitions de terrains et toutes indemnités aux riverains seront comptées d'après les dépenses réellement faites et dûment justifiées, majorées de 12 p. 100 pour frais généraux, frais d'administration et avances de capitaux.

Les travaux et fournitures seront comptés d'après les quantités réellement faites ou livrées et aux prix unitaires de la série de prix annexée à la présente convention. Toutefois, les travaux qui font l'objet des prix nos 88 à 102 et 110 à 123 de la série seront comptés d'après les dépenses réellement faites majorées de 12 p. 100 pour les frais généraux, frais d'administration et avances de fonds, dans les limites du maximum déterminé pour chaque article de dépense par le prix de la série. En outre, pour les travaux et fournitures des prix nos 88, 89, 92, 101 et 110 à 123, il sera ajouté aux dépenses réelles une ma-

joration de 5 p. 100 pour frais d'études, d'essais préparatoires aux ateliers, surveillance de la construction et réception aux ateliers.

Les travaux et fournitures pour lesquels il n'existe pas de prix à la série, à moins que ces prix ne puissent se déduire naturellement de ceux de cette série, seront comptés d'après les dépenses réellement effectuées par les rétrocessionnaires, majorées de 12 p. 100 pour frais généraux, frais d'administration et avances de capitaux.

L'ensemble des dépenses ainsi faites sera majoré, pour frais de constitution du capital de la société à former par les rétrocessionnaires, d'une somme fixée à forfait à 12 millièmes (1 c. 2 p. 100) de ces dépenses totales.

En tout cas, et quoi qu'il arrive, le montant total des dépenses de construction à porter en compte pour toutes les lignes du réseau ne pourra pas dépasser, y compris toutes les majorations dont il vient d'être parlé, la somme 17,600,000 fr.)

La répartition entre les lignes est fixée provisoirement et à titre d'indication :

A 3,065,000 fr. pour la ligne n° 1;

A 6,425,000 fr. pour la ligne n° 2;

A 4,650,000 fr. pour la ligne n° 3;

A 3,460,000 fr. pour la ligne n° 4.

Dans le cas où le chiffre de 17,600,000 fr. ne serait pas atteint, les dépenses d'établissement seraient majorées à titre de prime d'économie de la moitié de l'écart entre ce maximum et le montant de la dépense justifiée.

Art. 7. — Les dépenses faites sur les diverses lignes et justifiées par les rétrocessionnaires; conformément aux stipulations qui précèdent, seront portées en compte chaque mois au fur et à mesure de l'exécution et de la justification des dépenses ou de la livraison des approvisionnements, mais sans que le total des dépenses portées en compte puisse dépasser le maximum fixé à l'article 6.

Sur les dépenses ainsi portées en compte sur les états de situation mensuels dressés par les rétrocessionnaires et vérifiés par l'administration, le département payera chaque mois aux rétrocessionnaires, et au plus tard dans le mois qui suivra la présentation des situations mensuelles, les quatre cinquièmes du montant de ces situations, sans que le total des acomptes puisse dépasser les quatre cinquièmes du maximum fixé à l'article 6.

Art. 8. — Chaque ligne, après son achèvement, sera l'objet d'une réception provisoire, faite par les ingénieurs et approuvée par le préfet. Le département payera alors aux rétrocessionnaires la somme nécessaire pour parfaire, avec les acomptes déjà payés, les quatre cinquièmes du capital d'établissement tel qu'il est fixé à l'article 6, majoré, s'il y a lieu, de la prime d'économie. Celle-ci ne sera acquise qu'après la mise en exploitation de toutes les lignes et leur réception définitive.

La réception définitive aura lieu un an après la mise en exploitation de chaque ligne, après une visite détaillée, faite par les ingénieurs, de tous les travaux, bâtiments et installations et s'ils sont reconnus conformes aux projets approuvés.

Art. 9. — Le cinquième du capital d'établissement sera fourni par les rétrocessionnaires.

Pour tenir compte aux rétrocessionnaires des intérêts des sommes avancées par eux pendant la période de construction, il leur sera payé au moment de l'ouverture de chaque ligne à l'exploitation une somme évaluée à forfait à 5 p. 100 de la somme fournie par eux pour cette ligne. Cette somme n'est pas comprise dans le maximum fixé à l'article 6 ci-dessus.

Le département payera chaque année aux rétrocessionnaires pendant le temps restant à courir depuis la mise en exploitation de chaque ligne jusqu'à l'expiration de la concession, l'intérêt à 4 p. 100, plus l'amortissement, à ce même taux, de la somme constituant leur part contributive dans les dépenses d'établissement.

Ces paiements se feront par semestre, les 1<sup>er</sup> janvier et 1<sup>er</sup> juillet de chaque année.

En cas de déchéance, le paiement de ces annuités serait suspendu et aucun remboursement ne serait dû aux rétrocessionnaires pour la partie non amortie du capital fourni par eux.

Art. 10. — Des travaux complémentaires et des acquisitions de matériel nouveau pourront être faits en cours d'exploitation.

Ces travaux seront arrêtés par le ministre des travaux publics sur la proposition soit du conseil général, les rétrocessionnaires enten-

du, soit des rétrocessionnaires après consultation du conseil général.

Les dépenses ainsi faites en travaux et fournitures seront portées en compte d'après les mêmes bases que les dépenses de premier établissement, conformément aux articles 6 à 9 ci-dessus. Les annuités seront calculées sur une durée d'amortissement égale au temps restant à courir depuis la fin de l'exercice où auront été effectuées ces dépenses, jusqu'à la fin de la concession.

Il est entendu que le total des travaux complémentaires ne pourra excéder la somme de 3,000 fr. par kilomètre.

Tous les travaux complémentaires seront approuvés et reçus dans les mêmes formes que les travaux de premier établissement. Ils feront partie intégrante de la concession. Ils seront remis à l'Etat en fin de concession, gratuitement et en bon état d'entretien, au même titre et dans les mêmes conditions que les autres.

Art. 11. — L'exploitation sera faite par les rétrocessionnaires à leurs risques et périls, quelles que soient les recettes.

Il y aura pour chaque exercice un compte unique d'exploitation; il sera fait masse de toutes les dépenses et de toutes les recettes des lignes exploitées.

L'exercice s'étend du 1<sup>er</sup> janvier au 31 décembre.

Le compte des recettes comprendra non seulement les recettes directes dues au trafic, mais aussi les péages et les produits indirects, tels que locations de terrains, taxes d'affichage, intérêts du fonds de réserve, etc., à l'exception du produit de la vente des excédents d'énergie électrique.

Les frais annuels d'exploitation admis en compte comprendront toutes les dépenses nécessaires pour l'exploitation proprement dite, le bon entretien et le renouvellement de la voie, des bâtiments et du matériel, autre que celles payées sur le fonds de réserve.

Ils seront comptés d'après les dépenses réelles et dûment justifiées relatives aux travaux aux fournitures et au personnel jusqu'au directeur départemental inclusivement.

Ils comprendront aussi les charges accessoires immédiates de l'exploitation telles que droits de péage pour emprunts des tramways de Limoges, patentes, accidents, frais de contrôle, versement au fonds de réserve, et aussi les indemnités, frais quelconques, auxquels pourra donner lieu au profit de qui que ce soit l'exploitation des lignes, à l'exception toutefois des frais de contravention pour infraction dûment constatée aux lois et règlements, et des indemnités qui en seraient la conséquence. Ils comprendront aussi les frais de communauté des gares d'échange avec le réseau d'Orléans.

Ces dépenses seront majorées de 10 p. 100 des recettes brutes, impôts déduits, pour frais généraux d'administration centrale, tels que intérêts de fonds de roulement, impôts sur les titres, direction supérieure, frais de société, jetons de présence, ainsi que les assurances contre l'incendie; cette majoration ne pourra toutefois dépasser 225 fr. par kilomètre exploité.

En tout cas, et quoi qu'il arrive, la dépense kilométrique d'exploitation à porter au compte de chaque exercice ne pourra excéder le chiffre maximum F résultant de la formule ci-après :

$$F = 800 + \frac{2}{3} R$$

dans laquelle R représente la recette brute kilométrique, impôts déduits.

Cette formule sera appliquée pendant les sept premières années à partir de la mise en exploitation de tout le réseau; après cette période, la formule appliquée sera :

$$F = 800 + \frac{3}{5} R$$

Art. 12. — Si les recettes brutes, impôts déduits, sont inférieures aux frais d'exploitation calculés et admis en compte comme il est indiqué à l'article précédent, l'insuffisance, c'est-à-dire la différence entre les frais d'exploitation admis en compte et les recettes brutes, impôts déduits, sera à la charge des rétrocessionnaires sans intérêts, jusqu'à ce que cette insuffisance ait pu être remboursée par prélèvement sur les parts de bénéfices revenant aux départements, comme il est dit ci-après.

Si les recettes brutes, impôts déduits, sont, au contraire, supérieures aux frais d'exploitation admis au compte, les rétrocessionnaires recevront, outre le remboursement de leurs dé-

penses justifiées, une part de bénéfices calculée comme il suit :

Lorsque les bénéfices seront inférieurs à 200 francs par kilomètre, les rétrocessionnaires recevront 675 millièmes (67 c. 5 p. 100) des bénéfices.

Lorsque les bénéfices seront compris entre 200 et 500 fr., les rétrocessionnaires recevront une somme fixe de 75 fr. par kilomètre, augmentée de trois dixièmes (30 p. 100) des bénéfices.

Enfin, lorsque les bénéfices seront supérieurs à 500 fr. par kilomètre, les rétrocessionnaires recevront une somme de 125 fr. par kilomètre augmentée du cinquième (20 p. 100) des bénéfices.

Le département recevra le reste des bénéfices : toutefois la part revenant au département sera d'abord employée à rembourser aux rétrocessionnaires les insuffisances des exercices antérieurs.

En fin de concession et en cas de rachat, le compte des insuffisances d'exploitation sera balancé à l'aide du reliquat du fonds de renouvellement défini à l'article 14 ; s'il reste encore un déficit, ce déficit sera à la charge des rétrocessionnaires, qui ne pourront rien réclamer de ce chef au département.

En cas de déchéance, le compte des insuffisances sera annulé de plein droit, sans intervention du reliquat du fonds de renouvellement.

Art. 13. — Il y aura quatre trains de voyageurs par jour en moyenne dans chaque sens pour une recette brute kilométrique inférieure à 3,500 fr., impôts déduits.

Lorsque cette recette dépassera 3,500 fr., des trains supplémentaires devront être établis sur certaines lignes ou sections de lignes de manière que le parcours total effectué par les trains, dans l'année, sur le réseau, augmente proportionnellement à l'accroissement de la recette annuelle. La proportion sera telle qu'à une augmentation de recette kilométrique de 1,000 fr. correspondra un parcours supplémentaire équivalant à un train par jour dans chaque sens.

Toutefois, le parcours total des trains ainsi déterminé pour l'ensemble du réseau sera majoré d'un parcours correspondant à dix voyages par jour dans chaque sens entre Limoges et Aix.

Les rétrocessionnaires auront le droit de faire varier le nombre de trains journaliers parcourant les différentes sections de lignes du réseau à condition que le parcours kilométrique total des trains ainsi mis en service soit équivalent à celui des trains définis ci-dessus et qu'il subsiste en tous les points, à la disposition du public, un minimum de trois trains faisant le service des voyageurs dans chaque sens.

Par application de ce principe, le service de banlieue entre Limoges et Aix est d'ores et déjà soumis aux dispositions suivantes :

Ce service comprendra un départ de chaque extrémité toutes les demi-heures en été et toutes les heures en hiver. Le service en été (15 avril au 30 septembre) commencera à six heures du matin pour finir à neuf heures du soir. Le service d'hiver (1<sup>er</sup> octobre au 14 avril) commencera à sept heures du matin pour finir à sept heures du soir.

Les dimanches et jours de fêtes, soit à Limoges, soit à Aix, le service commencera une heure plus tôt et finira une heure plus tard.

Toutefois, il est entendu que les rétrocessionnaires pourront, avec l'autorisation du préfet, modifier l'espacement des voitures de banlieue à certains moments de la journée, en raison de la circulation des trains de voyageurs ou de marchandises de la ligne de Limoges à Saint-Mathieu ; ils pourront aussi, avec l'autorisation du préfet, réduire le nombre des voyages, si les recettes du service de banlieue n'étaient pas suffisantes pour couvrir les dépenses d'exploitation correspondantes.

Le préfet aura le droit, les concessionnaires entendus, de prescrire l'établissement d'un nombre de trains supérieur au nombre prévu : dans ce cas, il sera payé par le département au rétrocessionnaire une somme de 30 centimes par kilomètre parcouru et par train composé au plus d'une automotrice et d'une voiture de remorque.

Les trains spéciaux pour le service de banlieue de la ligne de Limoges à Aix, dont le nombre dépassera 10 par jour, dans chaque sens, ne donneront lieu à aucune allocation du département mais seulement à une majora-

tion du maximum des frais d'exploitation prévus à l'article 11. Cette majoration sera de 30 centimes par kilomètre et par train composé au plus d'une voiture automotrice et d'une voiture de remorque.

La même majoration du maximum des frais d'exploitation s'appliquera aux trains spéciaux du service de banlieue de Limoges sur les autres lignes du réseau, si ces trains sont mis en marche d'un commun accord entre le préfet et les rétrocessionnaires.

Si les rétrocessionnaires, de leur propre initiative, augmentent le nombre des trains, il n'en résultera aucune charge nouvelle pour le département, ni aucune modification des dispositions du présent article.

Art. 14. — Il sera constitué, dans une caisse agréée par le département, une réserve spéciale destinée au renouvellement de la voie et des lignes électriques, aux grosses réparations et au remplacement du matériel fixe, du matériel roulant et du matériel des stations électriques.

Ce fonds de renouvellement sera alimenté par des versements annuels, effectués par les rétrocessionnaires à partir de la troisième année d'exploitation inclusivement, en titres de rente sur l'Etat ou en toute autre valeur agréée par le département.

Ces versements annuels seront de 100 fr. par kilomètre exploité lorsque les recettes seront inférieures ou égales à 2,000 fr. ; ils augmenteront proportionnellement à l'augmentation des recettes, de manière à être égaux à 200 fr. lorsque les recettes seront égales à 4,000 fr. Ils seront de 200 fr. par kilomètre exploité pour toute recette supérieure à 4,000 fr.

Ces versements cesseront lorsque le fonds de réserve aura atteint le chiffre de 1,500 fr. par kilomètre ; ils reprendront dans la mesure nécessaire pour ramener le fonds de réserve à 1,500 fr. lorsqu'il aura été entamé.

Les rétrocessionnaires ne pourront toucher à ce fonds qu'avec l'agrément du préfet, exclusivement pour les travaux auxquels il est destiné.

Les revenus des valeurs constituant le fonds de renouvellement seront perçus par les rétrocessionnaires et portés en recette dans le compte d'exploitation.

En fin de concession ou en cas de rachat, le fonds de renouvellement servira à mettre, s'il y a lieu, en état d'entretien normal, la voie, le matériel roulant et le matériel électrique ; le reliquat viendra ensuite, le cas échéant, en déduction des déficits du compte des insuffisances d'exploitation. Enfin, si, ces prélèvements faits, il y a encore un reliquat, celui-ci sera partagé par moitié entre le département et les rétrocessionnaires.

En cas de déchéance, le fonds de réserve sera acquis au département.

Art. 15. — Les rétrocessionnaires sont autorisés à vendre pour l'éclairage ou pour les besoins de l'industrie locale le surplus de l'énergie dont disposerait l'usine générale, étant entendu que l'utilisation de ce surplus ne pourra en aucun cas être faite au détriment de l'entreprise des tramways et qu'elle restera toujours l'accessoire de cette entreprise.

La vente de ces excédents d'énergie fera l'objet d'un compte spécial.

Les dépenses figurant à ce compte comprendront :

1<sup>o</sup> Une part des dépenses d'exploitation et d'entretien des installations du service des tramways utilisées pour la livraison des excédents d'énergie. Cette part sera calculée pour l'énergie livrée à la station centrale, d'après le rapport de la quantité d'énergie vendue à la quantité totale d'énergie produite.

Pour l'énergie livrée à des sous-stations du service des tramways ou le long des lignes, le rapport sera établi de la même façon ; mais il sera tenu compte, en outre, des pertes moyennes d'énergie en ligne et dans les transformations, et des frais d'exploitation et d'entretien des lignes et sous-stations utilisées ;

2<sup>o</sup> L'intérêt et l'amortissement, calculés au taux de 4 1/2 p. 100, sur la durée des contrats correspondants, des installations nécessitées par la vente de l'énergie électrique.

Le capital nécessaire à ces installations sera avancé par les rétrocessionnaires.

Le préfet devra être avisé de toute installation nouvelle ; le service du contrôle sera appelé à donner son avis sur les projets en préparation. Les travaux effectués ne seront admis en compte qu'après vérification faite par ce même service. Cette vérification portera sur les dépenses réellement faites et dûment jus-

tifiées, qui seront majorées de 12 p. 100 pour frais généraux et bénéfices.

Le compte spécial relatif à la vente des excédents sera vérifié par le service du contrôle et arrêté à la fin de chaque exercice : s'il est en déficit, les pertes seront portées à un compte d'attente spécial pour être récupérées, avec les intérêts simples à 4 p. 100, sur les exercices ultérieurs.

Si au contraire ce compte fait ressortir des bénéfices, ceux-ci seront d'abord employés à rembourser aux rétrocessionnaires les déficits des années antérieures avec leurs intérêts simples à 4 p. 100. Les bénéfices résiduels seront partagés dans la proportion d'un tiers pour le département et de deux tiers pour les rétrocessionnaires.

Le compte spécial visé dans les paragraphes qui précèdent sera soumis à la commission de vérification des comptes instituée par le décret réglementaire du 20 mars 1882.

En fin de concession, toutes les installations faites pour la vente des excédents seront retournées gratuitement à l'Etat, sauf au cas où le compte d'attente spécial présenterait encore un déficit. Dans ce cas, les appareils et matières employés pour ces installations seraient vendus jusqu'à concurrence de la somme portée au compte d'attente avec faculté de reprise par l'Etat à dire d'experts. Cette somme serait versée aux rétrocessionnaires et le reste des installations ferait retour à l'Etat. Si cette vente ne couvrirait pas entièrement le déficit, la perte serait supportée par les rétrocessionnaires.

Il est spécifié que les rétrocessionnaires n'auront pas le droit de supprimer ni de vendre les installations dont l'amortissement aura été porté en compte, sauf dans le cas prévu au paragraphe précédent.

Art. 16. — Le département touchera les subventions de l'Etat versées en exécution de la loi du 11 juin 1880 et demeurera chargé de rembourser l'Etat de ses avances à l'époque et dans les conditions fixées par l'article 15 de la même loi.

Art. 17. — Tout le personnel de la construction, à l'exception des ouvriers, et tout le personnel de l'exploitation devront être de nationalité française.

Le matériel fixe et le matériel roulant, les matières destinées à la construction, à l'entretien et à l'exploitation devront, autant que possible, être d'origine française. Toutefois, les rétrocessionnaires auront la faculté, dans des cas exceptionnels et après approbation préalable du préfet, d'avoir recours à des fournitures étrangères.

Art. 18. — Les rétrocessionnaires s'engagent à verser chaque année à une caisse de retraites agréée par le département une somme égale à celle que les agents auront versée eux-mêmes. Ces versements seront faits au nom de chaque agent, à l'aide :

1<sup>o</sup> De retenues opérées sur leurs salaires ou traitements ;

2<sup>o</sup> De versements faits par les rétrocessionnaires.

Ces derniers versements ne pourront pas être inférieurs aux retenues faites, et le total des versements et des retenues ne sera pas inférieur à 6 p. 100 des salaires et des traitements des agents.

Les versements ne seront opérés que jusqu'à concurrence d'un traitement mensuel de 300 fr. par agent.

Les rétrocessionnaires s'engagent en outre à intervenir dans l'alimentation d'une caisse de secours qui sera gérée par le personnel pour une somme égale à celle versée par les agents, mais jusqu'à concurrence de 1 p. 100 du salaire de ceux-ci.

Ces divers versements seront prélevés sur le compte d'exploitation. Mais, lorsque le bénéfice kilométrique revenant aux rétrocessionnaires sera supérieur à 400 fr. par kilomètre, 20 p. 100 de l'excédent seront alloués à la caisse des retraites.

Art. 19. — Les rétrocessionnaires seront chargés de l'assurance contre l'incendie des bâtiments et du matériel fixe et roulant. A défaut par eux de couvrir ce risque, le département le fera pour leur compte et à leurs frais. Les frais de cette assurance seront compris dans les frais généraux, ainsi qu'il est dit à l'article 11.

Art. 20. — Les conseillers généraux et les conseillers d'arrondissement se rendant à la convocation du préfet ou du sous-préfet pour l'exercice de leur mandat, seront admis gratuitement dans les voitures de voyageurs à l'aller et au retour.

Art. 21. — Avant la signature de la convention, les rétrocessionnaires déposeront à la caisse des dépôts et consignations une somme de 100,000 fr. en numéraire ou en rentes sur l'Etat calculés conformément au décret du 31 janvier 1872 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 rétrocessionnaires par cinquièmes et proportionnellement à l'avancement des travaux. Le dernier cinquième ne sera remboursé qu'après l'expiration de la concession.

Art. 22. — Dans un délai de huit mois à partir de la déclaration d'utilité publique, les rétrocessionnaires seront tenus de constituer une société anonyme spéciale dont le capital sera d'au moins 1,900,000 fr.

Cette société devra être agréée par le conseil général de la Haute-Vienne.

Elle sera substituée aux rétrocessionnaires, mais ces derniers resteront solidairement responsables avec elle, vis-à-vis du département, de tous les engagements qu'ils ont contractés, et ce pendant une durée de dix ans à dater du décret qui approuvera la substitution, suivant les dispositions de l'article 10 de la loi du 11 juin 1880.

Art. 23. — La présente convention est faite aux charges, clauses et conditions du cahier des charges ci-annexé, à l'exécution desquelles les rétrocessionnaires déclarent s'engager d'une manière formelle.

Ce cahier des charges est conforme au cahier des charges type, approuvé par le conseil d'Etat, sauf en ce qui concerne :

Les articles 4, 6, 7, 8, 9, 10, 11, 12, 14, 17, 19, 20, 23, 24, 30 et 37, modifiés;

Les articles 38 et 39, supprimés;

Les articles 7<sup>a</sup>, 7<sup>b</sup>, 7<sup>c</sup>, 7<sup>d</sup>, 7<sup>e</sup>, 7<sup>f</sup>, 7<sup>g</sup>, 7<sup>h</sup>, 7<sup>i</sup>, 7<sup>j</sup>, 7<sup>k</sup>, 15 bis, ajoutés.

Art. 24. — La validité de la présente convention est subordonnée à la déclaration d'utilité publique du réseau demandé et à l'obtention par le département des subventions de l'Etat, au taux maximum résultant de la loi du 11 juin 1880.

Art. 25. — Les rétrocessionnaires devront faire élection de domicile à Limoges. Dans le cas où ils ne l'auraient pas fait, toute notification à eux adressée sera valable lorsqu'elle sera faite au secrétariat général de la préfecture de la Haute-Vienne.

Art. 26. — Les contestations qui s'élèveraient entre le département et les rétrocessionnaires au sujet de l'exécution et de l'interprétation des clauses de la présente convention seront jugées administrativement par le conseil de préfecture du département de la Haute-Vienne, sauf recours au conseil d'Etat.

Art. 27. — Les frais de timbre et d'enregistrement de la présente convention et du cahier des charges annexé, calculés selon l'article 24 de la loi du 11 juin 1880, seront supportés par les rétrocessionnaires.

Fait en double original, à Limoges, le 17 mars 1909.

*Le préfet de la Haute-Vienne,*

Lu et approuvé :

Signé : ANDRÉ REGNAULT.

*Les rétrocessionnaires,*

Lu et approuvé :

Signé : A. GIROS. Signé : LOUCHEUR.

## SÉRIE DE PRIX

### CHAPITRE 1<sup>er</sup>

#### Infrastructure.

1. — Frais d'études. — Le kilomètre de lignes sur routes et chemins, 375 fr.

En déviation, 800 fr.

Ce prix sera payé à raison de 250 fr. après la déclaration d'utilité publique; 80 fr. sur routes et 370 fr. en déviation par kilomètre de projets définitifs réellement présentés; 45 fr. sur routes et 180 fr. en déviation par kilomètre de plans parcellaires réellement présentés.

Toutefois, si, pour une cause quelconque, le décret d'utilité publique n'était pas rendu dans un délai de trois ans à dater de la signature de la convention, le montant total des frais d'études engagés par les rétrocessionnaires, augmenté

des intérêts à 4 p. 100, serait remboursé au prix de la série par le département aux rétrocessionnaires.

2. — Terrains. — Les acquisitions de terrains et indemnités diverses seront comptées d'après les dépenses réelles effectuées par les rétrocessionnaires, majorées de 12 p. 100 pour frais généraux, frais d'administration et avances de fonds.

3. — Terrassements de toute nature, mesurés au déblai, le mètre cube, 1 fr. 70.

NOTA. — Les matériaux trouvés dans les fouilles et susceptibles d'être utilisés comme ballast, moellons, etc., resteront la propriété des entrepreneurs. Observation.

4. — Préparation de la plateforme sur les routes ou chemins lorsque la voie doit être posée sur accotement relevé, travaux accessoires comprenant les régléments, parachèvements, assainissements, la confection de la bordure de l'accotement en terre gazonnée, les déplacements de caniveaux, de regards, de clôtures, ainsi que le rétablissement des accès de propriétés, les passages à niveau sur les chemins de toute nature, le kilomètre, 2,500 fr.

NOTA. — Il est entendu que les traversées des chemins vicinaux et des routes seront empierrées et que la voie y sera munie de contre-rails sur toute la partie située dans la chaussée de la route ou du chemin traversé. Observation.

5. — Ouverture de la forme sur un accotement de chemin lorsque la voie doit être noyée, travaux accessoires comme au n° 4, dispositifs pour assurer l'écoulement des eaux de la chaussée, le kilomètre, 2,500 fr.

6. — Ouverture de la forme dans une chaussée empierrée, pour voie noyée, posée sur sable avec entreloises, criblage et nettoyage des vieux matériaux, fourniture des matériaux, neufs nécessaires, emploi et cylindrage ou damage après pose de la voie, le kilomètre, 4,000 francs.

7. — Ouverture de la forme dans une chaussée pavée pour voie posée sans traverses sur forme en sable, décrochage, retaille des pavés, repose sur sable, compris fourniture du sable neuf nécessaire, le kilomètre, 4,000 fr.

8. — Travaux accessoires dans les parties en déviation ou sur chemins élargis, réglément, gazonnement, assainissement et consolidation des talus et tous travaux d'entretien jusqu'à la réception définitive; passages à niveau sans contre-rails sur les chemins d'exploitation ou autres non empierrés ni pavés; passage à niveau avec contre-rails sur les chemins vicinaux et les routes, non compris les buses, ponceaux et ouvrages d'art, le kilomètre de voie simple ou double, 4,000 fr.

NOTA. — Pour les déviations et les sections de ligne sur chemins élargis, les acquisitions de terrains et indemnités de clôture seront réglées conformément au n° 2. Les terrassements seront évalués et payés d'après le n° 3. Les autres travaux seront payés d'après leurs quantités aux prix nos 10 à 44 ci-après. Ces travaux comprendront notamment les perrés, descentes d'eau, rectifications de routes, chemins et cours d'eau. Observation.

9. — Travaux accessoires dans la traversée des localités habitées, comprenant déplacements de bordures ou trottoirs, des caniveaux, regards, etc. Par mètre courant de voie simple: 3 fr.

10. — Fourniture et emploi de pierres cassées à l'anneau de 0,07 pour empièchement, le mètre cube, 10 fr.

11. — Démolitions de maçonnerie de toute nature, le mètre cube, 3 fr. 50.

12. — Maçonnerie de pierres sèches, moellons non fournis, le mètre cube, 3 fr. 50.

13. — Maçonnerie en pierres sèches, moellons fournis, le mètre cube, 8 fr.

14. — Maçonnerie de moellons bruts au mortier de chaux hydraulique, moellons non fournis, le mètre cube, 13 fr. 50.

15. — Maçonnerie de moellons bruts au mortier de chaux hydraulique, moellons fournis, le mètre cube, 18 fr.

16. — Maçonnerie de moellons piqués, smilés, têtus, au mortier de chaux hydraulique, le mètre cube, 85 fr.

17. — Maçonnerie de pierres de taille granitiques, au mortier de chaux hydraulique, le mètre cube, 125 fr.

18. — Maçonnerie de pierres de taille calcaire, au mortier de chaux hydraulique, le mètre cube, 70 fr.

19. — Maçonnerie de briques doubles, en parement vu ou non, le mètre cube, 65 fr.

NOTA. — Les prix de maçonnerie ci-dessus comprennent toutes sujétions pour parement vu; la maçonnerie ordinaire recevra un simple gobetage sur les parements vus. Le mètre cube de mortier sera composé de 350 kilogr. de chaux hydraulique et de sable exempt de matière terreuse. Observation.

20. — Béton au mortier de chaux, employé en fondation, le mètre cube, 19 fr.

(Le mortier comprendra 300 kilogr. de chaux hydraulique par mètre cube et le béton sera composé de deux parties de cailloux pour une partie de mortier.)

21. — Béton au mortier de ciment Portland, en fondation ou en élévation, non compris les coffrages, le mètre cube, 28 fr.

(Le mortier comprendra 400 kilogr. de ciment Portland par mètre cube et le béton sera composé de deux parties de cailloux pour une partie de mortier.)

22. — Rejointement au mortier de chaux hydraulique des maçonneries de toute nature. Le mètre carré, 1 fr. 10.

23. — Enduit dit lisse au mortier de chaux hydraulique jusqu'à 3 centimètres d'épaisseur, compris badigeon à la chaux, le mètre carré, 2 fr.

24. — Enduit dit tyrolien au mortier de chaux hydraulique jusqu'à 33 millimètres d'épaisseur, le mètre carré, 2 fr. 50.

25. — Enduits au mortier de ciment de Portland, jusqu'à 2 centimètres d'épaisseur, le mètre carré, 3 fr.

Par centimètre d'épaisseur supplémentaire, le mètre carré, 1 fr.

26. — Béton de ciment comprenant 400 kilogr. de ciment Portland artificiel pour 500 litres de sable et 700 litres de pierres cassées ou gravillon, compris toutes sujétions d'emploi, mais non compris les coffrages, pour ouvrages en béton armé, le mètre cube, 50 fr.

27. — Bois du pays pour étais, boisage des fouilles, etc., le mètre cube, 90 fr.

28. — Planches du pays pour blindage des fouilles, jusqu'à 5 centimètres d'épaisseur, le mètre carré, 3 fr.

29. — Bois de sapin rouge mis en œuvre pour charpente, le mètre cube, 120 fr.

30. — Acier pour ouvrages métalliques, mis en place, le kilogramme, 60 centimes.

31. — Fers forgés ou spéciaux (gardes-corps, pattes, boulons, colliers, etc.), le kilogramme, 1 fr.

32. — Fonte, le kilogramme, 40 centimes.

33. — Acier en barres de toutes dimensions et de toutes longueurs, y compris mise en place et ligatures, pour ouvrages en béton armé, le kilogramme, 45 centimes.

34. — Cintres pour voûtes jusqu'à 12 mètres de portée, compris supports, semelles, mise en place et enlèvement, le mètre carré en premier emploi, 10 fr.

Pour chaque emploi supplémentaire, 5 fr.

35. — Coffrages horizontaux pour portées jusqu'à 5 mètres ou verticaux de toutes dimensions pour ouvrages en béton armé ou non, y compris poteaux, supports, semelles, bouchages, mise en place et enlèvement, le mètre carré en premier emploi, 3 fr.

Pour chaque emploi supplémentaire, 1 fr. 50.

36. — Buses en béton de ciment de 30 centimètres de diamètre intérieur, le mètre linéaire, 6 fr.

Plus-value pour une tête, 5 fr.

37. — Buses de 40 centimètres de diamètre intérieur, le mètre linéaire, 10 fr.

Plus-value pour une tête, 7 fr.

38. — Buses de 50 centimètres de diamètre intérieur, le mètre linéaire, 15 fr.

Plus-value pour une tête, 12 fr.

39. — Buses de 60 centimètres de diamètre intérieur, le mètre linéaire, 20 fr.

Plus-value pour une tête, 18 fr.

NOTA. — Les prix nos 36 à 39 ne comprennent aucune fondation. Observation.

40. — Aqueduc voûté de 60 centimètres d'ouverture, le mètre linéaire, 40 fr.

Plus-value pour une tête, 50 fr.

41. — Aqueduc voûté de 80 centimètres d'ouverture, le mètre linéaire, 50 fr.

Plus-value pour une tête, 100 fr.

42. — Aqueduc voûté de 1 mètre d'ouverture, le mètre linéaire, 60 fr.

Plus-value pour une tête, 150 fr.

43. — Ponceau voûté de 1 m. 50 d'ouverture, le mètre linéaire, 80 fr.

Plus-value pour une tête, 250 fr.

44. — Ponceau de 2 mètres d'ouverture, le mètre linéaire, 110 fr.  
Plus-value pour une tête, 350 fr.

NOTA. — Pour les aqueducs et ponceaux, la longueur sera mesurée entre les extrémités des radiers, et les prix unitaires s'appliquent à la maçonnerie située au-dessus du niveau inférieur du radier.

Pour les ouvrages d'art pour lesquels il n'existe pas de prix forfaitaire, on appliquera les prix nos 40 à 35. Observation.

## CHAPITRE II

### Superstructure.

45. — Voies sur traverses, en rails Vignole, pesant 20 kilogr. le mètre courant, y compris toutes fournitures et main-d'œuvre et notamment les traverses en chêne brut dans les courbes de rayon inférieur à 200 mètres, en pin ou hêtre injecté ou en chêne brut partout ailleurs; le ballast sur 15 centimètres d'épaisseur au-dessous des traverses, arasé à l'extérieur des rails au niveau de ceux-ci, et entre les rails au niveau du dessus des traverses, le mètre linéaire de voie, 20 fr. 50.

46. — Voie sur sable en rails Vignole pesant 26 à 28 kilogr. le mètre courant, y compris toutes fournitures ou main-d'œuvre, et notamment les entretoises placées tous les 2 m 50, le sable sur 15 centimètres d'épaisseur au-dessous des patins des rails, mais non compris la fouille ni l'empiérement après pose, le mètre linéaire de voie, 23 fr.

47. — Voie sur sable en rails Broca pesant environ 36 kilogr. le mètre courant, y compris toutes fournitures et main-d'œuvre, comme au n° 46, le mètre linéaire de voie, 28 fr.

48. — Plus-value pour branchement simple en voie indépendante, l'un, 800 fr.

49. — Plus-value pour branchement simple en voie noyée, l'un, 1,100 fr.

50. — Plus-value pour branchement double en voie indépendante, l'un, 1,400 fr.

51. — Plus-value pour branchement double en voie noyée, l'un, 1,700 fr.

52. — Ponts à bascule pour wagons, gradués et timbrés à 15 tonnes, mis en place, l'un, 2,500 fr.

53. — Grue fixe de chargement, force 6 tonnes, mise en place, l'une, 5,000 fr.

NOTA. — Pour les ouvrages nos 45 à 53, un premier acompte sera payé, suivant les quantités des approvisionnements déposés dans les localités situées sur le tracé, ou pour le ballast et le sable à 50 mètres au plus de la voie à raison de :

54. — Pour le ballast, le mètre cube, 4 fr.

55. — Pour le sable, le mètre cube, 6 fr.

56. — Pour les traverses, l'une, 2 fr.

57. — Pour les métaux, la tonne, 220 fr.

58. — Pour les appareils de toute nature, 60 p. 100 de leur prix posé.

### 2° Stations et bâtiments de l'exploitation.

59. — Stations comprenant :

1° Un bâtiment à un étage de 4 x 7 mètres à l'intérieur des murs, composé au rez-de-chaussée d'un bureau-cuisine et d'une salle d'attente pour voyageurs, et, au premier étage, de deux pièces; 2° un appentis annexe à usage de cellier; 3° un quai découvert de 30 mètres carrés avec rampe d'accès; 4° une halle à marchandises de 3 x 4 mètres à l'intérieur des murs, l'une, 9,000 fr.

60. — Station comprenant : 1° Un bâtiment sans étage de 3 x 7 mètres à l'intérieur des murs, divisé en salle d'attente et bureau; 2° un quai découvert de 30 mètres carrés avec rampe d'accès; 3° une halle à marchandises de 3 x 4 mètres à l'intérieur des murs, l'une, 5,850 fr.

61. — Bâtiment de station sans étage de 3 x 10 mètres à l'intérieur des murs, divisé en salle d'attente et bureau-magasin, l'un, 4,200 fr.

62. — Bâtiment de halte sans étage de 3 x 7 mètres à l'intérieur des murs, divisé en salle d'attente et bureau-magasin, l'un, 3,000 fr.

63. — Arrêt comportant une plaque indicatrice et un tableau de l'horaire des trains, 20 fr.

64. — Water-closet à 1 place et 2 stalles d'urinoir, l'un, 500 fr.

65. — Remise de 17 mètres de longueur et de 4 m. 50 de largeur intérieurement, avec sol en terre battue, fosse de visite de 4 mètres de

longueur, atelier de 5 à 6 mètres carrés, dortoir de 12 mètres carrés, non compris la voie et la ligne aérienne, l'une, 7,000 fr.

66. — Remise de 17 mètres de longueur et de 7 m. 50 de largeur intérieurement, avec sol en terre battue, fosse de visite de 4 mètres de longueur, atelier de 5 à 6 mètres carrés, dortoir de 12 mètres carrés, non compris les voies et lignes aériennes, l'une, 10,000 fr.

67. — Remise pour voiture de remorque ou pour voitures automotrices, sol en terre battue, charpente sapin rouge, couverture tuiles, non compris les voies et les fosses de visite, le mètre carré de surface couverte, 55 fr.

68. — Bâtiment pour atelier avec sol en ciment sur forme en béton, ou avec parquet en planches brutes sur lambourdes, le mètre carré de surface couverte, 65 fr.

69. — Bâtiment sans étages pour magasins et bureaux, le mètre carré pour une surface minimum de 50 mètres, 80 fr.

70. — Bâtiment avec étage pour logement et bureaux, le mètre carré pour une surface minimum de 40 mètres carrés, 150 fr.

71. — Fosses de visite de 1 mètre de hauteur et de 80 centimètres de largeur. Le mètre linéaire, 100 fr.

72. — Outillage des ateliers de grosses réparations et des ateliers de petites réparations annexés aux remises. A facturer d'après les dépenses réelles majorées de 12 p. 100 jusqu'à un maximum de 60,000 fr.

73. — Ligne téléphonique à facturer d'après les dépenses réelles majorées de 12 p. 100.

74. — Poste téléphonique à intercommunication permettant l'appel de l'un quelconque par un autre quelconque des postes avec sonnerie, parafoudre, coupe-circuit et accessoires, mais sans bâtiments, l'un, 800 fr.

75. — Poste téléphonique ordinaire avec sonnerie, parafoudre, coupe-circuit et accessoires, sans bâtiment, l'un, 250 fr.

76. — Outillage et mobilier de l'exploitation et de la voie, par kilomètre de tramway, 200 francs.

### 3° Lignes électriques.

77. — Lignes de contact à suspension caténaire pour prise de courant à 10,000 volts, fil de cuivre de 50 millimètres carrés, poteaux en bois, y compris toutes les fournitures, sujétions pour les courbes, les bifurcations et les extrémités de lignes, interrupteurs de sectionnement, connexions électriques des rails de la voie, prise de terre, etc., mais non compris les travaux spéciaux pour la traversée des lignes de chemins de fer et des lignes télégraphiques et téléphoniques de l'Etat, par kilomètre de fil, 7,046 fr.

78. — Ligne de contact ordinaire pour courant à basse tension à l'intérieur de Limoges sur poteaux tubulaires métalliques, fil de cuivre de 50 millimètres carrés, y compris toutes fournitures et sujétions ainsi que les connexions électriques des rails de la voie, par kilomètre de fils, 10,746 fr.

79. — Ligne de contact ordinaire pour courant à basse tension sur les routes ou dans les dépôts et gares sur poteaux bois, fils de cuivre de 50 millimètres carrés, y compris toutes fournitures et sujétions, ainsi que les connexions électriques des rails de la voie, par kilomètre de fil, 5,246 fr.

80. — Ligne de transport d'énergie électrique à 30,000 volts ou à 10,000 volts, sur poteaux en bois, deux fils de cuivre de 6 millimètres de diamètre, y compris toutes fournitures et sujétions pour les angles et traversées de routes, mais non compris les indemnités de toutes natures, les travaux spéciaux pour les traversées des lignes de chemins de fer et des lignes télégraphiques et téléphoniques de l'Etat, le kilomètre de ligne, 3,950 fr.

81. — Ligne de transport à 30,000 volts sur les poteaux de la ligne de contact. Plus-value au n° 77 pour renforcement de poteaux, toutes fournitures, 2 fils de cuivre de 6 millimètres de diamètre dans les mêmes conditions qu'au n° 80, le kilomètre de ligne, 2,950 fr.

82. — Ligne de transport à 10,000 volts sur poteaux en bois, 2 fils de cuivre de 8 millimètres de diamètre, y compris toutes fournitures dans les mêmes conditions qu'au n° 80, le kilomètre de ligne, 4,770 fr.

83. — Ligne de transport à 10,000 volts sur poteaux en bois, 3 fils de cuivre de 8 millimètres, y compris toutes fournitures dans les mêmes conditions qu'au n° 83, le kilomètre de ligne, 6,780 fr.

84. — Ligne de transport à 10,000 volts placée

sur les poteaux de la ligne de contact. Plus-value au n° 77 pour renforcement de poteaux, toutes fournitures, 2 fils de cuivre de 8 millimètres de diamètre, dans les mêmes conditions qu'au n° 80, le kilomètre de ligne, 4,020 fr.

85. — Ligne de transport d'énergie comprenant 2 fils de cuivre de 6 millimètres à 30,000 volts, et 2 fils de cuivre de 8 millimètres à 10,000 volts, sur les mêmes poteaux en bois, y compris toutes fournitures dans les mêmes conditions qu'au n° 80, le kilomètre de ligne, 9,470 fr.

NOTA. — Pour les ouvrages nos 77 à 85, un premier acompte payé suivant les quantités des approvisionnements déposés dans les localités situées sur le tracé, à raison de :

86. — Pour le cuivre, le kilogramme, 2 fr. 20.

87. — Pour les poteaux, la pièce, 20 fr.

NOTA. — Les prix nos 77 à 86 ne sont valables que si le décret d'utilité publique paraît avant le 1<sup>er</sup> janvier 1911. S'il n'est pas paru à cette date, ces prix seront révisés; on tiendra compte de ce que le prix d'achat du fil cylindrique du cuivre électrolytique qui leur a servi de base est de 1 fr. 90 le kilogramme.

## CHAPITRE III

### Matériel roulant.

88. — Voiture automotrice à quatre essieux moteurs, à boggies d'une longueur de 12 mètres environ, comprenant 7 places assises de 1<sup>re</sup> classe, 28 places assises de 2<sup>e</sup> classe (dont 4 pouvant être isolées pour former un compartiment réservé au service de la poste); un compartiment de 1 m. 80 x 2 mètres pour les bagages, pouvant contenir 5 voyageurs assis sur strapontins mobiles; deux plates-formes fermées par un masque antérieur et des rideaux latéraux; chacune des plates-formes peut recevoir deux voyageurs assis sur des strapontins mobiles.

L'équipement électrique de cette voiture comprend quatre moteurs de 40 chevaux, un transformateur à bain d'huile, un compresseur d'air à commande par moteur électrique indépendant, une prise de courant par archet à haute tension, une prise de courant par trolley à basse tension, et tous les accessoires et appareils de sécurité. Cette automotrice sera munie de freins à air et à vis, avec tous les accessoires.

Le chauffage sera fait par 12 chaufferettes électriques, l'éclairage par 12 lampes à incandescence, l'une, 60,000 fr.

89. — Voiture automotrice à deux essieux moteurs, d'une longueur de 8 mètres environ comprenant 7 places assises de 1<sup>re</sup> classe, 21 places assises de 2<sup>e</sup> classe; 2 plates-formes fermées comme celles des automotrices à 4 essieux; chacune des plates-formes peut recevoir deux voyageurs assis sur des strapontins mobiles.

L'équipement électrique de cette voiture comprend deux moteurs de 40 chevaux, un transformateur à bain d'huile, un compresseur d'air et des prises de courant comme pour l'automotrice à 4 essieux. Cette automotrice sera munie de freins à air et à vis avec tous les accessoires.

Le chauffage sera fait par 10 chaufferettes électriques, l'éclairage par 9 lampes à incandescence, l'une, 40,000 fr.

90. — Voiture de remorque fermée à deux essieux comprenant un compartiment de 7 places de 1<sup>re</sup> classe, un compartiment de 14 places de 2<sup>e</sup> classe et deux plates-formes ouvertes.

Cette voiture est munie de freins à air et à vis avec tous accessoires.

Le chauffage sera fait par 9 chaufferettes électriques, l'éclairage par 6 lampes à incandescence, l'une, 9,000 fr.

91. — Voiture de remorque à deux essieux, comprenant un compartiment de 14 places assises de 2<sup>e</sup> classe, un compartiment de 1 m. 80 x 2 mètres pour les bagages, pouvant contenir cinq voyageurs assis sur des strapontins mobiles; une plate-forme ouverte.

Cette voiture est munie de freins à air et à vis avec tous accessoires.

Le chauffage sera fait par 5 chaufferettes électriques, l'éclairage par 6 lampes à incandescence, l'une, 8,500 fr.

92. — Wagon plateforme automoteur à 4 essieux, d'une longueur de 10 mètres environ, pouvant contenir un chargement de 15 tonnes, monté sur des boggies identiques à ceux des automotrices à voyageurs (sauf le rapport de

réduction de l'engrenage qui est différent), comprenant des plates-formes protégées par un masque, comme pour les automotrices à voyageurs, et séparées de la caisse par une cloison.

Ce wagon peut être transformé en wagon-tombereau par l'adjonction de côtés amovibles et en wagon couvert par une toiture amovible et des toiles à bâches. Ces accessoires sont compris dans le prix.

Le wagon est muni de freins à air et à vis et du même équipement électrique que les voitures automotrices. L'éclairage est assuré par 4 lampes à incandescence, l'un, 53,000 fr.

93. — Wagon couvert à deux essieux, à carcasse métallique, d'une longueur de caisse de 5 m. 55, pouvant contenir un chargement de 10 tonnes, muni sur chaque face de volets métalliques et sur les courbes du plafond d'anneaux pour les bestiaux.

Prix avec frein à air à 4 sabots et frein à vis, l'un, 4,800 fr.

94. — Prix avec conduite blanche et frein à levier à crémaillère, l'un, 4,400 fr.

95. — Wagon-tombereau à ossature métallique d'une longueur de caisse de 5 m. 55, pouvant contenir un chargement de 10 tonnes.

Prix avec frein à air à 4 sabots à vis, l'un, 4,000 fr.

96. — Prix avec conduite blanche et frein à levier à crémaillère, l'un, 3,600 fr.

97. — Wagon plate-forme d'une longueur de caisse de 5 m. 55, pouvant contenir un chargement de 10 tonnes.

Prix avec frein à air à 4 sabots et frein à vis, l'un, 3,600 fr.

98. — Prix avec conduite blanche et frein à levier à crémaillère, l'un, 3,200 fr.

99. — Wagon plate-forme d'une longueur de caisse de 5 m. 55, pouvant contenir un chargement de 10 tonnes et muni d'une traverse mobile métallique et de deux ranchets métalliques, le tout amovible.

Prix avec frein à air à 4 sabots et frein à vis, l'un, 4,000 fr.

100. — Prix avec conduite blanche et frein à levier à crémaillère, l'un, 3,600 fr.

101. — Boggie de rechange pour voitures ou wagons automoteurs. Prix avec équipement électrique, l'une, 14,000 fr.

102. — Grue roulante de 6 tonnes avec frein à vis et à air, l'une, 9,000 fr.

NOTA. — Les pièces de rechange pourront être portées en compte sur dépense justifiée, jusqu'au maximum de 50,000 fr. Observation.

#### CHAPITRE IV

##### Station centrale et sous-stations électriques.

NOTA. — Pour les travaux pour lesquels il n'est pas prévu de prix au présent chapitre, on appliquera les prix du chapitre 1<sup>er</sup> qui leur seront applicables; pour les bâtiments destinés aux bureaux, magasins et au logement du personnel, on appliquera les prix nos 69 et 70. Observation.

103. — Déblais de toute nature en vue de la construction du barrage, du réservoir de mise en charge et des fondations de l'usine. Non compris les blindages et les épaissements, le mètre cube, 3 fr.

104. — Vannes, y compris mouvements et accessoires, mises en place et peintes, le kilogramme, 1 fr. 10.

105. — Conduites forcées mises en place et peintes à une couche de minium et une couche de blanc de zinc, le kilogramme, 75 centimes.

NOTA. — Ces deux prix ne comprennent aucun terrassement ni aucune maçonnerie. Observation.

106. — Canal de dérivation à ciel ouvert, capable d'un débit de 4 mètres cubes à la seconde pour une vitesse de 1 m. 60 à la seconde.

Les maçonneries seront au mortier de chaux hydraulique et rejointées au mortier de chaux hydraulique; le rocher sera recouvert, partout où cela sera nécessaire, d'un revêtement de béton de chaux hydraulique, le mètre linéaire, 53 francs.

107. — Souterrain percé dans le rocher pour assurer le même écoulement que le canal à ciel ouvert; le rocher sera recouvert, partout où cela sera nécessaire, d'un revêtement au béton de chaux hydraulique, le mètre linéaire, 140 fr.

108. — Ponceaux en ciment armé sur le canal,

composés d'une dalle et de deux garde-corps, par mètre de largeur, 30 fr.

109. — Bâtiment de l'usine, comprenant tous les travaux au-dessus du niveau du sol des machines ou des chaudières, y compris le revêtement de ce sol, mais non compris les maçonneries sur lesquelles s'appuieront les revêtements; murs en maçonnerie ordinaire, charpente métallique, couverture en tuiles mécaniques à emboîtement :

Pour la salle des machines, le mètre carré, 100 fr.

Pour la chaufferie, le mètre carré, 70 fr.

Pour le bâtiment des appareils électriques, y compris 3 planchers, les cellules d'appareils électriques, les escaliers d'accès au tableau et aux étages, le mètre carré, 200 fr.

NOTA. — Pour les bâtiments, les surfaces seront mesurées à l'extérieur des murs; mais les saillies pour pilastres et encadrements ne seront pas comptées. Observation.

110. — Turbine de 750 chevaux pour débit de 1,500 litres sous 50 mètres de chute utile à 750 tours, avec régulateur automatique, volants, demi-manchon d'accouplements, robinets et tuyauterie, déchargeur automatique, l'une, 32,000 fr.

111. — Alternateur monophasé de 500 kilowatts (facteur de puissance, 0,8); 10,000 volts 750 tours par minute; 25 périodes; avec manchon d'accouplement semi-élastique pour commande par la turbine, l'un, 37,000 fr.

112. — Groupe d'excitation comprenant un moteur asynchrone d'une puissance de 100 chevaux accouplé directement à une dynamo génératrice de 65 kilowatts capable d'exciter trois alternateurs. Une dynamo génératrice de 15 kilowatts commandée par courroie par le volant de l'un des alternateurs, l'ensemble, 15,000 fr.

113. — Chaudière avec économiseur surchauffeur, produisant 1,500 kilogr. de vapeur sous 15 kilogr. de pression, avec accessoires complets, l'une, 36,500 fr.

114. — Cheval alimentaire suffisant pour deux générateurs, l'un, 2,000 fr.

115. — Tuyauteries complètes entre les générateurs, les chevaux alimentaires et la machine, robinets, vannes, purges et accessoires, pour un groupe, 8,500 fr.

116. — Machine à vapeur verticale à grande vitesse compound parallèle donnant 750 chevaux effectifs sous 12 kilogr. de pression et 300° de surchauffe, l'une, 56,500 fr.

117. — Alternateur monophasé de 500 kilowatts (facteur de puissance 0,8); 10,000 volts; 25 périodes; avec excitatrice en bout d'arbre et manchon d'accouplement à la machine ci-dessus, l'un, 44,000 fr.

118. — Un condenseur à injection avec pompe à air hydraulique suffisant pour deux machines 750 chevaux, commandé par moteur électrique de 32 chevaux, l'un, 15,000 fr.

119. — Un transformateur monophasé de 750 KVA (facteur de puissance 0,8); 25 périodes; à bain d'huile avec refroidissement par circulation d'eau, tension 10,000/30,000, avec pompe de circulation d'eau, l'un, 25,000 fr.

120. — Tableau de distribution comprenant cinq panneaux de commande pour alternateurs, panneau d'excitation et de mesures générales, panneau de commande des transformateurs, deux panneaux de départ, 30,000 volts, disjoncteurs automatiques, appareils de coupure, parafoudres et connexions générales des appareils entre eux et aux machines, l'ensemble, 96,000 francs.

121. — Pont roulant de 10 tonnes pour une portée de 12 mètres environ avec chariot manœuvrable à main, compris chemins de roulement et montage en place, l'ensemble, 11,000 fr.

122. — Cheminée à tirage induit en tôle avec ventilateur et moteur pour une puissance de 9,000 kilogr. de vapeur, 6,000 fr.

NOTA. — Les prix des nos 109 à 121 inclus ne comprennent ni le travail de fondation, ni le travail de maçonnerie; ils comprennent les boulons de fondation et les accessoires de mise en place. Observation.

123. — Sous-station de Limoges-Pont-Neuf, comprenant : trois transformateurs monophasés de 750 KVA (facteur de puissance 0,80); 25 périodes; à bain d'huile avec refroidissement par circulation d'eau; tensions 10,000/30,000 volts. Tableau comprenant : panneaux et appareils de manœuvre, de contrôle et de sécurité nécessaires pour les 3 transformateurs, disjoncteurs, coupe-sections et parafoudres, connexions des appareils entre eux :

Bâtiment de la sous-station, l'ensemble complet compris montage, 113,400 fr.

Fait en double original, à Limoges, le 17 mars 1909, pour être annexé à la convention en date de ce jour.

Le préfet de la Haute-Vienne,

Lu et approuvé :

Signé : ANDRÉ REGNAULT.

Les rétrocessionnaires,

Lu et approuvé :

Signé : A. GIROS. Signé : LOUCHEUR.

## CAHIER DES CHARGES

### TITRE I<sup>er</sup>

#### TRACÉ ET CONSTRUCTION

##### Objet de la concession.

Art. 1<sup>er</sup>. — Le réseau de tramways qui fait l'objet du présent cahier des charges est destiné au transport des voyageurs et des marchandises.

La traction aura lieu par moteurs électriques ou par tout autre moteur mécanique agréé par l'administration.

##### Tracé.

Art. 2. — Ce réseau comprendra les lignes suivantes et empruntera les voies publiques ci-après désignées :

Ligne n° 1. — De Limoges à Saint-Mathieu par ou près Aix, Séréilhac, Saint-Laurent-sur-Gorre, Oradour-sur-Vayres et Cussac, avec embranchement de Saint-Mathieu à Rochechouart par Vayres. Cette ligne empruntera, dans Limoges, les voies de tramways de l'avenue de la Gare et de l'avenue Baudin, puis les rues : place Jourdan et boulevard de Fleurus et, en dehors de Limoges, la route nationale n° 21, les chemins de grande communication n° 34 et 40, le chemin vicinal ordinaire n° 10 d'Oradour-sur-Vayres et les chemins de grande communication n° 22 et 8 bis. La ligne empruntera le tramway de Limoges à Aix sur toute sa longueur.

L'embranchement emprunte les chemins de grande communication n° 3 bis, 54 et 99.

Il y aura des déviations à Villeneuve, Saint-Laurent-sur-Gorre, Puymoreau, Oradour-sur-Vayres, Cussac et Saint-Mathieu.

Ligne n° 2. — De Limoges à Saint-Sulpice-les-Feuilles par ou près Beaune, Bonnac, Compreignac, Saint-Pardoux, Saint-Symphorien, Roussac, Rancon, Chateauponsac, Saint-Sornin-Leulac, Saint-Hilaire-la-Treille et Arnac-la-Poste.

Avec embranchements :

a) De Rancon à Bellac et Bussière-Poitevine par ou près Blanzac et Saint-Bonnet.

b) De Précigout à Razès par la Crouzille.

Cette ligne empruntera, dans Limoges, la voie du tramway du cimetière et les rues : place Maison-Dieu, rue Théodore-Bac et place Sadi-Carnot, et, en dehors de Limoges, la route nationale n° 20, le chemin vicinal ordinaire n° 3 de Bonnac, le chemin vicinal ordinaire n° 3 de Compreignac, les chemins de grande communication n° 5 et 27, le chemin vicinal ordinaire n° 1 de Roussac, les chemins de grande communication n° 7, 1, 44, 61 et le chemin vicinal ordinaire n° 11 d'Arnac-la-Poste.

L'embranchement de Rancon à Bellac et Bussière-Poitevine emprunte le chemin de grande communication n° 1 et les routes nationales n° 151 bis et 147.

L'embranchement de Précigout à Razès emprunte le chemin de grande communication n° 5 et la route nationale n° 20.

Il y aura des déviations, sur la ligne principale, entre Beaune, Compreignac, Précigout et Saint-Symphorien, à Villemedeix, Roussac, Rancon, Chateauponsac, Saint-Sornin-Leulac, Saint-Hilaire-la-Treille, Arnac-la-Poste, Margot et Salses ;

Sur l'embranchement de Rancon à Bussière-Poitevine, à Saint-Bonnet ;

Sur l'embranchement de Précigout à Razès, à Précigout, Marnac et la Crouzille.

Ligne n° 3. — De Limoges à Bussière-Poitevine par ou près Verneuil, Veyrac, Oradour-sur-Glane, Cieux, Blond, Mortemart, Nouic, Mézières, Saint-Martial et Saint-Barbant.

Avec embranchement d'Oradour-sur-Glane à Saint-Julien par Javerdat.

Cette ligne, dans Limoges, se raccorde avec la gare des Bénédictins en tronc commun avec la ligne n° 2 de Limoges à Saint-Sulpice-les-Feuilles et par l'avenue de Poitiers; elle emprunte la rue Duverger, la place de la Manufacture-des-Tabacs, la route nationale n° 147, le faubourg Montjovis et le chemin communal n° 177, la route nationale n° 141, les chemins de grande communication n° 9, 3, 5 et 4.

Il y aura des déviations à la Borie, l'Aurence, le Mas-Neuf, Landouge, Verneuil, la Côte, l'Abattoir, la Fauvette, Cieux, Moussac, la Vêrine, Mailloufroy, Blond, Rousseix, le Moulin-Neuf, Mézières, Chez-Gonda, la Bretonnière, le Fouilloux et Bussière-Poitevine.

Sur l'embranchement de Saint-Junien, il y aura une déviation à Javerdat.

Ligne n° 4. — De Limoges à Eymoutiers par ou près Boisseuil, Eyjeaux, Saint-Paul, Saint-Bonnet, Linards, Châteauneuf, Neuvic avec prolongement sur Peyrat-le-Château.

Cette ligne, dans Limoges, emprunte, sur l'avenue de la Gare, les tramways de Limoges en tronc commun avec la ligne n° 1 de Limoges à Saint-Mathieu, suit la place Jourdan, la rue du Maupas, les boulevards de la Cité et de la Corderie et emprunte les tramways de Limoges entre le boulevard de la Corderie et la route de Toulouse. En dehors de Limoges, elle emprunte la route nationale n° 20, les chemins de grande communication n° 12, 15 et 55.

Le prolongement sur Peyrat-le-Château emprunte la route nationale n° 140.

Il y aura des déviations à Saint-Lazare; Crochat, entre les points kilométriques 6 kilom. 7 et 14 kilom. 7, à la Maillerie, Cros-le-Ballet, Châteauneuf et Coignat sur la ligne principale. Sur le prolongement, le tracé est en déviation à peu près continue du point 6 kilom. 2 au terminus.

#### Détails 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 l'ensemble duréseau soit livré à l'exploitation dans un délai de deux ans et demi à partir de la date du décret d'utilité publique. La station centrale d'énergie devra être achevée dans un délai de deux ans à partir de ce même décret.

#### Largeur de la voie. — Gabarit du matériel roulant.

Art. 4. — La largeur de la voie entre les bords intérieurs des rails devra être de 1 mètre.

La largeur des caisses des véhicules ainsi que de leur chargement ne dépassera pas 2 m. 20, et celle du matériel roulant, y compris toutes saillies, notamment celle des marchepieds latéraux, ne dépassera pas cette même largeur. La hauteur du matériel roulant au-dessus des rails, y compris toutes saillies, sera au plus de 3 m. 50 l'archet ou le trolley en plus, pour les automotrices, et de 3 m. 30 pour les autres véhicules et leurs chargements.

Le fil de travail sera à 6 mètres au moins au-dessus du rail.

Dans les parties à deux voies, la largeur de l'entre-voie, mesurée entre les bords extérieurs des rails, sera de 1 m. 70.

#### Alignements et courbes. — Pentes et rampes.

Art. 5. — Les alignements seront raccordés entre eux par des courbes dont le rayon ne pourra être inférieur à 50 mètres en rase campagne et à 40 mètres dans les traverses.

Le maximum des déclivités est fixé à 70 millimètres par mètre.

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

Le concessionnaire aura la faculté, dans des cas exceptionnels, de proposer aux dispositions du présent article les modifications qui lui paraîtraient utiles, mais ces modifications ne pourront être exécutées que moyennant l'approbation préalable de l'autorité compétente pour approuver les projets d'exécution.

#### Etablissement de la voie ferrée. — Parties accessibles aux voitures ordinaires.

Art. 6. — Dans les sections où le tramway sera établi sur une partie de la voie publique accessible à la circulation ordinaire, les voies de fer

seront posées au niveau du sol, sans saillie ni dépression, suivant le profil normal de la voie publique et sans 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, suivant la nature de la chaussée, dans un pavage ou empierré de 20 centimètres d'épaisseur, qui régnera dans l'entreprais, et à 50 centimètres au moins de chaque côté, conformément aux dispositions prescrites par le préfet, sur la proposition du concessionnaire, qui restera chargé d'établir à ses frais ce pavage ou cet empierré.

La chaussée pavée ou empierrée de la voie publique sera d'ailleurs conservée ou établie avec des dimensions telles qu'en dehors de l'espace occupé par le matériel de 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.

Cette chaussée sera accompagnée d'un accotement ou d'un trottoir de 1 m. 10 centimètres au moins. Le concessionnaire construira en outre, suivant les dispositions qui lui seront indiquées avant la réception générale de la voie ferrée, des gares pour les dépôts de matériaux d'entretien de la voie publique; la profondeur de ces gares, mesurée à partir de l'arête extrême de l'accotement, sera de 1 m. 20 au minimum.

Un intervalle libre d'au moins 1 m. 40 de largeur sera réservé, d'autre part, entre le matériel de la voie ferrée (toutes saillies comprises) et les limites des propriétés riveraines ou des alignements approuvés, s'ils passent en avant de ces propriétés.

La voie ferrée sera établie de telle sorte que la verticale des parties les plus saillantes du matériel roulant ne dépasse pas l'arête extérieure de l'accotement. Dans les parties où la voie sera établie soit sur le bord d'un remblai de plus de 50 centimètres de hauteur, soit le long d'un talus de déblai ou d'un obstacle continu dépassant le niveau des marchepieds, il sera ménagé un espace libre d'au moins 75 centimètres de largeur entre la partie la plus saillante du matériel roulant et la crête du remblai, le pied du déblai ou l'obstacle continu. Pour les obstacles isolés, cet intervalle sera réduit à 60 centimètres.

#### Etablissement de la voie ferrée. — Parties non accessibles aux voitures ordinaires.

Art. 7. — Si la voie ferrée est établie sur un accotement interdit aux voitures ordinaires, elle reposera sur une couche de ballast de 2 mètres de largeur et d'au moins 15 centimètres d'épaisseur sous les traverses. Le dessus du ballast sera arasé de niveau avec la surface de l'accotement relevé en forme de trottoir.

La partie de la voie publique qui restera réservée à la circulation des voitures ordinaires et des piétons présentera une largeur minimum de 4 m. 50; cette largeur minimum étant mesurée en dehors de l'accotement occupé par la voie ferrée et en dehors des emplacements qui seront affectés au dépôt des matériaux d'entretien de la route.

L'autorité compétente pour statuer sur les projets d'exécution pourra exiger que l'emplacement occupé par la voie ferrée soit limité du côté de la chaussée de la voie publique au moyen d'une bordure d'au moins 12 centimètres de saillie en gazon d'une solidité suffisante. Elle pourra également prescrire dans les parties de routes ou de chemins dont la déclivité dépassera 3 centimètres par mètre l'établissement d'un demi-caniveau pavé le long des bordures en pierre. Un intervalle libre de 30 centimètres au moins sera réservé entre la verticale de l'arête de cette bordure et la partie la plus saillante du matériel de la voie ferrée; un autre intervalle libre de 1 m. 40 subsistera entre le matériel roulant (toutes saillies comprises) et les limites des propriétés riveraines ou des alignements approuvés, s'ils passent en avant de ces propriétés.

La voie ferrée sera établie de telle sorte que la verticale des parties les plus saillantes du matériel roulant ne dépasse pas l'arête extérieure de l'accotement. Dans les parties où la voie sera établie soit sur le bord d'un remblai de plus de 50 centimètres de hauteur, soit le long d'un talus de déblai ou d'un obstacle continu dépassant le niveau des marchepieds, il sera ménagé un espace libre d'au moins 75 centimètres de largeur entre la partie la

plus saillante du matériel roulant et la limite extérieure du remblai, du déblai ou de l'obstacle continu. Pour les obstacles isolés, cet intervalle sera réduit à 60 centimètres.

Les rails qui, à l'extérieur, seront au niveau de l'accotement régularisé, ne formeront sur l'entreprais que la saillie nécessaire pour le passage des boudins des roues du matériel de la voie ferrée. Toutefois, sur certaines sections et à titre révocable, le ballast pourra être arasé dans le plan supérieur des traverses dans l'entreprais.

#### Etablissement de la voie ferrée dans les parties en déviation.

Art. 72. — Dans les sections où le tramway sera établi en déviation, 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 55 centimètres.

L'épaisseur de la couche de ballast sera d'au moins 15 centimètres sous les traverses, et l'on ménagera, au pied de chaque talus du ballast une banquettes de largeur telle que l'arête de cette banquettes se trouve à 90 centimètres au moins de la verticale de la partie la plus saillante du matériel roulant.

A moins d'une autorisation spéciale de l'administration, il devra être réservé entre les obstacles isolés se trouvant au-dessus du niveau des marchepieds latéraux le long des voies principales et les parties les plus saillantes du matériel roulant une distance d'au moins 60 centimètres.

Le concessionnaire établira le long du tramway les fossés ou rigoles qui seront jugés nécessaires pour l'assèchement de la voie et pour l'écoulement des eaux.

Les dimensions de ces fossés et rigoles seront déterminées par le préfet, suivant les circonstances locales, sur les propositions du concessionnaire.

#### Passages au-dessus des routes et chemins.

Art. 73. — Lorsque le tramway devra passer au-dessus d'une route nationale ou d'un chemin vicinal, l'ouverture du viaduc sera fixée par le ministre des travaux publics ou le préfet, suivant le cas, en tenant compte des circonstances locales; mais cette ouverture ne pourra, dans aucun cas, être inférieure à 8 mètres pour la route nationale, à 6 mètres pour le chemin vicinal de grande communication et à 4 mètres pour un simple chemin vicinal ou rural.

Pour les viaducs, la hauteur libre, à partir du sol de la route, au-dessus de la chaussée dans toute sa largeur ne sera pas inférieure à 4 m. 30.

La largeur entre les parapets sera au moins de 4 mètres. La hauteur de ces parapets ne pourra, dans aucun cas, être inférieure à 1 mètre.

#### Passages au-dessous des routes et chemins.

Art. 74. — Lorsque le tramway devra passer au-dessous d'une route nationale ou d'un chemin vicinal, la largeur entre les parapets du pont qui supportera la route ou le chemin sera fixée par le ministre des travaux publics ou le préfet, suivant le cas, en tenant compte des circonstances locales; mais cette largeur ne pourra, dans aucun cas, être inférieure à 8 mètres pour la route nationale, à 6 mètres pour un chemin vicinal de grande communication, et à 4 mètres pour un simple chemin vicinal ou rural.

L'ouverture du pont entre les culées sera au moins de 4 mètres pour les chemins à une voie. Cette largeur régnera jusqu'à 2 mètres au moins au-dessus du niveau du rail. La distance verticale qui sera ménagée au-dessus des rails pour le passage des trains, dans une largeur égale à celle qui est occupée par les caisses des voitures, ne sera pas inférieure à 4 m. 10.

#### Passages à niveau.

Art. 75. — Dans le cas où des routes nationales ou des chemins vicinaux, ruraux ou particuliers seraient traversés à leur niveau par le tramway, les rails et contre-rails devront être posés sans aucune saillie ni dépression sur la surface de ces routes, et de telle sorte qu'il n'en résulte aucune gêne pour la circulation des voitures.

Le croisement à niveau du tramway et des routes ne pourra s'effectuer sous un angle inférieur à 45 degrés, à moins d'une autorisation formelle de l'administration supérieure.

La déclivité des routes et chemins aux abords des passages à niveau sera réduite à 2 centimètres par mètre au plus sur 10 mètres de longueur de part et d'autre du passage.

#### Rectifications des routes.

Art. 7<sup>o</sup>. — Lorsqu'il y aura lieu de modifier l'emplacement ou le profil des routes existantes, l'inclinaison des pentes et rampes sur les routes modifiées ne pourra excéder 3 centimètres par mètre pour les routes nationales, et 5 centimètres pour les chemins vicinaux. Le préfet restera libre toutefois d'apprécier les circonstances qui pourraient motiver une dérogation à cette clause, en ce qui touche les chemins vicinaux; le ministre statuera en tout ce qui touche les routes nationales.

#### Écoulement des eaux, débouché des ponts.

Art. 7<sup>o</sup>. — Le concessionnaire sera tenu de rétablir et d'assurer à ses frais, pendant la durée de sa concession, l'écoulement de toutes les eaux, dont le cours aurait été arrêté, suspendu ou modifié par ces travaux et de prendre les mesures nécessaires pour prévenir l'insalubrité pouvant résulter des chambres d'emprunt.

Les viaducs à construire à la rencontre des rivières, des canaux et des cours d'eau quelconques auront au moins 4 mètres de largeur entre les parapets. La hauteur des parapets ne pourra être inférieure à 1 mètre.

La hauteur et le débouché du viaduc seront déterminés, dans chaque cas particulier, par l'administration, suivant les circonstances locales.

Dans tous les cas où l'administration le jugera utile, il pourra être accolé aux ponts établis par le concessionnaire, pour le service du tramway, une voie charretière ou une passerelle pour piétons. L'excédent de dépense qui en résultera sera supporté suivant les cas, par l'Etat, le département ou les communes intéressées, d'après l'évaluation contradictoire qui sera faite par les ingénieurs ou les agents désignés par l'autorité compétente et par le concessionnaire.

#### Maintien des communications.

Art. 7<sup>o</sup>. — A la rencontre des routes et chemins, il sera construit des chemins et ponts provisoires, par les soins et aux frais du concessionnaire, partout où il sera jugé nécessaire pour que la circulation n'éprouve aucune interruption ni gêne.

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

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

#### Indemnités de terrains et de dommages.

Art. 7<sup>o</sup>. — Les indemnités pour occupation temporaire ou pour détérioration de terrains, pour chômage, modification ou destruction d'usines, et pour tous dommages quelconques résultant des travaux, seront supportées et payées par le concessionnaire.

#### Droits conférés au concessionnaire.

Art. 7<sup>o</sup>. — L'entreprise étant d'utilité publique, le concessionnaire est investi, pour l'exécution des travaux dépendant de sa concession, de tous les droits que les lois et règlements confèrent à l'administration en matière de travaux publics, soit pour l'acquisition des terrains par voie d'expropriation, soit pour l'extraction, le transport et le dépôt des terres, matériaux, etc., et il demeure en même temps soumis à toutes obligations qui dérivent, pour l'administration, de ces lois et règlements.

#### Mines.

Art. 7<sup>o</sup>. — Si le tramway traverse un sol déjà concédé pour l'exploitation d'une mine, les travaux de consolidation à faire dans l'intérieur

de la mine qui pourraient être imposés par le ministre des travaux publics, ainsi que les dommages résultant de cette traversée pour les concessionnaires de la mine, seront à la charge du concessionnaire.

#### Carrières.

Art. 7<sup>o</sup>. — Si le tramway doit s'étendre sur des terrains renfermant des carrières ou les traverser souterrainement, il ne pourra être livré à la circulation avant que les excavations qui pourraient compromettre la solidité aient été remblayées ou consolidées. Les travaux que le ministre des travaux publics pourrait ordonner à cet effet seront exécutés par les soins et aux frais du concessionnaire.

#### Bornage et plan cadastral.

Art. 7<sup>o</sup>. — Immédiatement après l'achèvement des travaux et au plus tard six mois après la mise en exploitation des parties en déviation, le concessionnaire fera faire à ses frais un bornage contradictoire avec chaque propriétaire riverain, en présence d'un représentant du département, ainsi qu'un plan cadastral des parties en déviation du tramway et de ses dépendances. Il fera dresser également à ses frais, et contradictoirement avec les agents désignés par le préfet, un état descriptif de tous les ouvrages d'art qui auront été exécutés, ledit état accompagné d'un atlas contenant les dessins cotés de tous les ouvrages.

Une expédition dûment certifiée des procès-verbaux de bornage, du plan cadastral, de l'état descriptif et de l'atlas sera dressée aux frais du concessionnaire et déposée dans les archives de la préfecture.

Les terrains acquis par le concessionnaire postérieurement au bornage général, en vue de satisfaire aux besoins de l'exploitation, et qui, par cela même, deviendront partie intégrante du tramway, donneront lieu, au fur et à mesure de leur acquisition, à des bornages supplémentaires, et seront ajoutés sur le plan cadastral; addition sera également faite sur l'atlas de tous les ouvrages d'art exécutés postérieurement à sa rédaction.

#### Traverses des villes et villages.

Art. 8. — Dans les traverses des villes et des villages, les voies ferrées devront, à moins d'une autorisation spéciale du préfet, 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 le type décrit à l'article 6.

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

a) Pour un trottoir ou pour l'emplacement à ménager en vue de l'établissement d'un trottoir, 1 m. 10. Cette largeur sera mesurée à partir des limites des propriétés riveraines bâties ou non ou des alignements approuvés, s'ils passent en avant de ces limites.

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

1<sup>o</sup> Quand on réserve le stationnement des voitures ordinaires, 2 m. 60.

2<sup>o</sup> Quand on supprime ce stationnement, 30 centimètres.

Par exception, les distances entre les limites des propriétés riveraines et le matériel roulant, seront inférieures à celles ci-dessus, savoir :

Ligne n<sup>o</sup> 1. — A Oradour-sur-Vayres, au droit de l'église et de la halle; à la Monnerie, au droit du garde-corps du pont sur la Tardoire;

Ligne n<sup>o</sup> 2. — A Roussac, au droit du puits communal;

Ligne n<sup>o</sup> 3. — A Nouic, au droit des immeubles Imbert, Grindelorge, Bonnet, Guénault, Pomnier, Dessert et Marchadier (côté droit de la traverse); à Saint-Martial, au droit des immeubles Charderon (côté gauche); à Saint-Barbant, au droit des immeubles Chambaudry (côté gauche).

Pour ces divers immeubles, les dérogations aux largeurs prévues dans le texte-type de l'article 6 et du présent article ne sont autorisées qu'à titre provisoire; et l'administration se réserve d'exiger à toute époque, au cas où elle en reconnaîtrait la nécessité, les rescindements nécessaires pour réaliser les zones libres réglementaires.

Quand l'établissement du tramway sur de larges trottoirs, existant dans les traverses, aura été autorisé, on fera application de l'article 7.

#### Exécution des travaux.

Art. 9. — Le concessionnaire n'emploiera, dans l'exécution des ouvrages, que des matériaux de bonne qualité; il sera tenu de se conformer à toutes les règles de l'art, de manière à obtenir une construction parfaitement solide.

Tous les aqueducs, ponceaux, ponts et viaducs à construire à la rencontre des divers cours d'eau et des chemins publics ou particuliers seront en maçonnerie ou en fer, sauf les cas d'exception qui pourront être admis par l'administration.

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 boutisses 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 du concessionnaire.

Les fers, bois et autres éléments constitutifs des voies ferrées devront être de bonne qualité et propres à remplir leur destination.

#### Voies.

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

Les rails du type Vignole seront en acier et du poids de 20 kilogr. au moins par mètre courant; ils seront posés sur traverses en chêne dans les courbes de moins de 200 mètres de rayon et dans les changements et croisements. Les traverses pourront être en pin ou hêtre injectés partout ailleurs.

Les rails à gorge seront en acier du poids de 36 kilogr. au moins par mètre courant.

Le profil des rails, leur longueur minimum, le mode d'attache sur les traverses, la répartition de ces dernières sont arrêtés par le préfet.

Dans la traverse des lieux habités, l'emploi du rail à gorge ne sera obligatoire que : 1<sup>o</sup> à Limoges; 2<sup>o</sup> sur les parties exceptionnellement rétrécies des traverses d'Oradour-sur-Vayres, Nouic, Saint-Martial et Saint-Barbant mentionnées à l'article 8; 3<sup>o</sup> sur la partie sinuée et étroite de la traverse de Rochechouart, entre la maison Dange (point 0 kilom. 8) et la maison Ducombeau (point 0 kilom. 9). En outre, sur les parties de traverses indiquées aux paragraphes 2 et 3, un pavage sera substitué à l'empierrement.

La dispense des rails à gorge et des contre-rails est révoquée.

#### Gares et stations.

Art. 11. — Les voitures devront s'arrêter pour prendre ou laisser des voyageurs aux stations, haltes et arrêts facultatifs. Toutefois aux arrêts facultatifs, l'arrêt n'aura lieu que s'il y a des voyageurs à prendre ou à laisser.

Les stations comprendront les voies de croisements et de garage ainsi que les bâtiments et quais nécessaires à une bonne exploitation.

Les haltes comprendront un abri pour voyageurs et un magasin pour marchandises.

Les arrêts facultatifs seront indiqués par un simple poteau portant sur une plaque le nom de l'arrêt.

Le nombre et l'emplacement des gares, stations et haltes seront arrêtés lors de l'approbation des projets définitifs. Il est toutefois d'ores et déjà stipulé qu'une gare exclusivement affectée au service des voyageurs et messageries sera établie sur la place Maison-Dieu, à Limoges, pour le service commun des quatre lignes.

Les indications suivantes sont données à titre provisoire :

Ligne n<sup>o</sup> 1. — De Limoges à Saint-Mathieu avec embranchement de Saint-Mathieu à Rochechouart.

Ligne principale : Limoges (station), le Clos-Moreau (arrêt), Isle (halte), l'Aiguille (halte), Aix (station), Aix (halte), les Betouilles (arrêt), Sereilhac (station), Villeneuve (halte), la Grange (arrêt), Saint-Laurent-Sur-Gorre (station), Lattérie (arrêt), Puymoreau (halte), Oradour-sur-Vayres (station), Cussac (station), la Forge (halte), Saint-Mathieu (station).

Embranchement : Saint-Mathieu (station), la Couade (halte), le Poulter (halte), Vayres (station), Rochechouart (arrêt), Rochechouart (station).

Ligne n° 2. — De Limoges à Saint-Sulpice-les-Feuilles avec embranchement sur Bellac et Bussière-Poitevine et sur Razès.

Ligne principale : Limoges (station); rond-point Sadi-Carnot (arrêt), Louyat (arrêt), Bra-chaud (halte), Grossereix (station), Beaune (halte), Bonnac (station), Montaigu (halte), Compreignac (station), Précigout (halte), Bachellerie (arrêt), La Breuille (halte), Saint-Pardoux (station), Saint-Symphorien (station), Roussac (station), Balledent (halte), Rancon (station), Villevit (halte), Châteauponsac (station), Puy-marron (arrêt), Saint-Sornin-Leulac (station), Vaupoutour (halte), Saint-Hilaire-la-Treille (station), Arnac-la-Poste (station), Salesses (halte), Saint-Sulpice-les-Feuilles (station).

Embranchement sur Bussière-Poitevine : Rancon (station), Blanzac (halte), Bellac (arrêt), Bellac (station), le Vincou (arrêt), le Repaire (halte), Bel-Air (arrêt), Saint-Bonnet (station), Petavaud (halte), Bussière-Poitevine (station).

Embranchement sur Razès : Précigout (halte), la Crouzille (station), Razès (station).

Ligne n° 3. — De Limoges à Bussière-Poitevine avec embranchement sur Saint-Junien.

Ligne principale : Limoges (station), la Borie (halte), L'Aurence (arrêt), Landouge (station), le Breuil (halte), Verneuil (station), l'Abattoir (halte), Veyrac (station), la Plaine (arrêt), Oradour-sur-Glane (station), la Fauvette (halte), Charat (halte), Cieux (station), la Verine (halte), Blond (station), Mortemart (station), Nouic (station), Mézières (station), Chez Senaud (halte), Saint-Martial-Saint-Barbant (station), Mondésir (halte), Bussière-Poitevine (station).

Embranchement : Oradour-sur-Glane (station), la Fauvette (halte), Javerdat (station), Pont-à-la-Planche (halte), le Pavillon (arrêt), le Champ-de-Foire (halte), rond-point Saler (arrêt), Saint-Junien (station).

Ligne n° 4. — De Limoges à Eymoutiers et prolongement sur Peyrat-le-Château.

Ligne principale : Limoges (station), Saint-Lazare (halte), Crochat (halte), le Mas-Gautier (halte), Boisseuil (station), Eyjeaux (station), Saint-Paul (station), Bellevue (arrêt), Leycuras (halte), Saint-Bonnet (station), Linards (station), Sautour (halte), le Pont-de-la-Prairie (arrêt), Châteauneuf (station), Meuvic (halte), la Veytissou (arrêt), Eymoutiers (station).

Prolongement : Eymoutiers (station), Eymoutiers (arrêt), Saint-Amand-le-Petit (halte), Beau-lieu (halte), Peyrat-le-Château (station).

Les stations et les haltes seront ouvertes au service complet des voyageurs et des messageries; aux arrêts, on ne prendra ou laissera que les voyageurs sans bagages.

Les marchandises ne seront délivrées et reçues par wagons complets qu'aux stations. Aux haltes, les marchandises seront simplement chargées ou déchargées pendant le stationnement des trains.

*Moyens de transbordement.* (Clause spéciale prescrite par la circulaire du 12 janvier 1888.)

Le concessionnaire se conformera aux mesures prescrites par l'administration en vue d'établir des moyens de transbordement commodes pour les marchandises dans toutes les gares de raccordement avec une autre voie ferrée existante en vue d'éviter autant que possible un parcours trop long aux voyageurs et aux marchandises devant passer d'une voie à l'autre.

## 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 le pavage ou l'empierrage des entre-rails et de l'entre-voie, ainsi que des zones de 50 centimètres qui servent d'accotements extérieurs aux rails.

Dans les parties en déviation, la ligne et ses dépendances seront constamment entretenues en bon état, de façon que la circulation y soit toujours facile et sûre. Les frais d'entretien et

ceux auxquels donneront lieu les réparations ordinaires et extraordinaires seront entièrement à la charge du concessionnaire.

#### 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 pavées ou empierrées de la voie publique situées en dehors des zones ou de l'accotement indiqués ci-dessus, il devra être pourvu par le concessionnaire 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, en chaque sens, par les trains de voyageurs rapporté à longueur du réseau est fixé à quatre, avec faculté de réduction à trois pour certaines sections de la ligne et d'augmentation équivalente sur les autres sections.

Un train de marchandises dans chaque sens desservira chaque jour le réseau entier, sauf les dimanches et jours fériés.

#### Matériel roulant. — Limitation de la vitesse et de la longueur des trains.

Art. 15. — Le matériel roulant devra satisfaire aux conditions fixées ou à fixer pour les transports militaires. Les voitures à voyageurs seront chauffées pendant la saison froide.

Les trains se composeront de huit voitures au plus et leur longueur totale ne dépassera pas 50 mètres.

La vitesse des trains en marche sera, au plus, de 40 kilomètres à l'heure.

#### Unité technique de la voie et du matériel roulant.

Art. 15 bis. — La voie et le matériel roulant devront, sauf dérogation spécialement autorisée par le ministre des travaux publics, satisfaire aux prescriptions relatives à l'unité technique qui auront été édictées avant la déclaration d'utilité publique.

## TITRE III

### DURÉE ET DÉCHÉANCE DE LA CONCESSION

#### Durée de la concession.

Art. 16. — La durée de la concession du réseau 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-cinq ans plus tard.

#### Expiration de la concession.

Art. 17. — A l'époque fixée pour l'expiration de la concession, et par le seul fait de cette expiration, l'Etat sera subrogé à tous les droits du concessionnaire sur la voie ferrée et ses dépendances, et il entrera immédiatement en jouissance de tous ses produits.

Le concessionnaire sera tenu de lui remettre en bon état d'entretien la voie ferrée avec toutes les installations faites sur le sol des voies publiques, ainsi que tous les immeubles et objets immobiliers qui en dépendent, tels que les barrières et clôtures, changements de voies, plaques tournantes, réservoirs d'eau, grues hydrauliques, machines fixes, usines et installations de toute nature établies en vue de la production et du transport de l'énergie électrique ou autre destinée à l'exploitation du tramway, bureaux d'attente et de contrôle, etc., établis dans des immeubles exclusivement affectés à cet usage.

Dans les cinq dernières années qui précéderont le terme de la concession, l'Etat 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 le concessionnaire ne se mettait 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, des gares et de la voie,

nécessaires à l'exploitation des lignes, telle qu'elle se fera à l'expiration de la concession, ils resteront la propriété de l'Etat. Tous ces objets mobiliers devront du reste être en bon état et, comme pour la voie, l'Etat aura le droit, pendant les cinq dernières années de la concession, de saisir les revenus du tramway et de les affecter à la remise en état des objets mobiliers, si le département concessionnaire n'y procédait pas lui-même.

L'Etat sera tenu, si le concessionnaire le requiert, de reprendre en outre les matériaux, combustibles et approvisionnements de tout genre sur l'estimation qui en sera faite à dire d'experts; et, réciproquement, si l'Etat le requiert, le concessionnaire sera tenu de céder ces approvisionnements de la même manière. Toutefois l'Etat 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 Gouvernement 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 Gouvernement 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 du concessionnaire, sans qu'il puisse prétendre à aucune indemnité.

#### Rachat de la concession.

Art. 19. — L'Etat 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 du réseau entier, 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 l'Etat après l'expiration des quinze premières années de l'exploitation, on réglera le prix du rachat, en relevant les produits nets annuels obtenus par le concessionnaire pendant les sept années qui auront précédé celle où le rachat sera effectué, et en y comprenant les annuités qui auront été payées à titre de subvention; 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 le montant d'une annuité qui sera due et payée au concessionnaire 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.

Le concessionnaire recevra, en outre, dans les six mois qui suivront le rachat, les remboursements auxquels il aurait droit à l'expiration de la concession, suivant l'avant-dernier paragraphe de l'article 17.

Le concessionnaire ne pourra 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 le concessionnaire n'a pas remis au préfet tous les projets définitifs, ou s'il n'a pas commencé les travaux dans les délais fixés par l'article 3, il encourra 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, à titre de cautionnement, deviendra la propriété de l'Etat et lui restera acquise.

#### Achèvement des travaux en cas de déchéance.

Art. 21. — Faute par le concessionnaire d'avoir

poursuivi et terminé les travaux dans les délais et conditions fixés par l'article 3, faute aussi par lui d'avoir rempli les diverses obligations qui lui 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, il encourra soit la perte partielle de son 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 cau-

tionnement 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 le concessionnaire, conformément à l'article 63 du décret du 16 juillet 1907.

*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 le concessionnaire n'aurait pu remplir ses 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 le concessionnaire des travaux et dépenses qu'il s'engage à faire par le présent cahier des charges et sous la condition expresse qu'il en remplira exactement toutes les obligations, il est autorisé à percevoir, pendant toute la durée de la concession, les droits de péage et les prix de transport ci-après déterminés :

TARIF	PRIX			
	de péage.	de transport.	Totaux.	
<b>1° PAR TÊTE ET PAR KILOMÈTRE</b>				
<i>Grande vitesse.</i>				
Voyageurs....	Voitures couvertes, garnies et fermées à glaces, au moins pendant l'hiver (1 <sup>re</sup> classe).	0 <sup>0</sup> 067	0 <sup>0</sup> 033	0 <sup>0</sup> 10
	Voitures couvertes, fermées à glaces, au moins pendant l'hiver, et à banquettes rembourrées ou avec sièges à lames en bois ou en bois perforé (2 <sup>e</sup> classe):			
	Pour les 15 premiers kilomètres.....	0 04	0 02	0 06
	Pour les kilomètres supplémentaires.....	0 033	0 017	0 05
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 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 et bicyclettes transportés dans les trains de voyageurs.....	0 010	0 005	0 015
	Sans que la perception puisse être inférieure à 30 centimes.			
	Billet d'aller et retour. — Il sera délivré de toutes et pour toutes les gares du réseau (station, halte ou arrêt) des billets d'aller et retour avec réduction de 25 p. 100 sur le double du prix des billets simples à plein tarif. La durée de validité de ces billets comprendra la journée de l'émission et celle du lendemain. Les billets délivrés les samedis et veilles de fêtes légales seront valables jusqu'au dernier train du lundi ou du lendemain de la fête.			
<i>Petite vitesse.</i>				
	Bœufs, vaches, taureaux, chevaux, mulets, bêtes de trait (minimum de perception, 2 fr. par tête)....	0 40	0 05	0 45
	Veaux et porcs (minimum de perception, 75 centimes par tête).....	0 04	0 02	0 06
	Moutons, brebis, agneaux, chèvres (minimum de perception, 40 centimes par tête).....	0 02	0 01	0 03
	Lorsque les animaux ci-dessus dénommés seront, sur la demande des expéditeurs, transportés en grande vitesse, les prix seront augmentés de moitié.			
<b>2° PAR TONNE ET PAR KILOMÈTRE.</b>				
<i>Marchandises transportées à grande vitesse.</i>				
	Huitres. — Poissons frais. — Denrées. — Excédents de bagages et marchandises de toute classe transportées à la vitesse des trains de voyageurs.....	0 20	0 16	0 36
<i>Marchandises transportées à petite vitesse.</i>				
(On ne cite ci-après que les marchandises principales de chaque série ou classe.)				
	1 <sup>re</sup> classe. — Armes. — Bois de menuiserie, de teinture et autres bois exotiques. — Bougies en paquets. — Café moulu. — Caisses vides. — Carrosserie. — Chapellerie. — Extrait de châtaignes et denrées coloniales. — Drogueries. — Epicerie. — Essence de pétrole. — Charcuterie. — Charronnage. — Chaussures. — Confections. — Ferblanterie. — Meubles. — Ustensiles de ménage non dénommés. — Fûts vides. — Gibier. — Huiles. — Légumes frais. — Objets manufacturés. — Œufs. — Produits chimiques non dénommés. — Spiritueux. — Sucre. — Tissus. — Viandes fraîches, etc.....	0 00	0 07	0 16
	2 <sup>e</sup> classe. — Bouteilles vides. — Boissons non dénommées. — Cuivres ouvrés. — Fontes moulées. — Instruments agricoles. — Laine lavée, peignée ou cardée. — Peaux tannées ou corroyées. — Plomb ou autres métaux ouvrés. — Spiritueux non dénommés, en fûts. — Vinaigres. — Vins en caisse, etc. — Chaudronnerie. — Fer-blanc en feuilles. — Sabots pour chaussures. — Ustensiles de ménage en caisse.....	0 085	0 065	0 15
	3 <sup>e</sup> classe. — Bières. — Châtaignes et autres denrées alimentaires. — Charbon de bois. — Cuivre en tuyaux. — Légumes farineux. — Plâtre en poudre. — Plomb en feuilles, en tablettes ou en tuyaux. — Bourrées. — Cidre en fûts. — Café en grains. — Carreaux de faïence. — Charpente en fer. — Eaux-de-vie en fûts. — Eaux minérales. — Fruits pour les boissons ou vins pour distilleries. — Vins en fûts. — Ecorce à tan. — Fagots. — Fourrages secs ou verts. — Laine brute. — Paille de céréales. — Peaux brutes. — Planches en frises ou en lames pour parquets. — Planches ou plateaux de noyer. — Poterie commune en cadre ou en caisse, etc.....	0 08	0 06	0 14
	4 <sup>e</sup> classe. — Blés. — Cuivres en barre, en feuilles, en lingots, en plaques ou en saumons. — Farines. — Grains. — Maïs. — Perches. — Riz. — Avoine. — Betteraves. — Bois de charronnage ou de menuiserie non façonné. — Eaux minérales en caisse. — Lattes. — Merrains. — Orge. — Tan. — Bois de charpente. — Echaldas, etc.....	0 075	0 055	0 13
	5 <sup>e</sup> classe. — Bois à brûler dit « de corde ». — Coke. — Ardoises. — Argile. — Briques. — Carreaux de terre cuite. — Tuiles. — Souches à brûler. — Tourteaux. — Fonte brute. — Meulière. — Minerais autres que le minerai de fer. — Sel. — Chaux et ciments. — Moellons. — Ocre. — Pierres de taille et produits de carrières, etc.....	0 06	0 04	0 10
	6 <sup>e</sup> classe. — Cailloux et sable. — Cendre. — Terreau. — Engrais. — Charbon de terre. — Anthracite. — Scories ou résidus d'usine métallurgique. — Marne. — Minerai de fer. — Pavés et matériaux de construction ou réparation de routes. — Pierres à chaux et à plâtre. — Phosphates, etc.....	0 05	0 03	0 08

(1<sup>er</sup> Supplément)

TARIF	PRIX		
	de péage.	de transport.	totaux.
<i>Tarif spécial par wagon complet.</i>			
Marchandises de 1 <sup>re</sup> , 2 <sup>e</sup> et 3 <sup>e</sup> classe.....	0 06	0 04	0 10
Marchandises de 4 <sup>e</sup> , 5 <sup>e</sup> et 6 <sup>e</sup> classe.....	0 04	0 02	0 06
Avec minimum de perception de 75 centimes par tonne pour toutes les classes. Les foin, fourrages, pailles et autres marchandises ne pesant pas 600 kilogr. sous le volume de 1 mètre cube, 50 centimes par wagon et par kilomètre.			
<b>3<sup>e</sup> VOITURES ET MATÉRIEL ROULANT TRANSPORTÉS A PETITE VITESSE</b>			
<i>Par pièce et par kilomètre.</i>			
Wagon ou chariot pouvant porter de 3 à 6 tonnes.....	0 09	0 06	0 15
Wagon ou chariot pouvant porter plus de 6 tonnes.....	0 12	0 03	0 20
Locomotive pesant de 12 à 18 tonnes (ne traînant pas de convoi).....	1 80	1 20	3 "
Locomotive pesant plus de 18 tonnes (ne traînant pas de convoi).....	2 25	1 50	3 75
Tender de 7 à 10 tonnes.....	0 90	0 60	1 50
Tender de plus de 10 tonnes.....	1 35	0 90	2 25
Les machines locomotives seront considérées comme ne traînant pas de convoi lorsque le convoi remorqué, soit de voyageurs, soit de marchandises, ne comportera pas un péage au moins égal à celui qui serait perçu sur la locomotive avec son tender marchant sans rien traîner. Le prix à payer pour un wagon chargé ne pourra jamais être inférieur à celui qui serait dû pour un wagon marchant à vide.			
Voitures à deux ou quatre roues, à un fond et à une seule banquette dans l'intérieur.....	0 15	0 10	0 25
Voitures à quatre roues, à deux fonds et à deux banquettes dans l'intérieur, omnibus, diligences, etc..	0 18	0 14	0 32
Lorsque, sur la demande des expéditeurs, les transports auront lieu en grande vitesse, les prix ci-dessus seront augmentés de moitié. Dans ce cas, deux personnes pourront, sans supplément de prix, voyager dans les voitures à une banquette, et trois dans les voitures à deux banquettes, omnibus, diligences, etc.; les voyageurs excédant ce nombre payeront le prix des places de 2 <sup>e</sup> classe.			
Voitures de déménagement à deux ou à quatre roues, à vide.....	0 12	0 08	0 20
Ces voitures, lorsqu'elles seront chargées, payeront en sus du prix ci-dessus, par tonne de chargement et par kilomètre.....	0 08	0 06	0 14
<b>4<sup>e</sup> SERVICE DES POMPES FUNÈBRES ET TRANSPORT DES CERCUEILS</b>			
<i>Grande vitesse.</i>			
Une voiture des pompes funèbres, renfermant un ou plusieurs cercueils, sera transportée aux mêmes prix et conditions qu'une voiture à quatre roues, à deux fonds et à deux banquettes.....	0 27	0 21	0 48
Chaque cercueil confié à l'administration du chemin de fer sera transporté, par les trains de marchandises dans un compartiment isolé, au prix de.....	0 18	0 12	0 30
Et par les trains de voyageurs, dans une voiture spéciale, au prix de.....	0 60	0 40	1 "

Les prix déterminés ci-dessus ne comprennent pas l'impôt dû à l'Etat.

Il est expressément entendu que les prix de transport ne seront dus au concessionnaire qu'autant qu'il effectuerait lui-même ces transports à ses frais et par ses propres moyens; dans le cas contraire, ils n'aura 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 le concessionnaire 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 l'homologation du ministère des travaux publics.

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 sépare 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 kilogrammes.

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

Toutefois, pour les excédents de bagages et de marchandises à grande vitesse, les coupures seront établies: 1<sup>o</sup> de 0 à 5 kilogr.; 2<sup>o</sup> au-dessus de 5 jusqu'à 10 kilogr.; 3<sup>o</sup> 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,

(1<sup>er</sup> Supplément.)

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 bagages ne seront transportés par les trains de voyageurs que jusqu'à un maximum de 90 kilogr. par voyageur. Toutefois les concessionnaires ne seront pas tenus d'effectuer le transport des colis pesant individuellement plus de 45 kilogr., à moins que le voyageur ne prête aide aux agents du concessionnaire pour le chargement de ces colis.

Au-dessus de 90 kilogr., le concessionnaire ne sera tenu d'effectuer le transport que par les trains de marchandises.

Les colis ne seront acceptés que s'ils peuvent passer par une porte de 1 mètre de largeur.

#### Assimilation des classes des 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<sup>re</sup> classe du tarif ci-dessus.

Les assimilations de classes pourront être provisoirement réglées par le concessionnaire; 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.

Néanmoins le concessionnaire ne pourra se refuser à transporter les masses indivisibles pesant de 3,000 à 5,000 kilogr.; mais les droits de péage et les prix de transport seront augmentés de moitié.

Le concessionnaire ne pourra être contraint à transporter les masses pesant plus de 5,000 kilogrammes.

Si, nonobstant la disposition qui précède, le concessionnaire transporte des masses indivisibles pesant plus de 5,000 kilogr., il devra, pendant trois mois au moins, accorder les mêmes facilités à tous ceux qui en feraient la demande.

Dans ce cas, les prix de transport seront fixés par l'administration, sur la proposition du concessionnaire.

#### Exceptions. — Envois par groupes.

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

1<sup>o</sup> Aux denrées et objets qui ne sont pas nommément énoncés dans le tarif et qui ne pèsent pas 200 kilogr. sous le volume d'un mètre cube;

2<sup>o</sup> Aux matières inflammables ou explosibles, aux animaux et objets dangereux pour lesquels des règlements de police prescriraient des précautions spéciales;

3<sup>o</sup> Aux animaux dont la valeur déclarée excéderait 5,000 fr.;

4<sup>o</sup> 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 kilogrammes 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 du concessionnaire.

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 kilogr.

#### *Abaissement des tarifs.*

Art. 28. — Dans le cas où le concessionnaire jugerait 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 les taxes qu'il est autorisé 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 le concessionnaire sera annoncée un mois d'avance par des affiches.

La perception des tarifs modifiés ne pourra avoir lieu qu'avec l'homologation du ministre des travaux publics 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 le concessionnaire dans l'intérêt des services publics, ni aux réductions ou remises qui seraient accordées par le concessionnaire aux indigents.

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

#### *Délais d'expédition.*

Art. 29. — Le concessionnaire sera tenu d'effectuer constamment avec soin, exactitude et célérité, et sans tour de faveur, le transport des voyageurs, bestiaux, denrées, marchandises et objets quelconques qui lui 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 du concessionnaire et l'autre aux mains de l'expéditeur. Dans le cas où l'expéditeur ne demanderait pas de lettre de voiture, le concessionnaire sera tenu 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.

#### *Délais 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 marchandises 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 ministre des travaux publics, 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 l'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 du concessionnaire.

Le service des marchandises sera suspendu les dimanches et jours fériés.

#### *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 ministre des travaux publics, sur la proposition du concessionnaire. Il en sera de même des frais de transbordement qui seront faits dans les gares de raccordement de la ligne concédée avec une ligne présentant une largeur de voie différente.

#### *Camionnage.*

Art. 32. — Le concessionnaire sera tenu de faire, soit par lui-même, soit par un intermédiaire dont il répondra, le factage et le camionnage pour la remise au domicile des destinataires de toutes les marchandises qui lui sont confiées.

Le factage et le camionnage ne seront point obligatoires en dehors du rayon de l'octroi, non plus que pour les gares qui desserviraient soit une population agglomérée de moins de 3,000 habitants, soit un centre de population de 3,000 habitants situé à plus de 5 kilomètres de la gare du tramway.

Les tarifs à percevoir seront fixés par le ministre des travaux publics, sur la proposition du concessionnaire. 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 aux concessionnaires, 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 des articles 51 et 52 du décret du 16 juillet 1901, 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. — Tarif à percevoir pour le matériel prêté.*

Art. 34. — Le concessionnaire sera indemnisé de la fourniture et de l'envoi de son 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 ainsi que du service postal exécuté sur cette ligne et des lignes électriques servant à son exploitation, seront transportés gratuitement dans les voitures de voyageurs, sur le vu de leurs cartes personnelles qui leur seront délivrées à cet effet par le concessionnaire.

#### *Anciens militaires.*

Art. 35 bis. — Le concessionnaire réservera aux anciens militaires remplissant les conditions prévues à l'article 69 de la loi du 21 mars 1905 le quart des emplois de début vacants dans son personnel.

#### *Militaires et marins.*

Art. 36. — Dans le cas où le Gouvernement aurait besoin de diriger des troupes et un matériel militaire ou naval sur l'un des points desservis par le tramway, le concessionnaire sera tenu de mettre immédiatement à sa disposition tous ses moyens de transport.

Le prix du transport qui sera opéré dans ces conditions, ainsi que le prix du transport des militaires ou marins voyageant soit en corps, soit isolément pour cause de service, envoyés en congé limité ou en permission ou rentrant dans leurs foyers après libération, sera payé conformément aux tarifs homologues.

Dans le cas où l'Etat s'engagerait à fournir une subvention par annuités au concessionnaire, le prix de ces transports sera fixé à la moitié des mêmes tarifs.

#### *Transports des prisonniers.*

Art. 36 bis. — Les concessionnaires seront tenus, à toute réquisition, de mettre à la disposition de l'administration un ou plusieurs compartiments de 2<sup>e</sup> classe à deux banquettes, ou un espace équivalent, pour le transport des prévenus, accusés ou condamnés, et de leurs gardiens.

Il en sera de même pour le transport des jeunes délinquants recueillis par l'administration pour être transférés dans des établissements d'éducation.

L'administration pourra, en outre, requérir l'introduction, dans les convois ordinaires, de voitures cellulaires lui appartenant, à condition que les dimensions et le poids par essieu de ces voitures ne dépassent pas les dimensions et le poids à pleine charge du modèle le plus grand et le plus lourd qui sera affecté au service régulier du tramway.

Le prix de ces transports sera réglé dans les conditions indiquées à l'article précédent.

#### *Service des postes et des télégraphes.*

Art. 36<sup>ter</sup>. — Le concessionnaire sera tenu de réserver, dans chacun des trains circulant aux heures ordinaires de l'exploitation, un compartiment spécial de 2<sup>e</sup> classe ou un espace équivalent, pour recevoir les lettres, les dépêches ainsi que les agents du service des postes et des télégraphes. L'espace réservé devra être fermé, éclairé, chauffé si les voitures de 2<sup>e</sup> classe le sont elles-mêmes et situé à l'étage inférieur des voitures.

L'administration des postes et des télégraphes aura le droit de fixer gratuitement à une voiture déterminée de chaque convoi une boîte aux lettres dont elle fera opérer la pose et la levée par ses agents.

Elle pourra installer à ses frais, risques et périls, et sous sa responsabilité, des appareils spéciaux pour l'échange des dépêches, sans arrêt des trains.

L'administration des postes et des télégraphes pourra aussi :

1° Requérir un second compartiment dans les conditions indiquées au paragraphe 1<sup>er</sup> ;

2° Requérir l'introduction de voitures spéciales lui appartenant dans les convois ordinaires du tramway, à condition que les dimensions et le poids par essieu de ces voitures ne dépassent pas les dimensions et le poids à pleine charge du modèle le plus grand et le plus lourd qui sera affecté au service régulier du tramway.

L'administration des postes et des télégraphes pourra enfin exiger, le concessionnaire et le département entendus, et après s'être mis d'accord avec le ministre des travaux publics, qu'un train spécial dans chaque sens soit ajouté au service ordinaire.

Lorsque le concessionnaire voudra changer les heures de départ des convois ordinaires, il sera tenu d'avertir l'administration des postes et des télégraphes quinze jours à l'avance.

Les employés chargés de la surveillance du service des postes, les agents préposés à l'échange ou à l'entrepôt des dépêches et à la levée des boîtes, auront accès dans les gares ou stations pour l'exécution de leur service, en se conformant aux règlements de police intérieure du tramway.

Si le service des postes et des télégraphes exige des bureaux d'entrepôt de dépêches dans les gares et stations, le concessionnaire sera tenu de lui fournir l'emplacement nécessaire ; cet emplacement sera déterminé sous l'approbation du ministre des travaux publics.

Les transports qui pourront être requis dans les conditions du présent article seront payés au prix des tarifs homologués, à l'exception de celui de la boîte mobile prévue au paragraphe 2, et dont le transport sera effectué gratuitement.

Les services qui ne seraient pas prévus dans les tarifs, l'occupation d'emplacements dans les gares, la mise en marche de trains supplémentaires donneront lieu au remboursement des dépenses de toute nature occasionnées au concessionnaire par ces services spéciaux, déduction faite, s'il y a lieu, des produits qu'il aura pu en retirer. Le règlement en sera fait de gré à gré entre le concessionnaire et l'administration des postes et des télégraphes, ou par deux arbitres ; à défaut d'accord, un tiers arbitre sera désigné par le conseil de préfecture.

Toutefois, lorsque l'Etat se sera engagé à allouer une subvention pour l'établissement du tramway, la mise à la disposition du service des postes d'un compartiment, conformément au paragraphe 1<sup>er</sup> du présent article, et des emplacements nécessaires au dépôt des dépêches, conformément au paragraphe 8, sera effectuée gratuitement. Il en sera de même du transport des agents et sous-agents porteurs des correspondances à distribuer dans les localités desservies par le tramway, ainsi que des fonctionnaires, agents, sous-agents et ouvriers voyageant pour la construction et l'entretien des lignes électriques établies le long de la voie. Les autres transports requis par l'administration des postes et des télégraphes, le transport des matériaux destinés à l'établissement et à l'entretien des lignes télégraphiques et des autres lignes électriques construites par l'Etat, celui des fonctionnaires, agents, sous-agents et ouvriers des postes et des télégraphes en service seront effectués moyennant la moitié des tarifs homologués.

Le concessionnaire pourra être requis de coopérer au service des colis postaux, conformément aux lois, conventions, règlements et tarifs sur la matière.

#### Lignes télégraphiques et téléphoniques.

Art. 36<sup>1</sup>. — Le concessionnaire sera tenu d'établir, s'il en est requis par le ministre des travaux publics, les lignes et appareils électriques destinés à transmettre les signaux nécessaires pour la sûreté et la régularité de son exploitation. Il devra toutefois, avant l'établissement des lignes, se pourvoir de l'autorisation du ministre des postes et des télégraphes.

Les frais de toute nature résultant de l'établissement et de l'entretien des communi-

cations électriques propres au tramway seront à la charge du concessionnaire.

Il pourra, avec l'autorisation du ministre des postes et des télégraphes, se servir des poteaux de la ligne télégraphique ou téléphonique de l'Etat sur les points où une ligne semblable existe le long de la voie ; il ne pourra s'opposer à ce que l'Etat se serve des poteaux qu'il aura établis, afin d'y accrocher ses propres fils.

Le concessionnaire est tenu de se soumettre à tous les règlements d'administration publique concernant l'établissement et l'emploi des lignes et appareils électriques, ainsi que l'organisation à ses frais du contrôle de ce service par les agents de l'Etat.

Le Gouvernement aura la faculté de faire le long des voies toutes les constructions, de poser tous les appareils nécessaires à l'établissement d'une ou de plusieurs lignes télégraphiques ou téléphoniques, sans nuire au service du tramway. Il pourra aussi déposer sur les terrains dépendant du tramway le matériel nécessaire à ces lignes ; mais il devra le retirer dans le cas où il serait reconnu par le préfet que le concessionnaire a besoin de ces terrains pour le service du tramway.

Sur la demande du ministre des postes et des télégraphes, il sera réservé, dans les gares des villes et des localités qui seront désignées ultérieurement, le terrain nécessaire à l'établissement des maisonnettes destinées à recevoir le bureau télégraphique ou téléphonique et son matériel.

Le concessionnaire sera tenu de faire garder par ses agents ordinaires les fils des lignes électriques de l'Etat, de donner aux agents des postes et des télégraphes connaissance de tous les accidents qui pourraient survenir et de leur en faire connaître les causes.

En cas de rupture des fils électriques de l'Etat, les employés du concessionnaire auront à raccrocher provisoirement les bouts séparés, d'après les instructions qui leur seront données à cet effet.

En cas de rupture de fils électriques de l'Etat ou d'accidents graves, une automotrice sera mise immédiatement à la disposition du fonctionnaire du service électrique intéressé, pour le transporter sur le lieu de l'accident avec les hommes et les matériaux nécessaires à la réparation. Ce transport devra être effectué dans des conditions telles qu'il ne puisse entraver en rien la circulation publique.

Il sera alloué au concessionnaire une indemnité de 50 centimes par kilomètre parcouru par la machine, quand le dommage ne proviendra pas du fait du concessionnaire ou de ses agents.

Lorsque, par suite de travaux exécutés par le concessionnaire pour le service de ses voies ferrées, l'administration des postes et des télégraphes sera obligée de déplacer une ou plusieurs de ses lignes électriques, le concessionnaire devra rembourser à l'Etat les dépenses de toute nature résultant de ce déplacement.

Le concessionnaire ne pourra se refuser à recevoir et à transmettre les télégrammes officiels par ses fils et appareils, et dans des conditions qui seront déterminées par le ministre des postes et des télégraphes.

Dans le cas où le ministre des postes et des télégraphes jugera utile d'ouvrir au service de la télégraphie privée certaines gares du tramway, il devra s'entendre avec le concessionnaire pour régler les conditions et le prix de ce service.

Les fonctionnaires, agents, sous-agents et ouvriers des postes et des télégraphes chargés de la construction, de la surveillance et de l'entretien des lignes électriques de l'Etat, ont accès dans les gares et stations et sur la voie ferrée et ses dépendances, pour l'exécution de leur service, en se conformant aux règlements de police intérieure du tramway.

#### TITRE VI

##### CLAUSES DIVERSES

##### Frais de contrôle.

Art. 37. — La somme que le concessionnaire doit verser chaque année, à la date du 1<sup>er</sup> janvier, afin de pourvoir aux frais du contrôle, sera calculée à raison de 75 fr. par kilomètre de voie concédée et par an, pendant la période de construction, et à raison de 50 fr. par kilomètre et par an pendant la période d'exploitation

Les versements auront lieu à la caisse du trésorier-payeur général de la Haute-Vienne. Le premier versement aura lieu dans le mois qui suivra la date du décret déclaratif d'utilité publique et son montant sera calculé au prorata du temps restant à courir entre ladite date et le 31 décembre.

Art. 38 et 39. — (Supprimés.)

Art. 40. — Les contestations qui s'élèveraient entre le concessionnaire 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 de la Haute-Vienne, 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 le concessionnaire.

Fait en double original, à Limoges, le 17 mars 1909, pour être annexé à la convention en date de ce jour.

Le préfet de la Haute-Vienne,

Lu et approuvé :

Signé : ANDRÉ REGNAULT.

Les rétrocessionnaires :

Lu et approuvé :

Signé : A. GIROS. Lu et approuvé :

Signé : LOUCHUR.

Arrêté :

Paris, le 1<sup>er</sup> avril 1909.

Le ministre des travaux publics,  
des postes et des télégraphes,  
LOUIS BARTHOU.

Par arrêté du 5 avril 1909, M. Le Bagousse (Corentin-Louis), capitaine au long cours, a été nommé maître de port de 4<sup>e</sup> classe, et détaché, en cette qualité, au service du port de Bougie, à dater du 1<sup>er</sup> mai 1909, en remplacement de M. Sisco (Dominique), précédemment appelé à une autre résidence.

Un nouveau congé de deux mois, à dater du 23 mars 1909, est accordé, avec demi-traitement, pour raisons de santé, à M. Gasse, garde-pêche spécial, attaché, dans le département de l'Eure, au service de la navigation de la Seine, 3<sup>e</sup> section, à la résidence de Notre-Dame-de-la-Garenne.

Par arrêté du 6 avril 1909, M. Pardoux (Jules), conducteur de 1<sup>re</sup> classe des ponts et chaussées, actuellement attaché, dans le département du Puy-de-Dôme, au service de chemins de fer, sera affecté, à dater du 1<sup>er</sup> mai 1909, dans le département des Pyrénées-Orientales, au service des études et travaux du chemin de fer de Villefranche à Bourg-Madame, en remplacement numérique de M. Carrière.

Par arrêté en date du 31 mars 1909, M. Montrieux (Edouard-Marie-Joseph), commis principal au bureau des télégrammes officiels, est nommé sous-chef de section dans le même service, en remplacement de M. Heyd, décédé.

Par arrêté du sous-secrétaire d'Etat des postes et des télégraphes en date du 2 avril 1909, sont nommés :

Receveur de bureau composé de 3<sup>e</sup> classe à Paris, n° 28 (rue de Pontoise), M. Leral, receveur de même classe à Paris, n° 78 (rue Dufrenoy), en remplacement de M. Raymond, décédé.

Receveur de bureau composé de 3<sup>e</sup> classe à Paris, n° 78 (rue Dufrenoy), M. Rapatel, receveur de même classe à Provins (Seine-et-Marne), en remplacement de M. Leral.

**Ministère du commerce et de l'industrie.**

Le Président de la République française,  
Sur le rapport du ministre du commerce et de l'industrie,

Vu les lois des 16 juillet 1889 et 20 mai 1890, relatives aux avances à faire à l'Etat en vue de l'établissement de lignes et de réseaux téléphoniques;

Vu la loi du 9 avril 1898 sur les chambres de commerce, et notamment l'article 22 de ladite loi;

Vu la délibération en date du 25 février 1909 par laquelle la chambre de commerce de Mâcon (Saône-et-Loire) sollicite l'autorisation :

1° D'avancer à l'Etat une somme de 59,600 fr. en vue de l'établissement d'un circuit téléphonique de Mâcon à Roanne.

2° De contracter, au taux d'intérêt de 4.10 p. 100, un emprunt de même somme dont le montant serait affecté au paiement de ladite avance.

Décède :

Art. 1<sup>er</sup>. — La chambre de commerce de Mâcon (Saône-et-Loire) est autorisée à avancer à l'Etat une somme de 59,600 fr., en vue de l'établissement d'un circuit téléphonique Mâcon-Roanne.

Art. 2. — Ladite chambre de commerce est autorisée à emprunter, à un taux d'intérêt qui n'excédera pas 4.10 p. 100, une somme de 59,600 fr. dont le montant sera affecté au paiement de cette avance.

Cet emprunt, toujours remboursable par anticipation, pourra être réalisé et conclu, en totalité ou par fractions, soit avec publicité et concurrence, soit de gré à gré, soit par voie de souscription publique avec faculté d'émettre des obligations au porteur ou transmissibles par endossement, soit directement auprès de la caisse des dépôts et consignations ou du Crédit foncier de France, aux conditions de ces établissements.

L'amortissement de cet emprunt s'effectuera dans une période maximum de deux ans.

Art. 3. — Le ministre du commerce et de l'industrie est chargé de l'exécution du présent décret, qui sera inséré au *Bulletin des lois* et publié au *Journal officiel* de la République française.

Fait à Paris, le 3 avril 1909.

A. FALLIÈRES.

Par le Président de la République :

Le ministre du commerce et de l'industrie,  
JEAN CRUPPI.

Le Président de la République française,

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

Vu la loi du 9 avril 1898 sur les chambres de commerce, rendue exécutoire en Algérie par le décret du 30 octobre 1898;

Vu l'article 16 de la loi du 7 avril 1902 sur la marine marchande;

Vu le décret du 23 août 1898 sur le gouvernement et la haute administration de l'Algérie;

Vu la loi du 19 décembre 1900, portant création du budget spécial de l'Algérie;

Vu le décret du 12 septembre 1895, por-

tant institution de péages au port d'Alger;  
Vu les décrets des 7 septembre 1902 et 12 juin 1906, qui ont successivement prorogé ces péages;

Vu le décret rendu sur le rapport du ministre des travaux publics, des postes et des télégraphes et qui a déclaré d'utilité publique les travaux de construction d'un môle dit môle Amiral-Mouchez et d'avancement des quais de rive au nord du petit môle de l'Agha, dans le port d'Alger;

Vu les délibérations en date des 15 avril, 24 juillet 1908 et 3 février 1909, par lesquelles la chambre de commerce d'Alger sollicite : 1° l'autorisation de contracter un emprunt de 1,750,000 fr. pour le montant en être versé au gouvernement général de l'Algérie, à titre de subside, en vue de l'exécution de ces travaux; 2° la prorogation des péages susvisés;

Vu l'avis du ministre des travaux publics, des postes et des télégraphes en date du 9 janvier 1909;

Vu l'avis du ministre des finances en date du 9 février 1909;

Vu l'avis du président du conseil, ministre de l'intérieur, en date du 11 février 1909;

Vu le dossier de l'enquête à laquelle a été soumis le projet, et notamment l'avis de la commission d'enquête en date du 30 juillet 1908;

Le conseil d'Etat entendu,

Décède :

Art. 1<sup>er</sup>. — La chambre de commerce d'Alger est autorisée à contracter, à un taux d'intérêt qui n'excédera pas 4.50 p. 100, un emprunt de 1,750,000 fr. pour le montant en être mis à la disposition du gouvernement général de l'Algérie, à titre de subside, en vue de la construction d'un môle dit môle Amiral-Mouchez et de travaux d'avancement des quais de rive au nord du petit môle de l'Agha, dans le port d'Alger.

Cet emprunt, remboursable par anticipation, pourra être réalisé et conclu, en totalité ou par fraction, soit avec publicité et concurrence, soit de gré à gré, soit par voie de souscription publique avec faculté d'émettre des obligations au porteur ou transmissibles par endossement, soit directement auprès de la caisse des dépôts et consignations ou du Crédit foncier de France, aux conditions de ces établissements.

L'amortissement de cet emprunt s'effectuera dans une période de huit ans.

Art. 2. — Les péages établis au port d'Alger par le décret du 12 septembre 1895 et prorogés successivement par les décrets des 7 septembre 1902 et 12 juin 1906 continueront d'être perçus au profit de la chambre de commerce d'Alger, pendant tout le temps nécessaire pour permettre à cette compagnie de satisfaire tant à l'accomplissement de ses obligations antérieures qu'à l'amortissement en capital et intérêts de l'emprunt qu'elle est autorisée à contracter par l'article 1<sup>er</sup> du présent décret, sans que toutefois la durée de ladite perception puisse excéder le délai de huit ans fixé par cet amortissement.

Dans le cas où le produit des péages serait supérieur aux annuités des emprunts, l'excédent des recettes devra être affecté chaque année à des remboursements anticipés.

Art. 3. — Dans les trois premiers mois de chaque année, la chambre de commerce

d'Alger adressera au ministre du commerce et de l'industrie, ainsi qu'au gouverneur général de l'Algérie et au receveur des douanes chargé de la perception, un compte rendu détaillé des recettes perçues dans le port d'Alger, des frais de perception dans l'année précédente et de sa situation au point de vue de l'amortissement de l'emprunt.

Art. 4. — Le ministre du commerce et de l'industrie, le ministre des travaux publics, des postes et des télégraphes, le ministre des finances et le président du conseil, ministre de l'intérieur, sont chargés, chacun en ce qui le concerne, de l'exécution du présent décret, qui sera inséré au *Bulletin des lois* et publié au *Journal officiel* de la République française.

Fait à Paris, le 3 avril 1909.

A. FALLIÈRES.

Par le Président de la République :

Le ministre du commerce et de l'industrie,  
JEAN CRUPPI.

Le ministre des travaux publics,  
des postes et des télégraphes,  
LOUIS BARTHO.

Le ministre des finances,  
J. CAILLAUX.

Le président du conseil, ministre de l'intérieur,  
G. CLEMENCEAU.

Le Président de la République française,

Sur le rapport du ministre du commerce et de l'industrie et du président du conseil, ministre de l'intérieur,

Vu les lois des 16 juillet 1889 et 20 mai 1890, relatives aux avances à faire à l'Etat en vue de l'établissement de lignes et de réseaux téléphoniques;

Vu la loi du 9 avril 1898 sur les chambres de commerce et notamment l'article 22 de ladite loi;

Vu le décret du 30 octobre 1898 qui a rendu exécutoire en Algérie la loi susvisée du 9 avril 1898;

Vu la délibération en date du 3 janvier 1909 par laquelle la chambre de commerce de Mostaganem offre de mettre à la disposition du gouvernement général de l'Algérie, à titre d'avance une somme de 23,000 fr. en vue de l'installation d'un circuit téléphonique Relizane-Zemmora-Mendez-Montgolfier, et sollicite l'autorisation de contracter à cet effet un emprunt d'égale somme;

Vu la délibération aux termes de laquelle la commission municipale de la commune mixte de Zemmora s'engage à prendre à sa charge les intérêts annuels dudit emprunt ainsi que l'impôt de ces mêmes intérêts,

Décède :

Art. 1<sup>er</sup>. — La chambre de commerce de Mostaganem est autorisée à avancer au gouvernement général de l'Algérie une somme de 23,000 fr. en vue de la construction d'un circuit téléphonique Relizane-Zemmora-Mendez-Montgolfier.

Art. 2. — Ladite chambre de commerce est autorisée à emprunter à un taux d'intérêt qui n'excédera pas 4.60 p. 100, une somme de 23,000 fr.

Cet emprunt, toujours remboursable par anticipation, pourra être réalisé et conclu, en totalité ou par fractions, soit avec pu-

ÉTABLISSEMENT ecclésiastique.	COMMUNE	DÉSIGNATION DES BIENS	NUMÉRO de l'inventaire.	ORIGINE DES BIENS	CHARGES dont les biens demeureront grevés après l'attribution.
Petit séminaire.....	Vaux-sur-Poligny.	90 a. 40 c., bâtiments du séminaire, chapelle, boulingrin ou jardin d'agrément, section unique, n <sup>os</sup> 380, 381.....	122	»	»
		20 a. 75 c., 2 bâtiments de moulin, remise, écurie, bûcher, jardin, section unique, n <sup>os</sup> 382, 383, 384, 385, 386, 387.....	»	»	»
		4 a. 75 c., verger et cour séparés, Quartier du Bas, n <sup>os</sup> 378, 379, section unique.	»	»	»
		36 a. 30 c., verger, actuellement jardin, section unique, n <sup>o</sup> 614, Village.....	»	»	»
		57 a. 90 c., verger et jardin, n <sup>os</sup> 570, 571, 572, 573, lieudit clos des Monniers.....	»	»	»
		35 a. 30 c., terre et pré Champ devant le Moulin, n <sup>os</sup> 297, 298, section unique...	»	Acquisition.....	»
		4 a. 20 c., pré Quartier du Bas, n <sup>os</sup> 374 p, 374 p, section unique.....	»	Acquisition.....	»
		2 a. 40 c., Ancien battoir à écorces, n <sup>os</sup> 375 p, 376 p, section unique.....	»	Acquisition.....	»
		65 a. 32 c., terre, actuellement pré Champ devant le Moulin, n <sup>os</sup> 276 p, 278 p, 279 p, 280 p, 281 p, 282 p, 283 p, section unique.	»	Provenant d'un échange entre le petit séminaire et M. Milcent...	»
		13 a. 60 c., pré Sous-l'Ermitage, n <sup>os</sup> 314 et 315 p, section unique.....	»	Provenant d'un échange entre le petit séminaire et M. Milcent...	»
		23 ares, bois Côte du Seignaux, n <sup>os</sup> 165-220, section unique.....	»	Acquisition.....	»
		14 h. 47 a. 15 c., bois A la Forêt, Derrière la Forêt, et Sur la Forêt, avec maison de campagne, section A, n <sup>os</sup> 311, 320 p, 317-318-305, territoire de Barretaine-Champvaux.....	»	Acquisition.....	»
		1 h. 13 a. 20 c., bois Grand-Ressard, n <sup>o</sup> 282, section A, territoire de Barretaine-Champvaux.....	»	Acquisition.....	»
		29 a. 80 c., maison, jardin, pré, Grand-Ressard, section A, n <sup>os</sup> 283, 284, 285, 286, 287, territoire de Barretaine-Champvaux.....	»	Acquisition.....	»
		3 h. 11 a. 67 c. terre, Derrière-la-Forêt, section A, n <sup>o</sup> 320 p, territoire de Barretaine-Champvaux.....	»	Acquisition.....	»
		19 a. verger, au Petit-Ressard, n <sup>o</sup> 343 p, section A, territoire de Barretaine-Champvaux.....	»	Acquisition.....	»
		37 a. 30 c. vigne, en devers Vaux, section F, n <sup>o</sup> 188, territoire de Poligny....	»	Acquisition.....	»
		Mobilier du parloir, des réfectoires, des cuisines, offices, 2 voitures avec harnais, 2 chars, 1 tombereau, chaudière, lot de planches et bois dans le moulin.	Art. 1 à 23	Acquisition.....	»
		Mobilier scolaire, mobilier des professeurs et des domestiques et mobilier à l'usage des élèves.....	Art. 26 à 80 Art. 81 à 121	Acquisition.....	»
		Mobilier et objets servant au culte.....	Art. 24 et 5 et 6 du compl. d'invent.	Acquisition.....	»
		Matériel de cave.....	»	Acquisition.....	»

## BIENS PAROISSIAUX

## ARRONDISSEMENT DE DÔLE

## Canton de Chaumergy.

Mense succursale..	La Chassagne.....	1 h. 7 a. 20 c.....	1-2	Fondation Lothelier (Marie-Barbe).	»
		Prés.....	»	Fondation Berthelier et Grand....	»
		Pré de 46 a. 90 c. « Grandes Caitures »...	1-2	Fondation Bacheley et Ravier.....	»
Fabrique de l'église.	Chaumergy.....	Pré de 28 a. 60 c. « Pré la petite Mathode », section A, n <sup>o</sup> 561.....	65	Appartient à la fabrique depuis 1829.	»
	Commenailles....	Rentes sur l'Etat de : 133 fr., section 1, n <sup>o</sup> 603,424 (120 fr.+13 fr.).	73	Donation Gaspard de Faucigny et legs Mollard (Nicolas).....	»
		3 fr., au porteur, n <sup>o</sup> 532,398.....	»	»	»
		Pré sur le Villey de 10 a. 75 c., section B, n <sup>o</sup> 547.	»	Fondation par M <sup>me</sup> Jacquier, née Chaffin (Claudine).	»
Mense succursale..	Les Deux-Fays...	Pré lieu dit la Saugière, section A, n <sup>os</sup> 628, 598, 578, 578 bis, 608, 627.	»	Legs Pellissard (Barbe), veuve Biselat.	»
Fabrique de l'église.	Les Deux-Fays...	Pré 37 a. 70 c., section A, n <sup>os</sup> 593, 593 p et 592, pré la Saugière.....	»	Acquisition.....	»

ÉTABLISSEMENT ecclésiastique.	COMMUNE	DÉSIGNATION DES BIENS	NUMÉRO de l'inventaire.	ORIGINE DES BIENS	CHARGES dont les biens demeureront grevés après l'attribution.
Fabrique de l'église.	Rye.....	Rentes sur l'Etat de : 143 fr., série 7, n° 451,419.....	64	Legs Trossat (Alexandre).....	Entret. de l'église.
		Terres et près de 1 h. 50 c. Grands-Champs et Champ-Cuissard, sur Rye, sections B, n°s 337, C 97, 388, E 27 p.....	59 à 62	Testament Revy (Pierrette).....	»
		Pré de 18 ares, lieudit Pré-Blanc, sur Mouthier-en-Bresse.....	»	Legs Mignard.....	»
Mense succursale..	Rye.....	Champ de 12 ares environ, lieudit Champ-Cuissard.....	63	Legs Mignard.....	»
		Terre de 62 a. 80 c., section C, n° 657.....	»	»	»
		Terre de 79 a. 30 c., section C, n° 82, à la Chainte-Michaud.....	1-2	Legs Revy (Pierrette), épouse de Roy (Claude-François).....	»
Fabrique de l'église.	Vincent.....	Terre et pré Grands-Vernes et au Village, sections C, n° 413, E 79, E 307, 308, 313, 315 p.....	»	Fondation par la même.....	»
		Pré, lieudit Pré-Paguier, section C, n° 332.	73	»	»

## Canton de Chaussin.

Fabrique de l'église.	Asnans.....	Terre de 5 a. 60 c., Derrière-la-Cure, n° 735 p., sur Asnans.....	120	Donation GirouDET, veuve Desbiez.	»
		Terre de 30 ares environ au Pré-de-l'Isle, sur Asnans.....	»	»	»
Mense succursale..	Asnans.....	Terre de 2 h. 88 a. 40 c., lieudit Basse-à-Denis, sur Asnans.....	1	»	»
Fabrique de l'église.	Chaussin.....	Rentes sur l'Etat de : 81 fr., section 1, n° 607,034, savoir : 9 fr.....	185	Donation du chanoine Bogillot...	»
		30 fr.....	185	Legs Prévost (Claude).....	»
		31 fr.....	185	Legs par M <sup>me</sup> Michaud.....	»
		11 fr.....	185	Legs Saulçois.....	»
		Rente perpétuelle de 15 fr.....	186	Due par Collin (Florentin).....	»
		Rente perpétuelle de 4 fr. 25.....	187	Due actuellement par Moretti (Constantin).....	»
		Partie de maison et 2 ares de jardin, n° 1016 P (cette partie de maison fait corps avec le presbytère).....	183	Acquisition.....	»
I	Les Essards.....	400 fr. en numéraire.....	71	Legs Vantard.....	»
		Rentes sur l'Etat de : 100 fr., série 4, n° 556,755.....	73	Donation Chavelet.....	»
		10 obligations Paris-Lyon-Méditerranée, de 500 fr., 3 p. 100 1882, série 48,869, n°s 4,886,809 à 4,886,818.....	75	»	»
II	Nevy-lès-Dôle.....	Champ de 7 a. 70 c., n° 332.....	7, chap. II	Donation Voisard.....	»
II	Pleure.....	Pré de 45 ares.....	16	Donation Guyon.....	»
		Terres de 53 ares.....	17	Donation Fagot, veuve Perrot.....	»
		Terres de 41 ares.....	18	Donation Boichot (Félicien).....	»
I	Rahun.....	Terre de 90 ares, sur Chêne-Bernard.....	19	»	»
		Terres de 3 hectares environ.....	19	Succession Bigeon (Jean).....	»
I	Saint-Baraing.....	Rentes sur l'Etat de : 105 fr., section 8, n° 547,283, savoir : 100 fr.....	103	Legs Simonet (Thérèse).....	»
		5 fr.....	103	Fondation NoiroT (Ferdinand).....	»
I	Tassenières.....	Pré de 21 a. 80 c., « au Pré du Pont », section C, n° 69, sur Villers-les-Bois.....	»	»	»
		Pré de 31 a. 61 c., « au Pré de la Ferté », section C, n° 159, sur Villers-les-Bois..	15	Legs Mousson.....	»
Mense succursale..	Tassenières.....	Pré, « à Bigoutière », de 33 a. 40 c., section A, n° 932, sur Villers-les-Bois.....	1	Legs veuve Courcenet, de Bretenières.....	»

## Canton de Chemin.

Fabrique de l'église.	Aumur.....	Rentes sur l'Etat de : 3 fr., section 1, n° 602,116.....	»	Legs Gaillard, veuve Collette.....	»
I	Longwy.....	Rentes sur l'Etat de : 13 fr., section 6, n° 645,966.....	»	Fondation Jeandot (Marie).....	»
		6 fr., section 6, n° 645,685.....	»	Fondation Maubey (Marie).....	»
		71 fr., section 6, n° 625,638, se décomposant comme suit : 3 fr.....	»	Fondation Jacquot (Célestine), veuve Poiffaut.....	»
		9 fr.....	»	Fondation Schneider.....	»
		59 fr.....	»	Legs Jacquot, veuve Poiffaut.....	»
I	Molay.....	Rentes sur l'Etat de : 36 fr., section 5, n° 774,016.....	»	Fondation Oudotte.....	»
		10 fr., section 7, n° 689,036.....	58	Fondation Vantard (Marguerite), veuve Châtel.....	»
I	Peseux.....	Rentes sur l'Etat de : 14 fr., section 7, n° 453,298.....	106	Fondation Nélaton.....	»
Mense succursale..	Peseux.....	Terres, 1 h. 73 a. 40 c.....	»	Fondation Rabus.....	»
		Terre, 15 a. 80 c.....	»	Fondation Danjean (Claude-Ignace)	»
		Terre de 25 a. 20 c.....	»	Fondation Bourge (Jean-François).....	»



ÉTABLISSEMENT ecclésiastique.	COMMUNE	DÉSIGNATION DES BIENS	NUMÉRO de l'inventaire.	ORIGINE DES BIENS	CHARGES dont les biens demeureront grevés après l'attribution.
Canton de Dôle.					
Fabrique de l'église.	Azans.....	Rentes sur l'Etat de : 26 fr., série 1, n° 670,097.....	"	"	"
—	Biarne.....	Rentes sur l'Etat de : 13 fr., série 2, n° 604,614.....	48	Legs Brelet (Marguerite - José - phine).....	"
—	Champvans.....	29 fr., série 2, n° 458,143.....	47	Legs Ardiot (Eulalie), veuve Du- bois.....	"
—	Champvans.....	Vignes.....	70	"	"
—	Champvans.....	Rentes sur l'Etat de : 34 fr., série 1, n° 671,242.....	71	Legs Courtois (Adrien) et Friquet (Eugénie).....	"
Mense succursale..	Champvans.....	Livres.....	"	Don Bécoulet.....	"
Fabrique de l'église.	Crissey.....	Rentes sur l'Etat de : 80 fr., série 1, n° 564,660.....	"	Legs Martinet (François).....	"
—	Damparis.....	Rentes sur l'Etat de : 15 fr., série 3, n° 558,988.....	"	Legs Ménétrier (Françoise), veuve Maréchal.....	"
Mense succursale..	Damparis.....	Terres sur Damparis et Abergement.....	"	Legs par M <sup>me</sup> Filiat, née Bougaud et Filiat (Antoine).....	"
Fabrique de l'église.	Dôle.....	Eglise ou chapelle de secours à Dôle, faubourg de la Bedugue.....	427	Legs de Toytot.....	"
—	Dôle.....	Maison, faubourg de la Bedugue, à Dôle. Rentes sur l'Etat de : 20 fr., série 3, n° 620,644.....	428	Donation Boisson.....	"
—	Dôle.....	88 fr., série 3, n° 620,644.....	429	Legs Nélaton.....	"
—	Dôle.....	644 fr., série 3, n° 620,644.....	"	Legs Damey (Joseph-Alexis).....	Ent. d'un caveau au cimetière.
—	Dôle.....	11 fr., série 3, n° 620,644.....	"	Legs veuve Rollet, née Maillet (Anne-Charlotte).....	"
—	Dôle.....	4 fr., série 3, n° 620,644.....	"	Legs veuve Pyot, née Breton.....	"
—	Dôle.....	48 fr., série 3, n° 620,644.....	"	Legs Blanche (Louis).....	"
—	Dôle.....	12 fr., série 3, n° 620,644.....	"	Legs M <sup>lle</sup> Siez.....	Entret. de l'église.
—	Dôle.....	50 fr., série 3, n° 620,644.....	"	Legs M <sup>lle</sup> Siez.....	Entret. de l'église.
—	Dôle.....	30 fr., série 3, n° 620,644.....	"	Legs comte de Reculot (Charles- Edme-François-Louis).....	"
—	Dôle.....	119 fr., série 3, n° 584,462.....	"	Legs Huot (Cesaire).....	"
—	Foucherans.....	Terres sur Foucherans.....	76	Legs veuve Courtot, née Besan- cenot.....	"
—	Foucherans.....	Rentes sur l'Etat de : 254 fr., série 4, n° 435,016.....	75	Legs Caillot (Jeanne), femme Blan- chet.....	"
—	Foucherans.....	11 fr., série 4, n° 600,606.....	74	Legs Ribaudet (Anne-Pauline-Her- minie-Clémentine).....	"
—	Gevry.....	Rentes sur l'Etat de : 6 fr., série 4, n° 579,593.....	"	Legs Gaillard (Denise), veuve Col- lette.....	"
—	Gevry.....	9 fr., série 4, n° 579,593.....	"	Fonds libres.....	"
—	Gevry.....	21 fr., série 4, n° 579,593.....	"	Legs par M <sup>lle</sup> Versey.....	"
—	Monnières.....	Rentes sur l'Etat de : 4 fr., série 5, n° 698,588.....	"	Legs Petitjean (Alexandre).....	"
—	Monnières.....	30 fr., série 5, n° 698,588.....	"	Legs Blanche (Louis).....	"
—	Parcey.....	Terres sur Parcey.....	82	Legs Rollier (Jeanne-Henriette), veuve Jeancler.....	"
—	Saint-Yllie.....	Terres sur Saint-Yllie.....	"	Legs Noël.....	"
—	Saint-Yllie.....	Rentes sur l'Etat de : 30 fr., au porteur, n° 1,941,916.....	"	"	"
—	Saint-Yllie.....	4 fr., au porteur, n° 238,288.....	"	"	"

Canton de Gendrey.

Fabrique de l'église.	Auxange.....	Rentes sur l'Etat de : 20 fr., série 1, n° 468,412.....	"	Legs Magnin (Anne).....	Entret. de l'église.
—	Auxange.....	60 fr., série 1, n° 468,413.....	"	Legs Magnin (Anne).....	"
—	Auxange.....	Terres et prés, 1 h. 70 a.....	"	Legs Maire et Cave.....	"
—	Auxange.....	Terres et prés, 3 h. 07 a. 46 c.....	"	Donation dame Lyet, née Lambert.....	"
—	Auxange.....	Terres et prés, 39 ares.....	"	Legs Lyet.....	"
—	Gendrey.....	Rentes sur l'Etat de : 9 fr., section 4, n° 584,393.....	"	"	"
—	Louvatange.....	Rentes sur l'Etat de 152 fr.....	"	Fondation Cendre (Catherine)....	"
—	Louvatange.....	Pré sur Gendrey de 18 a. 80 c., section B, n° 785.....	"	Legs Simonin (Jean-Claude).....	"
—	Louvatange.....	Pré sur Louvatange de 15 a. 90 c., sec- tion B, n° 219.....	"	Legs Simonin (Jean-Claude).....	"
—	Louvatange.....	Terre sur Romain de 3 h. 11 a. 12 c.....	"	Legs par M <sup>me</sup> Cendre (Catherine).....	"
—	Malange.....	Rentes sur l'Etat de : 8 fr., série 5, n° 4,684,194.....	"	Donation Gay.....	"
—	Malange.....	49 fr., série 5, n° 705,706.....	"	Legs Métadiou.....	"
—	Pagney.....	Rentes sur l'Etat de 35 fr., série 7, n° 689,159, se décomposant ainsi : 20 fr.....	"	Legs Desprels (Georges).....	"
—	Pagney.....	15 fr.....	"	Legs Gauthier (Anne).....	"
—	Pagney.....	Terre de 28 a. 60 c., section B, n° 367.....	"	Legs Bévalot.....	Une partie pour agrandissement du cimetière.
—	Pagney.....	Terre de 6 a. 50 c., section C, n° 1,243 p.....	"	Legs Bévalot.....	
—	Pagney.....	Terre de 3 a. 92 c., section C, n° 1,244 p.....	"	Legs Bévalot.....	
—	Rœufange.....	Rentes sur l'Etat de : 72 fr., section 7, n° 503,504.....	"	Legs Magnin (Anne).....	"

# JOURNAL OFFICIEL

## DE LA RÉPUBLIQUE FRANÇAISE

ABONNEMENTS	ÉDITION COMPLÈTE			ÉDITION PARTIELLE		
	Un an	6 mois	3 mois	Un an	6 mois	3 mois
France, Algérie, Tunisie.....	40 fr.	20 fr.	10 fr.	18 fr.	10 fr.	5 fr.
Colonies françaises et pays de protectorat français.....	60 »	30 »	15 »	30 »	15 »	7 50
Etranger.....	76 »	38 »	19 »	54 »	28 »	14 »

L'ÉDITION COMPLÈTE comprend : 1° le JOURNAL OFFICIEL proprement dit; — 2° le Compte rendu in extenso des séances du Sénat et de la Chambre; — 3° les Annexes du Sénat et de la Chambre et tous autres documents publiés en annexes; — 4° le Bulletin annexe (Sociétés financières); — 5° les Tables annuelles délivrées gratuitement aux abonnés d'un an.

L'ÉDITION PARTIELLE comprend : 1° le JOURNAL OFFICIEL proprement dit; — 2° le Compte rendu in extenso des séances du Sénat et de la Chambre.

Les abonnements partent des 1<sup>er</sup> et 16 de chaque mois. — Envoyer le montant net en un mandat-poste à l'Administration.

JOINDRE LA DERNIÈRE BANDE  
aux renouvellements et réclamations

DIRECTION, RÉDACTION ET ADMINISTRATION  
QUAI VOLTAIRE, N° 31, PARIS 7<sup>e</sup>

POUR LES CHANGEMENTS D'ADRESSE  
AJOUTER soixante CENTIMES

### AVIS

#### AUX MARCHANDS DE CHARBONS

Le lundi 26 avril 1909, à deux heures, il sera procédé à l'Administration des JOURNAUX OFFICIELS, 31, quai Voltaire, devant la commission désignée à cet effet, à l'adjudication du charbon nécessaire au service des JOURNAUX OFFICIELS, du 1<sup>er</sup> mai 1909 au 30 avril 1910.

Cette fourniture est évaluée à :

1° 750.000 kilogrammes de grains lavés;

2° 50.000 kilogrammes de charbon de terre dit gaillet (similaire au Charleroi 1<sup>re</sup> qualité).

Les marchands de charbons pourront prendre connaissance du cahier des charges en s'adressant à la Direction des JOURNAUX OFFICIELS, quai Voltaire, n° 31, tous les jours non fériés, de deux heures à quatre heures du soir.

### SOMMAIRE

#### PARTIE OFFICIELLE

##### Ministère de la justice et des cultes.

Décrets portant attribution de biens ecclésiastiques (page 3649).

— concernant le conseil de prud'hommes de Roanne (page 3651).

— concernant le conseil de prud'hommes de Saint-Chamond (page 3652).

— portant nominations dans la magistrature des cours d'appel et des tribunaux de première instance (page 3653).

##### Ministère de l'intérieur.

Médaille d'honneur des épidémies (page 3654).

##### Ministère des finances.

Décret portant nomination de directeurs de succursales de la Banque de France (page 3654).

##### Ministère des travaux publics, des postes et des télégraphes.

Décret portant déclaration d'utilité publique du réseau de tramways de la Haute-Vienne (page 3654).

Nominations dans le personnel (page 3667).

##### Ministère du commerce et de l'industrie.

Décret autorisant la chambre de commerce de Mâcon (Saône-et-Loire) à avancer à l'Etat une somme de 59.600 fr. (circuit téléphonique) et à emprunter pareille somme (page 3668).

— autorisant la chambre de commerce d'Alger à emprunter une somme de 1.750.000 fr. (aménagement du port d'Alger) (page 3668).

— autorisant la chambre de commerce de Mostaganem à avancer au gouvernement général de l'Algérie une somme de 23.000 fr. (circuit téléphonique) et à emprunter pareille somme (page 3668).

— nommant des conseillers du commerce extérieur (page 3669).

##### Ministère de la guerre.

Décisions portant inscription d'office au tableau de concours pour la médaille militaire, mutations, nominations (page 3669).

##### Ministère de la marine.

Décret et décisions portant nominations, mutations, admission à la retraite, congés, promotions (page 3670).

##### Ministère du travail et de la prévoyance sociale.

Décret relatif à l'organisation du corps de l'inspection du travail (page 3671).

Arrêté portant nominations dans le personnel de l'inspection du travail (page 3672).

Pensions. — Concession de pensions civiles (page 3672).

Nominations à des emplois réservés (page 3673).

#### PARTIE NON OFFICIELLE

Liste des biens ayant appartenu aux établissements publics du culte, qui avaient leur siège dans le département du Jura (exécution de l'article 9, §§ 7 et 9, de la loi du 9 décembre 1905, complétée par la loi du 13 avril 1908) (page 3674).

##### Avis, communications et informations.

MINISTÈRE DES TRAVAUX PUBLICS, DES POSTES ET DES TÉLÉGRAPHES

Opérations de la caisse nationale d'épargne pendant le mois de février 1909 (page 3698).

Congrès des sociétés savantes de Paris et des départements (page 3698).

Académie française (page 3710).

— des beaux-arts (page 3710).

— des sciences (page 3710).

— des inscriptions et belles lettres (page 3710).

— des sciences morales et politiques (page 3711).

— de médecine (page 3712).

Annonces (page 3718).

## PARTIE OFFICIELLE

##### Ministère de la justice et des cultes.

Le Président de la République française,

Sur le rapport du garde des sceaux, ministre de la justice et des cultes,

Vu le procès-verbal en date du 10 décembre 1906, dressé contradictoirement entre M. le baron Gustave de Rothschild, président du consistoire israélite de Paris, au nom de cet établissement, et M. Rosenberg, membre délégué du comité de bienfaisance israélite de Paris, reconnu d'utilité publique par décret du 26 janvier 1887, et dont le siège est à Paris, 60, rue Rodier, au nom de ce comité, ledit procès-verbal constatant l'attribution des biens grevés d'une affectation charitable faite par ledit consistoire audit comité;

Vu l'avis motivé du préfet de la Seine, formant opposition à cette attribution, ledit avis dûment notifié, tant au consistoire israélite de Paris, qu'au comité de bienfaisance israélite;

Vu, en réponse à cette notification, les observations présentées par le président du consistoire et par le représentant du comité de bienfaisance israélite;

Vu les autres pièces produites;

Vu l'avis du ministre de l'intérieur;

Vu l'article 7 de la loi du 9 décembre 1905, les articles 5 et 13 du règlement d'administration publique du 16 mars 1906;

La section de l'intérieur, des cultes, de l'instruction publique et des beaux-arts du conseil d'Etat entendus,

Décète :

Art. 1<sup>er</sup>. — Est autorisée, en tant que de besoin, la donation faite au consistoire israélite de Paris, par M. H.-J. Reinach, de deux titres de rente 3 p. 100 sur l'Etat au porteur, l'un de 1,500 fr., n° 042,552, et l'autre de 500 fr., n° 0,117,222, destinés à doter chaque année deux jeunes filles israélites.

Art. 2. — Est approuvée l'attribution faite, suivant procès-verbal du 10 décembre 1906, par le consistoire israélite de Paris au comité de bienfaisance israélite de Paris, des biens ci-après, grevés d'une affectation charitable :

1° Un titre de rente 3 p. 100 sur l'Etat de 56 fr., n° 550,491, série 7 (legs veuve Brandon);

2° 127 obligations des chemins de fer de l'Est, 16 obligations des chemins de fer du Nord et 4 obligations des chemins de fer Paris-Lyon-Méditerranée (legs Israël Juriste);

3° Un titre de rente 3 p. 100 sur l'Etat de 1,000 fr., n° 346,433, série 7 (même legs);

4° Un titre de rente 3 p. 100 sur l'Etat de 1,585 fr., n° 582,450, série 7 (legs Halphen);

5° Un titre de rente 3 p. 100 sur l'Etat de 31 fr., n° 55,766, série 6 (legs veuve Hayem-Bloch);

6° Un titre de rente 3 p. 100 sur l'Etat de 500 fr., n° 215,165, série 7 (legs veuve Furtado);

7° Un titre de rente 3 p. 100 sur l'Etat de 27 fr., n° 234,441, série 7 (legs Bloqué);

8° Un titre de rente 3 p. 100 sur l'Etat de 1,100 fr. à prélever sur un certificat, n° 0,527,962, série 1 (legs demoiselle Rouget);

9° 64 obligations à prendre sur un certificat de 70 obligations Est 3 p. 100 anciennement immatriculées au nom du consistoire, conjointement avec l'assistance publique (legs Israël Juriste);

10° Deux titres de rente, l'un de 1,500 fr., n° 042,552, l'autre de 500 fr., n° 117,222, provenant d'une donation H.-J. Reinach;

11° Une somme de 1,000 fr. en caisse;

12° Les droits que pouvait avoir le consistoire sur les arrérages des rentes comprises dans une inscription collective de 2,591 fr. de rente 3 p. 100 n° 10,493, immatriculée au nom de l'administration générale de l'assistance publique de Paris.

Art. 3. — Les nouvelles inscriptions de rente à délivrer à la société attributaire seront libellées ainsi qu'il suit :

Comité de bienfaisance israélite de Paris, reconnu d'utilité publique par décret du 26 janvier 1887.

Ledit libellé contiendra, en outre, les indications suivantes :

Pour la rente désignée au paragraphe 1<sup>er</sup>, legs veuve Brandon, décrets du 19 février 1879 et du 3 avril 1909.

Pour la rente désignée au paragraphe 3, legs Israël Juriste, décrets du 23 août 1874 et du 3 avril 1909.

Pour la rente désignée au paragraphe 4, legs Halphen, décrets du 3 juin 1859 et du 3 avril 1909.

Pour la rente désignée au paragraphe 5, legs veuve Hayem-Bloch, décrets du 6 octobre 1873 et du 3 avril 1909.

\* Pour la rente désignée au paragraphe 6,

legs veuve Furtado, décrets du 10 mars 1874 et du 3 avril 1909.

Pour la rente désignée au paragraphe 7, legs Bloqué, décrets du 20 novembre 1875 et du 3 avril 1909.

Pour la rente désignée au paragraphe 8, legs demoiselle Rouget, décrets du 11 août 1866 et du 3 avril 1909.

Art. 4. — Il sera justifié auprès du ministre de l'intérieur, du préfet de la Seine et de l'administration de l'assistance publique de Paris, de l'emploi des arrérages des rentes figurant aux paragraphes 1, 4, 5, 6, 8 et 9.

Art. 5. — Le garde des sceaux, ministre de la justice et des cultes, est chargé de l'exécution du présent décret.

Fait à Paris, le 3 avril 1909.

A. FALLIÈRES.

Par le Président de la République :

*Le garde des sceaux,  
ministre de la justice et des cultes,*

A. BRIAND.

Le Président de la République française,

Sur le rapport du garde des sceaux, ministre de la justice et des cultes,

Vu la proposition du préfet de la Drôme, tendant à l'attribution à l'hôpital de Romans (Drôme) des immeubles bâtis, cours, jardins et dépendances précédemment occupés par le grand séminaire de Romans ainsi que les meubles et objets mobiliers garnissant lesdits bâtiments;

Vu les pièces produites à l'appui de cette proposition, notamment l'inventaire des biens du grand séminaire de Romans, la délibération de la commission administrative de l'hôpital-hospice de Romans, l'avis du conseil municipal;

Vu l'avis du ministre des finances;

Vu l'avis du ministre de l'intérieur;

Vu les lois des 9 décembre 1905, 2 janvier 1907 et 13 avril 1908, et le décret du 16 mars 1906,

Décète :

Art. 1<sup>er</sup>. — Sont attribués à l'hôpital-hospice de Romans (Drôme), pour recevoir la destination prévue par l'article 9, paragraphe 1<sup>er</sup>, 3<sup>e</sup>, de la loi du 9 décembre 1905, modifié par la loi du 13 avril 1908 : 1° les immeubles bâtis, cours, jardins et dépendances, précédemment occupés par le grand séminaire de Romans et ayant appartenu à cet établissement; 2° les meubles et objets mobiliers garnissant lesdits bâtiments, à l'exception des objets qui seraient réclamés par l'Etat en vertu de l'article 1<sup>er</sup>, paragraphe 1<sup>er</sup>, 5<sup>e</sup>, de la loi du 13 avril 1908.

Art. 2. — Le paiement des dettes afférentes aux biens attribués par l'article 1<sup>er</sup> du présent décret sera à la charge de l'hôpital-hospice attributaire, conformément à la délibération de la commission administrative dudit établissement en date du 8 décembre 1908.

Art. 3. — Le garde des sceaux, ministre de la justice et des cultes, est chargé de l'exécution du présent décret.

Fait à Paris, le 3 avril 1909.

A. FALLIÈRES.

Par le Président de la République :

*Le garde des sceaux,  
ministre de la justice et des cultes,*

A. BRIAND.

Le Président de la République française,  
Sur le rapport du garde des sceaux, ministre de la justice et des cultes,

Vu la proposition du préfet de Saône-et-Loire, tendant à l'attribution à la commune de Chauffailles d'une maison avec dépendances et du mobilier la garnissant, le tout ayant appartenu à la mense épiscopale d'Autun, sis à Chauffailles, rue de la Juberie, et grevé d'affectation scolaire;

Vu les pièces produites à l'appui de cette proposition, notamment l'inventaire des biens de la mense épiscopale d'Autun et la délibération du conseil municipal de Chauffailles du 10 janvier 1909;

Vu l'avis du ministre des finances;

Vu les lois des 9 décembre 1905, 2 janvier 1907 et 13 avril 1908, et le décret du 16 mars 1906,

Décète :

Art. 1<sup>er</sup>. — Sont attribués à la commune de Chauffailles (Saône-et-Loire) : 1° une maison avec dépendances située en ladite commune, rue de la Juberie; 2° le mobilier garnissant ledit immeuble, le tout ayant appartenu à la mense épiscopale d'Autun et grevé d'affectation scolaire.

Art. 2. — Le paiement des dettes afférentes aux biens attribués sera à la charge de la commune de Chauffailles attributaire.

Art. 3. — Le garde des sceaux, ministre de la justice et des cultes, est chargé de l'exécution du présent décret.

Fait à Paris, le 3 avril 1909.

A. FALLIÈRES.

Par le Président de la République :

*Le garde des sceaux,  
ministre de la justice et des cultes,*

A. BRIAND.

Le Président de la République française,

Sur le rapport du garde des sceaux, ministre de la justice et des cultes,

Vu la proposition du préfet de Saône-et-Loire, tendant à l'attribution à la commune de Lugny-les-Mâcon (Saône-et-Loire), d'une maison avec ses dépendances et d'un titre de rente 3 p. 100 sur l'Etat ayant appartenu à la fabrique de l'église de Lugny-les-Mâcon et grevés d'affectation scolaire;

Vu les pièces produites à l'appui de cette proposition, notamment l'inventaire des biens de la fabrique de Lugny-les-Mâcon et la délibération du conseil municipal;

Vu les lois des 9 décembre 1905, 2 janvier 1907 et 13 avril 1908, et le décret du 16 mars 1906,

Décète :

Art. 1<sup>er</sup>. — Sont attribués à la commune de Lugny-les-Mâcon (Saône-et-Loire) les biens mobiliers et immobiliers ci-après ayant appartenu à la fabrique de l'église de ladite commune et grevés d'une affectation scolaire, savoir :

1° Une maison avec ses dépendances provenant d'une donation des époux Meunier-Gambu, dont l'acceptation a été autorisée par décret du 27 octobre 1875;

2° Un titre de rente 3 p. 100 sur l'Etat de 80 fr., n° 554,709, section 6, provenant d'un legs Meunier dont l'acceptation a été autorisée par décret du 29 septembre 1877.

Art. 2. — Le paiement des dettes afférentes aux biens attribués sera à la charge de la commune attributaire.

Art. 3. — La nouvelle inscription à délivrer pour le titre de rente mentionné à l'article 1<sup>er</sup> du présent décret sera libellée ainsi qu'il suit :

Lugny-les-Mâcon (Saône-et-Loire) (la commune de), legs Meunier, décrets des 29 septembre 1877 et 3 avril 1909.

Art. 4. — Le garde des sceaux, ministre de la justice et des cultes, est chargé de l'exécution du présent décret.

Fait à Paris, le 3 avril 1909.

A. FALLIÈRES.

Par le Président de la République :

*Le garde des sceaux,*  
ministre de la justice et des cultes,  
A. BRIAND.

Le Président de la République française,

Sur le rapport du garde des sceaux, ministre de la justice et des cultes,

Vu le décret en conseil d'Etat du 29 janvier 1908, qui a confirmé le refus d'approbation opposé par le préfet de l'Orne à l'attribution des biens immobiliers, des valeurs mobilières et des rentes sur l'Etat ayant appartenu à l'école secondaire ecclésiastique dite Petit séminaire de Sées, faite le 10 décembre 1906 par M. Bardel, évêque de Sées, agissant en qualité de président du bureau d'administration du séminaire, au profit de l'association départementale pour la protection des intérêts moraux, sociaux et la conservation de l'enseignement libre dans l'Orne et subsidiairement au profit de la société d'éducation de Lyon ;

Vu la proposition du préfet de l'Orne, tendant à l'attribution au bureau de bienfaisance de Sées des immeubles bâtis, cours, jardins et dépendances précédemment occupés par l'école secondaire ecclésiastique dite Petit séminaire de Sées ;

Vu les pièces produites à l'appui de cette proposition, notamment l'inventaire des biens de l'école secondaire ecclésiastique, la délibération de la commission administrative du bureau de bienfaisance de Sées et l'avis du conseil municipal ;

Vu l'avis du ministre des finances ;

Vu l'avis du ministre de l'intérieur ;

Vu les lois des 9 décembre 1905, 2 janvier 1907 et 13 avril 1908, et le décret du 16 mars 1906,

Décète :

Art. 1<sup>er</sup>. — Sont attribués au bureau de bienfaisance de Sées (Orne), pour recevoir la destination prévue par l'article 9, paragraphe 1<sup>er</sup>, 3<sup>e</sup>, de la loi du 9 décembre 1905, modifié par la loi du 13 avril 1908, les bâtiments, cours et jardin, d'une contenance de 1 hectare 28 ares 64 centiares environ, précédemment occupés par l'école secondaire ecclésiastique dite « petit séminaire de Sées » et ayant appartenu à cet établissement.

Art. 2. — Le paiement des dettes afférentes aux biens attribués sera à la charge du bureau de bienfaisance conformément à la délibération de la commission administrative dudit établissement en date du 20 novembre 1908.

Art. 3. — Le garde des sceaux, ministre de

la justice et des cultes, est chargé de l'exécution du présent décret.

Fait à Paris, le 3 avril 1909.

A. FALLIÈRES.

Par le Président de la République :

*Le garde des sceaux,*  
ministre de la justice et des cultes,  
A. BRIAND.

Le Président de la République française,

Sur le rapport du garde des sceaux, ministre de la justice et des cultes, et du ministre du travail et de la prévoyance sociale,

Vu la loi du 27 mars 1907 sur les conseils de prud'hommes ;

Vu l'ordonnance royale du 23 mai 1843, qui a créé un conseil de prud'hommes à Roanne (Loire) ;

Vu les décrets des 31 juillet 1851 et 27 septembre 1896, qui en ont modifié la composition ;

Vu l'avis de la chambre de commerce de Roanne en date du 12 juin 1908 ;

Vu la délibération du conseil municipal de Roanne en date du 23 avril 1908 ; ensemble les délibérations des conseils municipaux des communes comprises dans la circonscription du conseil de prud'hommes de Roanne ;

Le conseil d'Etat entendu,

Décète :

Art. 1<sup>er</sup>. — La circonscription du conseil de prud'hommes de Roanne comprend le canton de Roanne et la commune du Coteau (Loire).

La répartition des professions et le nombre des prud'hommes patrons et ouvriers sont fixés conformément au tableau annexé au présent décret.

Art. 2. — Il sera procédé à des élections générales pour la nomination des membres du conseil de prud'hommes de Roanne, dans un délai de six mois, à dater de la publication du présent décret au *Journal officiel*. Le conseil actuel restera en exercice jusqu'à l'installation du nouveau conseil.

Art. 3. — Le règlement intérieur prévu par l'article 55 de la loi du 27 mars 1907, sera soumis à l'approbation du garde des sceaux, ministre de la justice et des cultes, et du ministre du travail et de la prévoyance sociale, dans les trois mois qui suivront l'installation du conseil.

Art. 4. — Le garde des sceaux, ministre de la justice et des cultes, et le ministre du travail et de la prévoyance sociale sont chargés, chacun en ce qui le concerne, de l'exécution du présent décret, qui sera publié au *Journal officiel* de la République française et inséré au *Bulletin des lois*.

Fait à Paris, le 5 avril 1909.

A. FALLIÈRES.

Par le Président de la République :

*Le garde des sceaux,*  
ministre de la justice et des cultes,  
A. BRIAND.

*Le ministre du travail*  
et de la prévoyance sociale,  
RENÉ VIVIANI.

Conseil de prud'hommes de Roanne (Loire).  
(Réorganisation.)

INDUSTRIES OU PROFESSIONS	NOMBRE de prud'hommes	
	Patrons.	Ouvriers.
PREMIÈRE CATÉGORIE		
Bâtiments (entrepreneurs de) ; briqueteurs ; ciment (entrepreneurs de travaux en) ; dragueurs, fumistes ; jardiniers horticulteurs entrepreneurs de jardins ; maçons ; marbriers ; paveurs ; plâtriers ; poêliers ; tailleurs de pierres ; terrassiers ; travaux publics (entrepreneurs de).....	2	2
DEUXIÈME CATÉGORIE		
Afficheurs ; ajusteurs ; armuriers ; automobiles (constructeurs et réparateurs d) ; balanciers ; battage mécanique (entrepreneurs de) ; bicyclettes (constructeurs et réparateurs de) ; bijoutiers ; billards ; bois de galoches (fabricants de) ; bouchons (fabricants de) ; brosses (fabricants de) ; cadres et moules (fabricants de) ; carrossiers ; chaises (fabricants de) ; charpentiers en bateaux ; charpentiers en bâtiments ; charrons ; chaudières (plaqueurs et réparateurs de) ; chaudronniers ; chauffeurs conducteurs mécaniciens ; cloutiers ; couronnes et objets funéraires (fabricants de) ; couteliers ; couvreurs ; dorures sur bois ; ébénistes ; électriciens ; électricité (usines d) ; encadreurs ; ferblantiers ; fondeurs ; fontainiers ; forgerons ; galochiers ; graveurs sur métaux ; horlogers ; lampistes ; machinistes ; maréchaux ; mécaniciens constructeurs ; mécaniciens-dentistes ; menuisiers ; meubles (fabricants de) ; miroitiers ; mouleurs en métaux ; opticiens ; orfèvres ; peintres en bâtiment ; peintres en voitures ; pianos (facteurs et accordeurs de) ; plombiers zingueurs ; quincaillerie (fabricants de) ; robinettiers ; sabotiers ; scieurs de long ; scieurs à la mécanique ; sculpteurs ; serruriers ; sièges (fabricants de) ; taillandiers ; tapissiers ; tonneliers ; tourneurs sur bois ; tourneurs sur métaux ; vanniers ; vitriers.....	2	2
TROISIÈME CATÉGORIE		
Apprêteurs ; bandagistes ; bas (fabricants de) ; blanchisseurs de cotons ; blanchissage et repassage de linge ; blanchisseurs de paille pour chapeaux ; bonneterie (fabricants de) ; broderies (fabricants de) ; chapeliers ; chemisiers (fabricants de) ; chiffons (trieurs et nettoyeurs de) ; confectionneurs de vêtements ; corsets (fabricants de) ; couturières et couturiers ; déchets de matières textiles (manipulation de) ; dentelles (fabricants de) ; effilocheurs de coton ; filateurs ; fleurs artificielles (fabricants de) ; imprimeurs sur étoffes ; lainages (fabricants de) ; lingerie (fabricants de) ; linges et lingères ; liseurs de dessins ; modes et fournitures pour modes (fabricants de) ; navettes (fabricants de) ; peignes et lisses (fabricants de) ; peluche (fabricants de) ; soieries (fabricants de) ; tailleurs d'habits ; teinturiers ; teinturiers dégraisseurs ; tisseurs.....	2	2

INDUSTRIES OU PROFESSIONS	NOMBRE de prud'hommes	
	Patrons.	Ouvriers.
<b>QUATRIÈME CATÉGORIE</b>		
Potiers; bouchers; boulangers; bourreliers; brasseurs; brides à sabots (fabricants de); cartonnages (fabricants de); chamoiseurs; chandelles (fabricants de); charcutiers; chaussons (fabricants de); chaussures (fabricants de); chocolat (fabricants de); cire (fabricants de); coiffeurs; confiseurs; cordonniers; corroyeurs; cuisiniers de restaurants, hôtels, cafés et leurs patrons; distillateurs; droguistes (fabricants); eaux et limonades gazeuses (fabricants d'); empeignes (fabricants d'); engrais (fabricants d'); enveloppes (fabricants d'); équarisseurs; fourreurs-pelletiers; gaz (usines à); goudron (fabricants de); huile (fabricants d'); imprimeurs typographes et lithographes; liqueurs (fabricants de); malletiers et fabricants d'articles de voyage; mégissiers; meuniers et minotiers; papetiers et fabricants de registres; papier (fabricants de); pâtisseries; perruquiers; photographes; pneumatiques (fabricants de); préparateurs en pharmacie et leurs patrons; produits chimiques (fabricants de); produits vétérinaires (fabricants de); relieurs; selliers; tanneurs; vins et spiritueux (pour la manutention et le transport).....	2	2
<b>CINQUIÈME CATÉGORIE</b>		
Balayeurs et boneurs; bateliers; bois et charbons (chantiers de); briques et tuiles (fabricants de); camionneurs; carreaux (fabricants de); carriers; chargeurs et déchargeurs de bateaux; charretiers; chaux (fabricants de) et chauffourniers; chemins de fer (services de la manutention et du transport); ciments (fabricants de); cochers de voitures publiques; coltineurs; débardeurs; déchargeurs; déménageurs; docks (pour la manutention); entrepositaires, entrepôts (pour la manutention); halage (entrepreneurs de); loueurs de voitures; mariniers; matériaux de construction (chantiers de); messageries (entrepreneurs de); nettoyage (entrepreneurs de); omnibus; ouvriers du port; palefreniers; plâtre (fabricants de); pompes funèbres (entrepreneurs de); portefaix; poteries (fabricants de); remorquage et touage (entrepreneurs de); roulage (entrepreneurs de); tramways; transports (entrepreneurs de); tuyaux en grès et en ciment (fabricants de); vidangeurs; voitures publiques (exploitants de).....	2	2
Total.....	10	10
	20	

Le Président de la République française,  
 Sur le rapport du garde des sceaux, ministre de la justice et des cultes, et du ministre du travail et de la prévoyance sociale,  
 Vu la loi du 27 mars 1907 sur les conseils de prud'hommes;  
 Vu le décret du 14 juillet 1814, qui a créé

un conseil de prud'hommes à Saint-Chamond;  
 Vu le décret du 12 octobre 1854, qui en a modifié la composition;  
 Vu l'avis du conseil municipal de Saint-Chamond, en date du 20 juin 1908; ensemble les avis des conseils municipaux des communes comprises dans la circonscription du conseil de prud'hommes de Saint-Chamond;  
 Vu l'avis de la chambre de commerce de Saint-Etienne, en date du 19 décembre 1908;  
 Vu l'avis de la chambre consultative des arts et manufactures de Saint-Chamond, en date du 17 septembre 1908;  
 Le conseil d'Etat entendu,

**Décrète:**

Art. 1<sup>er</sup>. — La circonscription du conseil de prud'hommes de Saint-Chamond comprend le canton de Saint-Chamond.  
 La répartition des professions et le nombre des prud'hommes patrons et ouvriers sont fixés conformément au tableau annexé au présent décret.  
 Art. 2. — Il sera procédé à des élections générales pour la nomination des membres du conseil de prud'hommes de Saint-Chamond, dans un délai de six mois à dater de la publication du présent décret au *Journal officiel*.  
 Le conseil actuel restera en exercice jusqu'à l'installation du nouveau conseil.  
 Art. 3. — Le règlement intérieur prévu par l'article 55 de la loi du 27 mars 1907 sera soumis à l'approbation du garde des sceaux, ministre de la justice et des cultes, et du ministre du travail et de la prévoyance sociale, dans les trois mois qui suivront l'installation du conseil.  
 Art. 4. — Le garde des sceaux, ministre de la justice et des cultes, et le ministre du travail et de la prévoyance sociale sont chargés, chacun en ce qui le concerne, de l'exécution du présent décret, qui sera inséré au *Bulletin des lois* et publié au *Journal officiel* de la République française.

Fait à Paris, le 5 avril 1909.

A. FALLIÈRES.

Par le Président de la République :  
*Le garde des sceaux,*  
 ministre de la justice et des cultes,

A. BRIAND.

*Le ministre du travail*  
 et de la prévoyance sociale,  
 RENÉ VIVIANI.

Conseil de prud'hommes de Saint Chamond (Loire).  
 (Réorganisation.)

INDUSTRIES OU PROFESSIONS	NOMBRE de prud'hommes.	
	Patrons.	Ouvriers.
<b>PREMIÈRE CATÉGORIE</b>		
Blanchissage et repassage de linge; blanchisseurs de textiles; cardes; cordiers; couturières; découpeurs et apprêteurs d'étoffes; dessinateurs pour la fabrication; draps (fabricants de); ferreurs de lacets; fuseaux (fabricants de); liseurs de dessins; ma-		

INDUSTRIES OU PROFESSIONS	NOMBRE de prud'hommes.	
	Patrons.	Ouvriers.
telassiers; métiers (fabricants et monteurs de); modistes; moulineurs et retordeurs de textiles; navettes et instruments accessoires pour métiers (fabricants de); ourdisseurs; parapluies (fabricants de); passementeries (fabricants de); peignes et rémisses (fabricants de); peigneurs; plieurs; soie artificielle (fabricants de); tailleurs d'habits; teinturiers; teinturiers dégraisseurs; tisseurs en tous genres; tresseurs de lacets et cordonnets; tissus élastiques (fabricants de).....	2	2
<b>DEUXIÈME CATÉGORIE</b>		
Aciers (fabricants d'); ajusteurs de métaux; automobiles et cycles (constructeurs et réparateurs de); chauffeurs conducteurs mécaniciens; cloutiers et pointiers; cylindres et laminoirs (fabricants de); électriciens; électricité (usines d'); ferblantiers pompiers; fils de fer (fabricants de); fonderies et hauts-fourneaux; forges (maîtres de); forgerons; fourneaux (fabricants de); chaudronniers; coke (fabricants de); horlogers; instruments et machines agricoles (fabricants de); instruments de pesage (fabricants d'); maréchaux ferrants; mécaniciens constructeurs; métallurgistes; mines de combustibles; mineurs; mouleurs en métaux; puddleurs; quincailliers (fabricants); taillandiers; tourneurs sur métaux; tréfileurs.....	2	2
<b>TROISIÈME CATÉGORIE</b>		
Badigeonneurs; bâtiment (entrepreneurs de); bois (chantiers de); briques et carreaux (fabricants de); carriers; carrières de pierres (exploitants de); carrossiers; charpentiers; charpentiers en fer; charrons; chaux (fabricants de); ciment (fabricants de); ciment (entrepreneurs de travaux en); couvreurs; ébénistes; faïenciers; ferblantiers; jardiniers horticulteurs, entrepreneurs de jardins; maçons; marbriers; menuisiers; menuisiers en voitures; modeleurs sur bois; parqueteurs; paveurs; peintres décorateurs; peintres en voitures; plâtre (fabricants de); plâtriers; plombiers; poëliers fumistes; sabotiers; scieurs à la mécanique; scieurs de long; sculpteurs sur bois; serruriers; tailleurs de pierre; tapisseries; terrassiers; tonneliers; tourneurs sur bois; travaux publics (entrepreneurs de); treillageurs; tuiliers; vanniers; vitriers; zingueurs.....	2	2
<b>QUATRIÈME CATÉGORIE</b>		
Acide gallique (fabricants d'); bottiers; bouchers; bougies (fabricants de); boulangers; bourreliers; camionneurs; carton (fabricants de); chandelles (fabricants de); charcutiers; charretiers; chaussures (fabricants de); chemins de fer (services de la manutention et du transport); coiffeurs; confiseurs; cordonniers; corroyeurs; courroies (fabricants de); eaux et limonades gazeuses (fabricants d'); factage (entrepreneurs de); gaz (usines à); grains et farines (pour la manutention et le transport); imprimeurs lithographes et typographes; messageries (entrepre-		

INDUSTRIES OU PROFESSIONS	NOMBRE de prud'hommes	
	Patrons.	Ouvriers.
neurs de); meuniers et minotiers; papetiers (fabricants); pâtisseries; perruquiers; photographes; pompes funèbres (entrepreneurs de); portefaix; produits chimiques (fabricants de); relieurs; roulage (entrepreneurs de); selliers; tanneurs; tramways; transports (entrepreneurs de); vins en gros (pour la manutention et le transport); voitures publiques (exploitants de).....	2 8	2 8
Total.....	16	

Le Président de la République française,  
Sur le rapport du garde des sceaux, ministre de la justice,

Décèrète :

Art. 1<sup>er</sup>. — Sont nommés :

Conseiller à la cour d'appel de Paris, M. Tournade, substitut du procureur général près la même cour, en remplacement de M. Lefresne, décédé.

Substitut du procureur général près la cour d'appel de Paris, M. Martin, procureur à Reims.

Procureur de la République près le tribunal de première instance de Reims, M. Bossu, avocat général à Douai.

Avocat général près la cour d'appel de Douai, M. Gros, substitut du procureur général près la même cour.

Substitut du procureur général près la cour d'appel de Douai, M. Delsart, substitut à Lille.

Substitut du procureur de la République près le tribunal de première instance de Lille, M. Boudry, juge d'instruction à Béthune.

Président de section au tribunal de première instance de la Seine, siège créé (loi du 30 octobre 1908), M. de Cardaillac, juge au siège.

Juges au tribunal de première instance de la Seine, sièges créés (loi du 30 octobre 1908) :

M. Drioux, avocat général à Orléans.

M. Sirieys, président du tribunal de première instance de Rambouillet.

M. Monot des Angles, substitut à la Seine.

M. Guichardon, conseiller à la cour d'appel de Grenoble.

M. Pradet-Balade, conseiller à la cour d'appel à Bordeaux.

M. Kastler, juge suppléant à la Seine.

Juge au tribunal de première instance de la Seine, M. Estrabaut, substitut au même siège, en remplacement de M. de Cardaillac, nommé président de section.

Substituts du procureur de la République près le tribunal de première instance de la Seine [poste créé (loi du 30 octobre 1908) :

M. Peaudecerf, procureur de la République à Troyes,

M. Tortat, substitut du procureur de la République à Bordeaux.

Substitut du procureur de la République près le tribunal de première instance de la Seine, M. Monnet, procureur à Rambouillet, en remplacement de M. Monot des Angles, nommé juge.

Substitut du procureur de la République près le tribunal de première instance de la Seine, M. Maëstracci, substitut à Versailles, en remplacement de M. Estrabaut, nommé juge.

Président du tribunal de première instance de Rambouillet, M. Bondoux, président à Bar-sur-Aube, en remplacement de M. Sirieys, nommé juge à Paris.

Président du tribunal de première instance de Bar-sur-Aube, M. Le Grix, juge d'instruction à Meaux.

Juge au tribunal de première instance de Meaux, M. Berriaud, substitut au même siège.

Procureur de la République près le tribunal de première instance de Troyes, M. Calenge, procureur à Tonnerre, en remplacement de M. Peaudecerf, nommé substitut à la Seine.

Procureur de la République près le tribunal de première instance de Tonnerre, M. Regismanset, juge d'instruction à Corbeil.

Juge au tribunal de première instance de Corbeil, M. Gridel, juge suppléant à Versailles.

Procureur de la République près le tribunal de première instance de Rambouillet, M. Canet, procureur à Thonon en remplacement de M. Monnet, nommé substitut à la Seine.

Substitut du procureur de la République près le tribunal de première instance de Versailles, M. Dumas, procureur à Rethel, en remplacement de Maëstracci, nommé substitut à la Seine.

Conseiller à la cour d'appel de Grenoble, M. Krug-Basse, procureur à Belfort, en remplacement de M. Guichardon, nommé juge à la Seine.

Procureur de la République près le tribunal de première instance de Belfort, M. Duchon, procureur à Lure.

Avocat général près la cour d'Orléans, M. Colonieu, substitut du procureur général à Nîmes, en remplacement de M. Drioux, nommé juge à la Seine.

Substitut du procureur général à la cour de Nîmes, M. Gasné, substitut du procureur de la République à Lyon.

Substitut du procureur de la République près le tribunal de première instance de Lyon, M. Chenevière, procureur à Embrun.

Procureur de la République près le tribunal de première instance d'Embrun, M. Monier, juge d'instruction à Montélimar.

Substitut du procureur de la République près le tribunal de première instance de Bordeaux, M. Courrégelongue, substitut à Avignon, en remplacement de M. Tortat, nommé substitut à la Seine.

Vice-président au tribunal de première instance de Briey, siège créé (loi du 30 octobre 1908), M. Collas, juge au même siège.

Juges au tribunal de première instance de Briey, sièges créés (loi du 30 octobre 1908) :

M. Gérard, juge suppléant chargé de l'instruction au même siège.

M. Aubry, juge suppléant à Saint-Mihiel.

Juge au tribunal de première instance de Briey, M. Tassard, juge suppléant à Remiremont, en remplacement de M. Collas, nommé vice-président.

Substitut du procureur de la République près le tribunal de première instance de Briey, poste créé (loi du 30 octobre 1908), M. Masson, juge suppléant à Nancy.

Juge suppléant rétribué au tribunal de première instance de Briey, M. Lacroix, juge suppléant à Bar-le-Duc, en remplacement de M. Gérard, nommé juge.

Substitut du procureur de la République près le tribunal de première instance de Lille, M. Debrouwer, substitut à Boulogne (poste créé, loi du 30 octobre 1908).

Substitut du procureur de la République près le tribunal de première instance de Boulogne, M. Devillez, substitut à Dunkerque.

Substitut du procureur de la République près le tribunal de première instance de Dunkerque, M. Delalé, substitut à Beauvais.

Juge au tribunal de première instance de Béthune, siège créé (loi du 30 octobre 1908), M. Béliard, juge suppléant rétribué, chargé de l'instruction à Saint-Amand.

Substitut du procureur de la République près le tribunal de première instance de Béthune, poste créé (loi du 30 octobre 1908), M. Nicolle, juge suppléant rétribué au même siège.

Substitut du procureur de la République près le tribunal de première instance de Brest, poste créé (loi du 30 octobre 1908), M. Missonnier, substitut au Puy.

Substitut du procureur de la République près le tribunal de première instance de Valenciennes, poste créé (loi du 30 octobre 1908), M. Henry, substitut à Neufchâtel.

Juges suppléants aux tribunaux de première instance de :

Château-Gontier (art. 12 du décret du 13 février 1908), M. Frette-Damicourt (Paul-Jules-Gabriel), avocat, docteur en droit, en remplacement de M. Fouassier, qui a été nommé juge.

Valognes (art. 12 du décret du 13 février 1908), M. Chaplain (René-Jules-Charles), avocat, docteur en droit, en remplacement de M. Jouin, qui a été nommé à Louviers.

Art. 2. — Sont chargés pour trois ans des fonctions de juge d'instruction aux tribunaux de première instance de :

La Seine, M. Guépet, juge au siège, en remplacement de M. Leydet, qui reprendra, sur sa demande, les fonctions de simple juge.

La Seine, sièges créés (loi du 30 octobre 1908) :

M. Drioux, juge nommé au siège par le présent décret.

M. Monot des Angles, juge nommé au siège par le présent décret.

M. Guichardon, juge nommé au siège par le présent décret.

M. Pradet-Balade, juge nommé au siège par le présent décret.

A Briey, siège créé (loi du 30 octobre 1908), M. Gérard, juge nommé au siège par le présent décret.

A Béthune, siège créé (loi du 30 octobre 1908), M. Béliard, juge nommé au siège par le présent décret.

Art. 3. — Le garde des sceaux, ministre de la justice et des cultes, est chargé de l'exécution du présent décret.

Fait à Paris, le 6 avril 1909.

A. FALLIÈRES.

Par le Président de la République :  
Le garde des sceaux,  
ministre de la justice et des cultes,  
A. BRIAND.

### Ministère de l'intérieur.

Par arrêté du président du conseil, ministre de l'intérieur, pris en vertu des décrets des 31 mars 1885 et 22 juillet 1899, la médaille d'honneur des épidémies, en argent ou en bronze, est décernée aux personnes ci-après désignées, en récompense du dévouement dont elles ont fait preuve à l'occasion des maladies épidémiques :

AINSE

Médaille de bronze.

M. Boucherot (Francis-Marie-Auguste), ancien interne à l'hospice de Saint-Quentin : en témoignage du dévouement dont il a fait preuve et dont il a été victime dans l'exercice de ses fonctions.

ARDÈCHE

Médaille d'argent.

M. le docteur Lenail (Henri-Marie-Joseph), médecin à Largentières : a fait preuve d'un dévouement exceptionnel au cours des épidémies qui ont sévi depuis trois ans dans différentes communes du département ; victime d'une grave atteinte de septicémie au cours d'une opération chirurgicale.

GARONNE (HAUTE-)

Médaille d'argent.

M. le docteur Daunic (Paul-Henri-Joseph), médecin des hôpitaux de Toulouse, attaché au service des contagieux à l'Hôtel-Dieu, puis au lazaret de Lalande.

Médailles de bronze.

M. Forgues (Edouard-François-Marie), externe en médecine des hôpitaux, délégué au service des varioleux à l'Hôtel-Dieu, puis au lazaret de Lalande.

M. Hodé (Amédée-Charles-Marie), externe en médecine des hôpitaux, délégué au service des varioleux à l'Hôtel-Dieu puis au lazaret de Lalande, actuellement docteur en médecine.

M<sup>lle</sup> Bacqué (Elisa), infirmière, déléguée aux fonctions de surveillante en chef au lazaret de Lalande.

M<sup>me</sup> Fédou (Gabrielle-Joséphine), infirmière Dénévole, attachée au service des varioleux.

Se sont tout particulièrement distingués lors de l'épidémie de variole qui a sévi à Toulouse en 1907-1908.

SEINE

Médaille d'argent.

M. le docteur Carton (Joseph-Edmond-Paul), médecin assistant à l'hospice de Brévannes.

### Médailles de bronze.

M. Coulon (Jules-Marie-Joseph-Abel), interne en pharmacie à l'hôpital des Enfants-Malades.

M. Parturier (Pierre-Charles-Gaston), interne à l'hôpital des Enfants-Malades.

M. Schreiber (Georges), interne à l'hôpital des Enfants-Malades.

M. Vaucher (Eugène), interne à l'hôpital Hérol.

M. Pellot (Jean), externe à l'hôpital Saint-Louis.

M. Baudoin (Roger-Paul-Auguste), externe à l'hôpital des Enfants-Malades.

M. Buizard (Charles-Victor-Auguste), externe à l'hôpital Lariboisière.

M. Pinpaneau (Charles-Marie-Emile), externe à l'hôpital Bretonneau.

M. Aureille (Charles-Pierre-Emile), stagiaire remplaçant un externe à l'hôpital Lariboisière.

M<sup>lle</sup> Roque (Gabrielle-Anna), infirmière à l'hôpital Cochin.

M<sup>me</sup> Rouxel, née Auvray (Marie), infirmière à l'hôpital Tenon.

M. Bérard (Camille-Daniel), garçon de service à l'hôpital Saint-Antoine.

M<sup>lle</sup> Legros (Marie-Ernestine-Mézida), fille de service à l'hôpital Cochin.

En témoignage du dévouement dont ils ont fait preuve et dont ils ont été victimes dans l'exercice de leurs fonctions.

MARINE

Médaille d'argent.

M. Jeune (Pierre) et Toulet (Louis), seconds maîtres infirmiers.

Médailles de bronze.

MM. Ceccaldi (Antoine).

Collobé (Vincent).

Fé (Marius).

Le Calvé (Louis).

Parloto (Ferdinand).

Peden (Pierre).

Rolland (Auguste), matelots infirmiers.

Attachés à l'hôpital maritime de Toulon : ont fait preuve d'un dévouement digne de tous éloges en donnant leurs soins à des malades atteints d'affections contagieuses graves, au cours de l'année 1908.

### Ministère des finances.

Par décret du Président de la République en date du 5 avril 1909, rendu sur la proposition du ministre des finances :

M. Mouza, directeur de la succursale de la Banque de France à Toulouse, a été nommé directeur de la succursale de Bordeaux, en remplacement de M. Delalande, admis à faire valoir ses droits à la retraite.

M. Arnoux, directeur de la succursale de Montpellier, a été nommé directeur de la succursale de Toulouse, en remplacement de M. Mouza.

M. Dautheville, directeur de la succursale de Mazamet, a été nommé directeur de la succursale de Montpellier, en remplacement de M. Arnoux.

M. Rousseau, directeur de la succursale de Cahors, a été nommé directeur de la succursale de Mazamet, en remplacement de M. Dautheville.

M. Chambeyron (André-Florestan-Paul-Antoine), contrôleur de la succursale de Saint-Etienne, a été nommé directeur de la succursale de Cahors, en remplacement de M. Rousseau.

### Ministère des travaux publics, des postes et des télégraphes.

Le Président de la République française,

Sur le rapport du ministre des travaux publics, des postes et des télégraphes,

Vu le décret du 29 septembre 1899, qui a déclaré d'utilité publique l'établissement, dans le département de la Haute-Vienne, d'une ligne de tramway à traction mécanique destinée au transport des voyageurs et des marchandises entre Limoges et Aixe, et approuvé la convention passée, entre le département et MM. Laroudie et Rougerie, pour la rétrocession de l'entreprise ; ensemble la convention et le cahier des charges y annexés ;

Vu le décret du 29 août 1906, qui a autorisé le département de la Haute-Vienne à construire directement et à exploiter en régie, pendant dix ans au plus, le tramway d'Aixe à Limoges ;

Vu l'avant-projet présenté pour l'établissement, dans le département de la Haute-Vienne, d'un réseau de tramways à traction électrique destiné au transport des voyageurs et des marchandises et comprenant les lignes suivantes : 1<sup>re</sup> de Limoges à Saint-Mathieu, avec embranchement de Saint-Mathieu à Rochechouart ; 2<sup>e</sup> de Limoges à Saint-Sulpice-les-Feuilles, avec un embranchement sur Razès et un autre sur Bellac et Bussière-Poitevine ; 3<sup>e</sup> de Limoges à Bussière-Poitevine, avec embranchement sur Saint-Junien ; 4<sup>e</sup> de Limoges à Eymoutiers, avec prolongement sur Peyrat-le-Château ;

Vu, notamment, les plans d'ensemble des dites lignes ;

Vu les pièces des enquêtes d'utilité publique ouvertes sur cet avant-projet, 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, notamment, les délibérations des commissions d'enquête des 31 janvier 1907 et 9 janvier 1908 ;

Vu les avis de la chambre de commerce de Limoges en date des 8 avril 1907 et 13 mars 1908 ;

Vu les délibérations du conseil général de la Haute-Vienne en date des 24 août 1905, 25 avril et 22 août 1906, 11 avril et 17 septembre 1907 et 21 août 1908 et celles de la commission départementale en date des 27 février 1908 et 18 février 1909 ;

Vu la convention passée, le 17 mars 1909, entre le préfet de la Haute-Vienne, agissant au nom du département, et MM. Giros et Loucheur, pour la rétrocession de l'entreprise, ainsi que la série de prix et le cahier des charges y annexés ;

Vu l'avis du conseil général des ponts et chaussées (1<sup>re</sup> section) en date du 30 juin 1908 ;

Vu la lettre du ministre de l'intérieur en date du 3 août 1908 ;

Vu la lettre du ministre des finances en date du 18 novembre 1908 ;

Vu la lettre du ministre de la guerre en date du 27 août 1908 ;

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 1881, 20 mars 1882 et 16 juillet 1905 ;

Applicable jusqu'à nouvel ordre

Avis de Service EX. 149  
N° 1

Paris, le 24 Mars 1948

Relations avec les Chemins de fer secondaires

La Régie Départementale provisoire des transports de la Haute-Vienne qui s'est substituée à la Compagnie des chemins de fer départementaux de la Haute-Vienne, n'exploite plus par fer, depuis le 15 Mars 1948, la ligne de Linoges - Montfons à Pussière - Portevincelle.  
En conséquence les gares ne doivent plus accepter de transports par complets à destination des gares ci-après situées sur cette ligne :

Beauvalet  
Pussière - Portevincelle  
Montfons  
Linoges  
Lusignol - Lussac  
Lusignol - Mortival

Nouic  
Oradour-sur-Glane  
Pont-a-la-Planque  
St-Martial - St-Parbant  
Lutilière (La) (C.F.D. de la H<sup>te</sup> Vienne)  
Verneuil-la-Côte  
Verzac

P. le Chef du Service de l'Exploitation  
Le Chef de la Division Commerciale  
Lobier



Hte Vienne

Linoges - Montfons

Oradour-sur-Glane

Château-Pouzac

Verzac