

Bordeaux, le 1 mars 1934

Monsieur le Directeur,

Par décret du 7 février 1934, publié au Journal Officiel du 16 du même mois, le département de la Gironde a été autorisé à procéder au rachat des concessions des deux voies ferrées d'intérêt local de Margaux à Castelnau et de Castelnau à Ste Hélène.

Le même décret a prononcé le déclassement de deux lignes.

D'autre part, d'après l'article 2 de la convention de rachat, intervenu entre le département et la Société anonyme des voies ferrées des Landes, l'exploitation du chemin de fer cessera effectivement le 1^{er} avril prochain.

En raison du raccordement, dans la gare de Margaux, de la voie ferrée d'intérêt local de Margaux à Castelnau avec la ligne d'intérêt général de Bordeaux-St-Louis à Pointe-de-Grave, j'ai l'honneur de vous faire connaître que toutes les conventions et traités passés en vue de la construction et de l'exploitation de la ligne déclassée cesseront d'avoir effet à partir du 1^{er} avril 1934.

Bien entendu, le département exécutera, dès cette date, les clauses et conditions de ces contrats qui doivent l'être dans le cas de résiliation.

Je vous prie de vouloir bien m'indiquer, d'ores et déjà, quelles dispositions le département aura à prendre dans la gare de Margaux, aussitôt après le déclassement de la voie ferrée qui vous intéresse et la cessation de son exploitation.

Veillez agréer, Monsieur le Directeur, l'assurance de ma considération la plus distinguée.

Pour le Préfet,
le Secrétaire Général,
signé:

Monsieur le Directeur de la Cie
des Chemins de fer du Midi - Bordeaux

EXTRAIT DU "JOURNAL OFFICIEL " du 16 FEVRIER 1934

BUREAU DES AFFAIRES GÉNÉRALES
Lignes de Margaux à Castelnau et de Castelnau
<i>Transmise au Bureau de</i>
<i>Tarif Marchandises</i>
<i>à l'usage de renseignements</i>

à Sainte-Hélène (Gironde).

Le Président de la République française,
 Sur le rapport du ministre des travaux publics,
 Vu le décret du 22 Avril 1880 qui a déclaré d'utilité publique l'établissement du chemin de fer d'intérêt local de Castelnau à Margaux, concédé par le département de la Gironde, à la Compagnie du Chemin de fer du Médoc ; ensemble les actes y annexés ;

Vu la loi du 6 Juillet 1909 qui a déclaré d'utilité publique l'établissement du chemin de fer d'intérêt local de Castelnau à Sainte-Hélène, concédé par ledit département à la même compagnie ; ensemble la convention et le cahier des charges y annexés ;

Vu, avec les actes y annexés, la loi du 1er Décembre 1911 qui a approuvé la cession à la compagnie des chemins de fer du Midi des lignes susvisées et la substitution à cette compagnie de la société des chemins de fer du Born et du Marensin, actuellement dénommée "Société des Voies ferrées des Landes", comme concessionnaire desdites lignes ;

Vu les différents décrets et arrêtés ministériels qui ont approuvé des modifications temporaires des conditions d'exploitation ;

Vu les délibérations du conseil général de la Gironde des 20 Mai et 7 Septembre 1932 et 9 Mai 1933 ;

Vu les rapports du service du contrôle des 25 Septembre 1931, 22 Janvier 1932, 16 aout 1932, 11 Janvier et 27 Juillet 1933 ; ensemble les pièces du dossier desquelles il

résulte que des services privés de transports en commun par automobiles fonctionnent dans la région desservie par les voies ferrées en cause ;

Vu la lettre du préfet de la Gironde du 16 Aout 1933

Vu la convention passée le 27 Juin 1933 entre le département de la Gironde et la société des voies ferrées des Landes ;

Vu les pièces de l'enquête ouverte sur le projet de déclassement, et notamment l'avis de la commission d'enquête du 1er septembre 1931 ;

Vu l'avis de la chambre de commerce de Bordeaux du 20 aout 1933

Vu la lettre du ministre de l'Intérieur du 15 Novembre 1933 ;

Vu la loi du 31 Juillet 1913 sur les voies ferrées d'intérêt local, modifiée par celle du 22 avril 1916 ;

Vu le décret du 1er octobre 1926, et notamment l'article 5 ;

Le conseil d'Etat entendu,

Décète :

Art. 1)- Est approuvée la convention intervenue le 27 Juin 1933 entre le préfet de la Gironde, au nom du département, et la société des voies ferrées des Landes, pour le rachat des concessions des deux lignes de Castelnau à Margaux, et de Castelnau à Sainte-Hélène, qui ont fait l'objet des lois et décrets ci-dessus visés ;

Ladite convention fera annexée au présent décret.

Art. 2)- Sont déclassées les voies ferrées d'intérêt local susmentionnées de Castelnau à Margaux et de Castelnau à Sainte-Hélène.

Art. 3)- Le ministre des travaux publics est chargé

de l'exécution du présent décret, qui sera publié au Journal
Officiel de la République française.

Fait à Paris, le 7 Février 1934.

Albert LEBRUN.

Par le Président de la République :

Le Ministre des Travaux Publics,

Joseph PAGANON.

Département
DE LA GIRONDE.

Bordeaux, le 13 Août 1903

VOIRIE VICINALE

CHEMINS de FER
d'Intérêt Local
et Tramways

R A P P O R T

de

91
Numéro d'ordre
de Registre 202

l'Ingénieur en Chef des Ponts & Chaussées
Agent Voyer en Chef

---:---:---:---:---:---:---:---:---:---

Comme suite à un arrêté préfectoral en date du 22 Septembre 1902, l'avant projet présenté par la Compagnie des chemins de fer du Médoc en vue de la construction d'une ligne de chemin de fer prolongeant la ligne de Margaux à Castelnau, à elle déjà concédée par le Département, et se reliant, en gare de Ste-Hélène à la ligne de Bordeaux à Lacanau, concédée à la Société générale des chemins de fer économiques, a été soumis à une enquête d'utilité publique dans la forme déterminée par l'Ordonnance du 18 Février 1834.

L'arrêté précité a été publié et affiché conformément aux règlements. L'enquête n'a donné lieu à aucune déposition. Le Conseil municipal de Castelnau, par délibération du 24 Octobre 1902 a donné un avis favorable au projet, en demandant sa prompte exécution. Le 12 Octobre, le Conseil Municipal de Ste-Hélène avait émis un avis identique et fait ressortir les avantages que lui paraît présenter pour la région la construction de la ligne projetée. Le 1^{er} Octobre, la Chambre de Commerce

de Bordeaux avait également donné son adhésion au projet.

Le 4 Novembre 1902, la Commission d'enquête a émis un avis favorable aux dispositions proposées, sous réserve qu'un arrêt serait établi au lieu dit "Sadouillan" entre les stations prévues de la Providence ^{et} de Ste-Hélène, de manière à desservir certaines agglomérations voisines de ce point.

A la date du 10 Novembre, après la clôture de l'enquête M. le Directeur de la Société des chemins de fer économiques a adressé à M. le Prefet une note signalant les conséquences qu'aurait pour le trafic de la ligne de Bordeaux à Lacanau le prolongement jusqu'à Ste-Hélène de la ligne de Margaux à Castelnau. Des indications de cette note il résulterait : 1° que la nouvelle ligne occasionnerait, eu égard aux tarifs actuellement en vigueur une perte de 38.150 francs environ portant sur les recettes des stations de Saumos et Ste-Hélène (encore cette perte est-elle calculée sur les produits des exercices 1901 & 1902 qui sont bien inférieurs à ceux des années précédentes; 2° que, pour éviter une pareille perte et conserver à la ligne de Bordeaux à Lacanau le trafic sur Bordeaux qui lui revient de droit, il faudrait réduire certains prix au départ des deux stations dénommées plus haut; que, moyennant ce, la perte de recettes vers Bordeaux pourrait être ramenée à 4.500 francs environ par an; 3° mais qu'il est à craindre qu'une grande partie des poteaux bruts actuellement dirigés vers Bordeaux soit détournée vers Pauillac, pour y être embarquée soit au port de Gaety soit aux appontements de Trompeloup; que, s'il en était ainsi, la perte probable des recettes pourrait être évaluée, pour les poteaux bruts seuls, à 30.616 francs se décomposant en 14.433^f50 pour Saumos et 16.182^f50 pour Ste-Hélène.

L'avant-projet présenté par la Compagnie du Médoc comprend :
1° une carte au 1/80.000; 2° un plan du tracé au 1/10.000; 3° un profil en long; 4° des profils en travers types; 5° un mémoire descriptif; 6° un tableau des taxes à percevoir. Nous en rappellerons les lignes principales.

TRACÉ

Le tracé part de l'extrémité de la gare actuelle de Castelnau traverse le chemin d'intérêt commun N° 138 de Castelnau à Saint-Médard en Jalles, contourne le hameau de la Tuilière, se dirige vers le chemin de grande communication N° 43, du Porge à Lamarque qu'il longe sur une grande longueur, en restant sur son côté gauche, traverse le chemin d'Intérêt commun N° 19 de Castelnau à Sa-launes, franchit le ruisseau du Lumagna, laisse sur sa gauche le domaine de la Providence appartenant à la Ville de Bordeaux, passe près du hameau de Sadouillan qu'il laisse sur la droite, abandonne le voisinage du chemin de Grande communication N° 43, à peu de distance de ce hameau, traverse le chemin de grande communication N° 107 de Bordeaux à Lacanau et pénètre dans la gare de Sainte-Hélène après un parcours total de 10.454^m03 entre axes des bâtiments des stations à relier.

Toutes les traversées de chemins se font à niveau.

Le tracé, dans un pays plat, et à peu près désert, ne présente aucune particularité et ne donne lieu à aucune observation. Les alignements droits forment une longueur totale de 7.378^m74; les courbes cumulées mesurent 3.075^m29; elles sont au nombre de 15; 13 d'entre elles ont des rayons égaux ou supérieurs à 450 mètres; une a un rayon de 350 mètres et contourne le hameau de la Tuilière une a un rayon de 300 mètres, à la sortie de la station de Castelnau. Ces rayons peuvent être admis sans inconvénients.

Profil en long
Profils en travers

Le profil en long est absolument dépourvu d'accidents; il ne comporte que des terrassements absolument insignifiants; encore sera-t-il possible de réduire ceux-ci au moment de l'étude du projet d'exécution. Les longueurs en palier mesurent 2.345 mètres et les longueurs en pentes ou rampes représentent 8.100 mètres. La déclivité maxima est de 4 m/m 7 par mètre.

Les profils en travers types, conformes à ceux d'un usage courant pour les chemins de fer à voie normale, ne présentent rien de particulier. La largeur entre les rails est de 1^m44 comme pour les lignes qu'il s'agit de relier.

La notice est muette quant à la constitution de la voie proprement dite; mais il résulte des indications générales du projet que les types appliqués seraient conformes ou analogues à ceux de la ligne de Castelnaud à Margaux.

Ouvrages spéciaux
Stations et arrêts.

Le projet comporte un seul ouvrage d'art, sans importance d'ailleurs, consistant en un aqueduc de 0^m90 d'ouverture; quelques buses en béton de 0^m30 à 0^m60 de diamètre assureront en outre l'écoulement des eaux dans les fossés coupés par le chemin de fer ou ses dépendances.

La notice indique les dispositions projetées pour le rétablissement des communications interceptées par le chemin de fer. Nous ne nous arrêterons pas à ces indications, cette question spéciale devant faire plus tard l'objet d'une instruction spéciale.

L'avant projet prévoit l'établissement d'un arrêt à la Tuilière, d'une halte à la Providence et l'aménagement en gare commune de la station de St^e-Hélène. Il conviendrait de donner satisfaction à la demande de la Commission d'enquête concernant l'établissement d'un arrêt à Sadouillan, car, près de ce point, se trouvent diverses agglomérations qu'il y a intérêt à

desservir du mieux possible. Ces agglomérations sont beaucoup plus intéressantes que celle de la Providence dont l'importance est tout à fait éventuelle puisqu'elle naîtrait seulement du jour où la création d'un sanatorium sur ce domaine cesserait d'être à l'état de projet. Or, on ne peut rien prévoir à cet égard; les installations de sanatoria déjà faites dans le département sur d'autres points plus abordables donnent lieu de penser que ce projet a peu de chances de voir le jour.

EXPLOITATION Les conditions d'exploitation seraient, d'après la notice les mêmes que celles de la ligne de Margaux à Castelnau et il est question dans cette notice d'un minimum d'un train par jour dans chaque sens. Autant vaudrait dire que la ligne ne serait pas exploitée pour les voyageurs. Tel est bien l'avis de la Compagnie qui, d'après les explications fournies ultérieurement, compte mettre en marche trois trains dans chaque sens. Ce minimum de trois devra être spécifié.

TAXES Les taxes proposées sont celles qui figurent déjà au Cahier des charges de la ligne de Margaux à Castelnau. Elles n'offrent rien de particulier.

Dépenses de 1^{er} Etablissement Les dépenses de premier établissement sont évaluées à 350.000 francs, se décomposant comme suit :

Terrains.....	frs	52.000,-
Terrassements.....	"	37.500,-
Ouvrages d'art.....	"	3.000,-
Halte de la Providence.....	"	4.000,-

à reporter frs 97.000,-

	Report	frs	97.000,-
Voie.....	"		210.000,-
Signaux.....	"		1.000,-
Télégraphe.....	"		10.500,-
Passages à niveau.....	"		1.800,-
	Total	frs	320.300,-
Somme à valoir.....	"		29.700,-
	Total général	frs	350.000,-

Ce qui donne par kilomètre :

Terrains.....	frs	5.022,-
Travaux.....	"	25.617,-
Somme à valoir.....	"	2.841,-
	Ensemble	frs 33.480,-

Origine du Projet
Intérêts en présence

Ces origines se trouvent dans l'article 7 de la convention du 2 Octobre 1878 par laquelle le Département a concédé à la Compagnie des chemins de fer du Médoc la ligne d'intérêt local de Margaux à Castelnau. Cet article stipule que : "1° Administration départementale fera procéder le plus tôt possible à l'enquête prescrite par le titre 1^{er} de la loi du 3 Mai 1841 pour l'établissement d'un chemin de fer de Castelnau à Ste-Hélène formant le prolongement de la ligne de Margaux à Castelnau ainsi que pour l'établissement d'un embranchement allant de la station de Pauillac au port des Pilotes. Une convention ultérieure règlera, s'il y a lieu, les conditions de la concession de ces deux lignes à la Compagnie du Médoc." Cette convention du 20 Octobre 1878 réglait en même temps les conditions d'embranchement des lignes de Bordeaux à Lacanau et de Lacanau à Lesparre sur la ligne de Bordeaux

au Verdon concédée à la Compagnie du Médoc.

Pendant longtemps ni la Compagnie du Médoc, ni le Département ne se sont préoccupés de l'exécution des clauses rappelées ci-dessus en ce qui concerne la ligne de Castelnau à Ste-Hélène, considérant sans doute la construction de cette ligne comme présentant un intérêt médiocre. Puis la Compagnie a réclamé du Département la mise à l'enquête d'un projet pour cette ligne et même son Président disait dans ses rapports aux actionnaires et faisait imprimer que le département manquait à ce sujet aux engagements contractés par lui vis-à-vis de la Compagnie causant ainsi à cette dernière un dommage considérable en raison du trafic considérable qu'aurait dû lui rapporter la nouvelle ligne tant sur son artère principale que sur la ligne de Margaux à Castelnau représentée par lui comme particulièrement onéreuse. A ce procédé, il n'y avait rien à répondre tant que les propos tenus s'adressaient à des tiers et non au Département. Le jour où celui-ci fut sollicité, il n'y avait pour l'Administration départementale qu'à s'exécuter; elle se déclara donc prête à soumettre un projet à l'enquête d'utilité publique, conformément à ses engagements; mais encore fallait-il que ce projet fut dressé et ce soin ne pouvait appartenir qu'à la Compagnie du Médoc, demanderesse. Après bien des hésitations, la Compagnie se décida à présenter le projet qui nous occupe.

Des conditions dans lesquelles est née la question on peut conclure que la Compagnie du Médoc croit trouver des avantages à l'exploitation du chemin de fer qui nous occupe. Les intérêts en présence dans cette affaire sont 1° ceux des populations de la région; 2° ceux de la Compagnie du Médoc; 3° ceux de la Compagnie concessionnaire de la ligne de Bor-

deaux à Lacanau; 4° ceux du Département.

Les populations intéressées sont celles des communes de Castelnau, Ste-Hélène, Saumos, Le Temple, Le Porge, Lacanau. Si on devait mesurer leur intérêt à leur population qui représente 5.933 habitants, on pourrait considérer qu'il justifie bien la construction de la ligne projetée. Mais on ne peut calculer ainsi, étant données, d'une part, la nature du pays et la dissémination de la population, d'autre part cette circonstance que toutes les localités dénommées sont déjà desservies par un chemin de fer les reliant à leur marché naturel, au centre d'attraction important de Bordeaux, et que la ligne projetée ne comportera la création pour ces localités d'aucune gare nouvelle. Cette ligne n'aura d'autre avantage que de relier les communes de Ste-Hélène, Saumos, Le Temple, Le Porge, Lacanau avec leur chef lieu de canton, Castelnau; et, si, en dehors de ces relations, naturellement très restreintes par rapport à l'importance d'un chemin de fer, la ligne assure d'autres transports, ceux-ci ne proviendront pas de la création de débouchés nouveaux mais seulement d'un détournement du trafic actuellement assuré à la ligne de Bordeaux à Lacanau

L'intérêt des populations à l'ouverture de la ligne projetée est en somme minime.

L'intérêt de la Compagnie du Médoc est, au contraire, si l'on doit en croire les rapports du Président du Conseil d'administration, relativement considérable. On ne peut compter, avons-nous dit, sur aucun trafic local de quelque importance tant comme voyageurs que comme marchandises, car les relations avec Castelnau, d'une part, avec Ste-Hélène d'autre part, sont forcément très restreintes. On ne peut espérer une mise en valeur plus grande des territoires traversés par le chemin de

fer, car celui-ci ne comporte aucune station pour marchandises entre les deux points extrêmes; de telle sorte que les bois, constituant le seul produit de la région, devront, comme aujourd'hui, aller s'embarquer à l'une des stations existantes de Castelnau ou de Ste-Hélène. La Compagnie du Médoc compte à peu près exclusivement sur le trafic nouveau que la ligne projetée doit amener sur son réseau actuel, trafic qui sera pris pour la presque totalité sur celui qui est acquis en ce moment au réseau départemental des Landes, au départ ou à l'arrivée des stations de Ste-Hélène, Saumos, Lacanau, Mistre, Le Porge. Ou bien la nouvelle ligne ne donnera qu'un produit insignifiant, ou bien elle vivra aux dépens de la ligne de Bordeaux à Lacanau, dont elle diminuera les recettes.

comparaison
7

A cet égard, nous avons vu quelles sont les appréhensions de la Compagnie des chemins de fer économiques, concessionnaire de cette ligne départementale. Hâtons-nous de dire que les intérêts de cette Compagnie ne peuvent pas être atteints dans l'espèce, étant donné que la convention de concession du 28 Mai 1881 établit une garantie d'exploitation dans des conditions telles que, jusqu'à un chiffre de recettes que nous pouvons considérer comme à peu près irréalisable dans l'avenir toutes les recettes profitent exclusivement au Département et à l'Etat garants du réseau des Landes et du Blayais.

Laissant de côté l'Etat pour l'instant, nous n'aurons donc à envisager que les intérêts du Département, au point de vue de l'action que peut avoir sur eux l'exploitation de la ligne de Castelnau à Ste-Hélène.

Les distances de Ste-Hélène à Saumos à Bordeaux par le réseau départemental sont de 30 kilomètres et 39 kilomètres; les distances entre les mêmes points par les lignes Ste-Hélène

Castelnau-Margaux et le Médoc seraient 46 kilomètres et 55 kilomètres. On pourrait donc croire à priori qu'on n'a rien à craindre de la concurrence du Médoc pour les transports à destination ou en provenance de Bordeaux. Il est facile de voir combien, au contraire une pareille crainte est légitime. En effet les tarifs combinés P.V. 6 Médoc et P.V. 4 de Castelnau à Margaux comportent une taxe de 2 frs par tonne sur le Médoc, pour tout parcours compris entre 0 et 50 kilomètres et de 0,50 par tonne entre Castelnau et Margaux, avec cette restriction que pour les poteaux bruts à destination de Bordeaux, la taxe totale ne pourra pas être supérieure à 2 francs; si bien qu'en somme on peut dire que le transport de Castelnau à Margaux n'est soumis à aucune taxe. Il est à peu près certain que si la ligne se prolonge jusqu'à Ste-Hélène, tous les efforts de la Cie du Médoc tendront à appliquer à ce prolongement les errements en vigueur jusqu'à ce jour sur le tronçon Margaux-Castelnau. On peut donc prendre très approximativement comme fondés les chiffres indiqués dans la lettre de la Société des chemins de fer économiques en date du 10 Novembre 1902. Sans doute, dira-t-on, il est possible d'éviter un pareil détournement ou du moins de l'atténuer en refusant d'homologuer des taxes conçues sur de pareilles bases. Mais nous devons faire observer que ces tarifs soudés échappent à l'homologation préfectorale pour entrer dans le domaine ministériel, en raison du caractère d'intérêt général de la ligne principale du Médoc (du moins telle a été jusqu'à ce jour la jurisprudence de l'Administration supérieure) et le Préfet n'a à intervenir que pour donner son avis, encore celui-ci n'a-t-il rien qui lie le Ministre. Dans ces conditions, on ne pourra se soustraire aux conséquences ruineuses d'un détournement de trafic qu'en prenant des précautions particulières donnant par exemple au Département le pouvoir d'empêcher la mise en application de taxes nuisibles à son propre réseau.

Mais cette précaution prise, restera toujours une autre cause de concurrence pour le réseau départemental. Si le chemin de fer de Moulis à Lamarque (dont les terrassements et les bâtiments des stations sont exécutés depuis plus de 15 ans), est mis en exploitation, quelque nul ou à peu près que soit son intérêt; au point de vue général, la distance de St^e-Hélène au port de Lamarque se trouve réduite à 28 kilomètres et il pourra se faire que des poteaux de mine, venant aujourd'hui de St^e-Hélène à Bordeaux, aient intérêt surtout avec une taxe réduite sur le Médoc, à aller s'embarquer à Lamarque.

D'autre part Trompéloup ne sera qu'à 45 kilomètres de St^e-Hélène; Pauillac ne sera même qu'à 43 kilomètres et tout permet de craindre qu'il s'y crée un jour ou l'autre un marché de bois, secondaire peut-être, mais suffisant pour détourner de notre réseau départemental (Section de Ste-Hélène à Bordeaux) une partie notable de son trafic.

Tout détournement de trafic conduira à une perte de recettes pesant exclusivement sur le Département et l'Etat. Cette perte se répartira par portions égales entre le Département et l'Etat si le maximum fixé pour la subvention de celui-ci n'est pas atteint; elle pèsera uniquement sur le Département dans le cas contraire.

CONCLUSIONS

Dans ces conditions, si la question était vierge, étant données 1° l'absence d'intérêt que présente l'établissement de ce chemin de fer au point de vue général de la contrée; 2° l'existence des voies ferrées desservant déjà, pour leurs relations principales, les localités de cette région; 3° cette alternative que ou bien ce chemin de fer n'aura pas de trafic, et alors il est sans utilité, ou bien il assurera des transports de bois

détournés du réseau départemental, et alors le Département en subirait un dommage, nous n'hésiterons pas à conclure qu'il ne convient pas de concéder et de déclarer d'utilité publique le chemin de fer projeté de Castelnau à St^e-Hélène.

Mais la question n'est plus entière et les termes de la convention du 2 Octobre 1878 font une obligation au Département d'accorder à la Compagnie du Médoc la concession de ce chemin de fer. Il importe aujourd'hui, le principe étant tranché, de faire que cette concession soit le moins dommageable possible pour le Département. A ce propos, des mesures spéciales devront être prises, comme nous l'avons dit, pour empêcher les détournements de trafic qui ne sont pas inévitables et pour interdire à la Compagnie des chemins de fer du Médoc toute mise en vigueur de tarifs, soit sur la ligne dont il s'agit, soit sur les lignes déjà concédées, qui puisse faciliter ces détournements. En outre il apparaît que le Département ne doit pas faciliter par un concours financier quelconque la résiliation d'une œuvre qui, sans utilité pour la généralité de ses habitants, d'une utilité relative pour la population de deux ou trois communes, ne peut que porter atteinte aux recettes d'une entreprise départementale déjà existante et le conduire par là à des dépenses annuelles supplémentaires relativement considérables.

Notre conclusion personnelle est donc :

1°.- Le Département aurait intérêt à ce que le chemin de fer de Castelnau à St^e-Hélène ne s'exécutât pas;

2°.- Le Département a malheureusement pris des engagements à cet égard en 1878.

3°.- Le Département doit prendre toutes mesures utiles pour

formé

éviter que la ligne projetée amène un détournement du trafic aujourd'hui acquis à son réseau des Landes (Ligne de Lacanau à Ste-Hélène)

4°.- Le Département doit accorder la concession de cette ligne sans subvention ni garantie d'aucune sorte, tant en raison des déclarations de la Compagnie du Médoc qui compte trouver dans son exploitation des sources de bénéfices, sinon directs, du moins indirects, qu'eu égard à ce fait que l'entreprise projetée doit lui être de toute façon dommageable, peu ou prou, et qu'il serait anormal qu'il forgeât des armes pour se faire battre.

Nous avons entendu émettre l'avis que, lorsqu'est intervenue la convention du 2 Octobre 1878 il n'entraît pas dans l'esprit des contractants de faire cette concession sans subventions; qu'au contraire on avait l'intention de ne pas s'éloigner notablement des conditions admises pour la concession de la ligne de Margaux à Castelnau et qu'en tout cas il suffit qu'un intérêt local, même minime, soit en jeu pour justifier le concours financier du Département, si celui-ci est reconnu nécessaire pour permettre la réalisation de l'entreprise.

Nous ne discuterons pas longuement le point de savoir quel peut avoir été l'esprit des contractants de 1878. Nous rappellerons simplement les termes suivants de la convention : "Une convention ultérieure règlera, s'il y a lieu, les conditions de la concession de ces deux lignes (Castelnau à Ste-Hélène et Pauilla au Port des Pilotes) à la Compagnie du Médoc. Mais il est stipulé dès à présent que la concession de l'embranchement du Port des Pilotes se fera dans les mêmes conditions que celle de la ligne de Castelnau à Margaux." Il semble bien en ressortir que le département a entendu réserver en droit son entière liberté

d'action. Son intérêt lui commandant d'user de ce droit, nous estimons qu'il doit profiter des réserves formulées en sa faveur.

Si cependant on admettait, contrairement à ce que nous pensons, que l'intérêt de la Compagnie du Médoc ne soit pas tel que celle-ci doive être livrée à ses seules ressources pour la concession dont il s'agit et que l'intérêt des communes desservies soit suffisant pour justifier un concours financier du Département, nous insistons pour que ce concours soit réduit au minimum, qu'il ne soit consenti qu'en échange de quelques avantages et qu'il reste subordonné à un concours des communes.

Projet de convention
présenté par la Com-
pagnie du Médoc.

Cela dit, nous passerons rapidement en revue les articles du projet de convention qui a été adressé le 22 Juillet dernier à M. le Préfet par la Compagnie des chemins de fer du Médoc. La Compagnie a préparé ce projet à la suite d'entretiens que nous avons eus avec son Administrateur délégué et elle déclare qu'il "est établi sur les bases qu'elle serait disposée à adopter, en "cas d'accord avec le Département." Nous n'avons pas dissimulé à l'Administrateur de la Compagnie, dans les conférences que nous avons eues avec lui, notre manière de voir sur la ligne de Castelnau à Ste-Hélène. Le projet ci-joint ne peut donc être considéré que comme le résultat de ses propres études et non pas comme le résultat d'un accord avec l'Administration.

ARTICLE PREMIER.- Cet article dit que le chemin de fer sera établi "x conformément à l'avant-projet qui a servi de base "à l'enquête d'utilité publique". Il serait bon de spécifier que cette conformité ne vise que le tracé, car la ligne doit com-

comprendre, comme suite au voeu de la Commission d'enquête, un arrêt supplémentaire au lieu de " Sedouillan" . Nous savons d'ailleurs que la Compagnie accepte cette condition.

Article 2^e.- Certains doutes pouvant, paraît-il, être émis quant à la date d'expiration de la concession du chemin de fer d'intérêt général du Médoc, il serait nécessaire de spécifier que la concession de la ligne de Castelnau à S^{te} Hélène prendra fin en même temps que celle de la ligne de Margaux à Castelnau, qu'elle est destinée à prolonger, c'est-à-dire le 2 Juin 1965. Pareille spécification a été faite, à la suite d'observations de l'Administration supérieure, dans l'avenant du 29 Août 1879 relatif à la ligne de Margaux à Castelnau.

Article 3^e.- La concession doit être faite conformément aux conditions générales de la loi du 11 Juin 1880 et aux prescriptions d'un Cahier des Charges dont le texte n'a pas été joint au projet de convention, mais qui, d'après les explications fournies, devra être calqué sur le cahier type annexé au décret du 6 Août 1881 modifié par décret du 13 Février 1900. Nous n'avons aucune observation à formuler à cet égard. On peut se demander toutefois si, la ligne de Margaux à S^{te} Hélène par Castelnau devant faire l'objet d'une seule et même exploitation, il ne conviendrait pas d'en soumettre les deux sections à une même réglementation conforme aux lois et décrets en vigueur actuellement. Si l'Administration supérieure le juge ainsi, il conviendra de modifier le Cahier des Charges de la concession de Margaux à Castelnau. Ces modifications, portent sur des détails sans importance et ne réagissant pas sur les liens d'ordre financier existant entre la Compagnie et le Département, ne paraissent devoir soulever aucune objection.

Article 4^e.- La Compagnie demande que le Département lui assure la fourniture des terrains nécessaires pour l'établis-

sement de la ligne " en exécution, dit-elle, des délibérations des Conseils Municipaux des communes de Castelnau (en date du 3 Avril 1903) et de S^te Hélène (en date du 2 Avril 1903) allouant les dits terrains à titre de subvention.-

(-)

La Préfecture n'a reçu aucune délibération de ce genre et, avant d'examiner si le département peut prendre un engagement quelconque à l'égard de la fourniture des terrains, il serait nécessaire que l'Administration fut saisie des délibérations qui ont pu être prises sur ce sujet et appréciât si elles ne contiennent pas des réserves d'une nature quelconque. Si, effectivement, les communes acceptent de fournir les terrains, et à notre avis, une pareille contribution serait absolument justifiée, le Département peut, semble-t-il, faire mention, sous une forme à déterminer, de leurs engagements, et même les garantir dans une certaine mesure.

Article 5^e.- La constructions doit être faite par les soins de la Compagnie du Médoc. Le capital de premier établissement est divisé en quatre éléments. :

1^o Infrastructure et superstructure.- Nous pensons que de cet article devrait disparaître le matériel roulant , le tronçon projeté devant être exploité avec les mêmes machines et les mêmes voitures à voyageurs que le tronçon de Margaux à Castelnau qui est actuellement exploité en navette avec des arrêts prolongés des trains aux points terminus. On pourrait tout au plus justifier l'acquisition de quelques wagons plateformés pour le transport

(-) Les délibérations dont ils s'agit nous sont parvenues et nous les annexons au présent rapport. Elles ne contiennent aucune réserve pouvant motiver des observations de notre part.

des bois.

Nous ferons remarquer au surplus que l'avis que nous émettons aujourd'hui était celui de la Compagnie du Médoc lorsqu'elle a présenté son avant-projet en Mars 1902, car son estimation détaillée ne comporte aucune dépense d'acquisition de matériel roulant.

2°.- Parachèvements et mise en train pendant un an.- Les parachèvements reconnus utiles avant la mise en exploitation rentrent naturellement dans la catégorie des travaux de construction; mais ils ne sauraient comprendre des travaux décidés après cette date. Autrement on arriverait fatalement à englober dans les dépenses de construction des dépenses d'entretien devant normalement rentrer dans les frais d'exploitation. La mise en train devrait, d'après les explications fournies, comprendre des dépenses de publicité, d'éducation des agents, de réparations exceptionnelles dues à l'inexpérience de ceux-ci. Cela pourrait se comprendre, à la rigueur, pour une ligne nouvelle isolée ~~et~~ de quelque importance; mais tel n'est pas le cas ici où le tronçon projeté, de 10 kilomètres environ de longueur, constituera une annexe d'un réseau déjà en service et sera exploité uniquement, sans adjonctions nouvelles qu'un ou deux cantonniers de la voie, par le personnel des trains de la ligne de Margaux à Castelnau. Cet article doit donc disparaître.

3°.- Frais généraux d'étude, de direction, de surveillance des travaux évalués à 4 % du montant des dépenses effectuées pour les articles 1° et 2°.- Nous admettons qu'il y ait lieu de tenir compte de ces frais; mais leur taux paraît élevé. En partant de l'évaluation portée par la Compagnie dans son devis estimatif, on arriverait à compter de ce chef $0,04 \times 36.000$ soit 1.440 francs par kilomètre. Or on porte généralement 600 frs. par kilomètre;

ou ?

il conviendrait donc de réduire le taux à 2 % ce qui assurerait encore, d'après les prévisions, 720 francs par kilomètre.

4°.- Intérêts des capitaux pendant la construction, au taux de 4,80 %.- Le principe de l'allocation peut être admis, mais le taux paraît devoir être réduit; outre qu'il est élevé en lui même il faut compter que les paiements ne seront faits par le Compagnie qu'un certain temps après l'ouverture des travaux de construction et échelonnés sur la période accordée pour l'exécution, avec cette circonstance que les dépenses les plus fortes, celles relatives aux fournitures de rails, s'effectueront en dernier lieu?. S'il était alloué des subventions de construction, payables par acomptes successifs, comme le demande la Compagnie, on doit faire observer en outre que la période pendant laquelle pourraient être comptés des intérêts serait grandement réduite pour la part correspondant à la subvention. Dans ces conditions on pourrait tout au plus admettre pour cet article un taux de 4 % des dépenses en travaux portées en compte pour une période, commençant à l'ouverture des chantiers prenant fin à la réception des travaux, et ne pouvant dépasser le maximum de six mois. (Sans subvention, on pourrait admettre une durée plus longue; mais si le chemin de fer n'est pas subventionné, il n'est pas nécessaire de s'occuper de ces détails.)

Article 6°.- Le capital d'établissement est fixé à 36.000 francs par kilomètre, non comprise la valeur des terrains, ceux-ci étant donnés, à titre de subvention, par les communes intéressées sans la garantie du Département. Si les dépenses réelles dépassent ce chiffre, le surplus reste à la charge de la Compagnie; si elles n'atteignent pas ce chiffre, elles sont augmentées, à titre de prime d'économie, de la moitié de la différence.

Les clauses de cet article prévoient, comme celles de l'article 5 et des articles suivants, le cas où le Département contribuerait aux travaux par l'allocation d'une subvention. Nous avons donné plus haut notre avis sur ce point; mais nous serons obligés, pour le moment, d'en faire abstraction, pour examiner et discuter les détails de la convention. Nous considérerons donc le principe de la subvention comme acquis.

Les conditions stipulées en cas de dépassement ou d'économie par rapport aux dépenses prévues sont d'un usage fréquent dans les concessions donnant lieu à subvention de construction. Nous n'en disons rien. Nous nous bornerons à discuter le chiffre porté pour le prix du kilomètre de chemin de fer (36.000 frs.) Pour justifier approximativement ce chiffre, la Compagnie a joint à ses propositions un devis estimatif dont le total, pour une longueur de ligne égale à 10.405 mètres, s'élève à 378.000 francs (cela donnerait 36,158 francs par kilomètres.)

Immédiatement, un rapprochement s'impose : l'avant-projet de 1902 soumis à l'enquête, porte les dépenses totales à 350.000 francs, y compris les terrains évalués à 52.500 francs, mais non compris le matériel roulant que le devis nouveau porte à 74.000 francs. Si on tient compte de ce que les terrains devraient être donnés par les communes, d'après les indications produites par la Compagnie, et de ce que de nouvelles fournitures de matériel roulant ne paraissent nullement nécessaires, surtout en tant que machines, voitures à voyageurs et fourgons, que, tout au plus, on pourrait admettre une dizaine de mille francs pour achat de plateformes, on voit que la dépense de construction devrait, d'après les évaluations corrigées de l'avant-projet être estimées au maximum à 350.000 francs - 52.000 frs. plus 10.000 frs. soit 307.500.

Si on reprend le devis estimatif nouveau en ramenant la

dépense d'acquisition de matériel roulant à 10.000 francs en supprimant l'article : Parachèvements et mise en train, en ramenant à 2 % les frais généraux, d'étude et de surveillance et à 3 % les dépenses d'intérêts pendant six mois, on arrive à l'évaluation totale suivante :

Travaux 353.400 f - 74.000 ^f plus 10.000 ^f	289.400 frs.
Frais généraux d'étude et de surveillance	5.788 frs.
Intérêts	5.788 frs.

Total	300.976 frs.

Nous pensons en conséquence qu'on peut arrêter la dépense totale au chiffre de 307.600 francs qui ressort des indications de l'avant-projet abstraction faite des terrains, et qui donne par kilomètre 29.414 francs. On pourrait admettre à l'article 6 de la convention dle chiffre rond de 29.500 francs. Il est, à notre avis, suffisamment rémunérateur étant donné que le projet ne comporte que des terrassements insignifiants et ne donne lieu à la construction d'aucun ouvrage d'art de quelque importance ni d'aucun bâtiment de station ou de halte.

Article 7^e & 8^e .- L'article 7^e prévoit que le Département prendrait à sa charge les deux-tiers du capital de premier établissement; qu'il paierait chaque mois sa part des travaux réellement faits sans que cette part dépassât les $\frac{2}{3}$ de 36.000 francs soit 24.000 francs.

L'article 8^e prévoit les conditions de paiement du solde .

Alors même qu'on admettrait le principe d'une subvention départementale, on ne pourrait s'empêcher de considérer la contribution demandée comme excessive, étant donné l'intérêt de l'État du Médoc à l'exécution de la ligne., et l'intérêt du département

à sa non-exécution, alors surtout que les communes intéressées devraient en outre fournir les terrains évalués par la C^{ie} à 52.500 francs (ce chiffre est évidemment exagéré) on arriverait à ceci en partant de l'estimation dernière de la C^{ie} que celle-ci paierait 126.000 francs environ soit 29/100 de la dépense totale, terrains compris, et le département et les communes 304.500 soit 71/100 de cette dépense.

Si le Conseil Général devait se résoudre à faire contribuer le Département à la construction de ce chemin, il serait nécessaire, d'abord, de tenir compte de la fourniture du terrain par les communes, fourniture qui paraît justifiée, eu égard à l'importance de leurs intérêts dans la question, et de réduire les dépenses au maximum indiqué déjà de 29.500 francs par kilomètre. De plus, on ne saurait, sans méconnaître la valeur des intérêts relatifs en jeu, et alors même que l'on croirait devoir faire abstraction des détournements de trafic du réseau départemental en même temps que des pertes qui en découleront pour le Département, accorder pour un chemin de fer de ce genre une subvention supérieure au 1/3 de la dépense, soit 9.833 francs par kilomètre.

Il appartient au Conseil Général, éclairé par nos explications précédentes et saisi de notre avis personnel, de voir s'il veut subventionner la construction de ce chemin de fer et dans quelle proportion.

Article 9^e. - Aux termes de cet article, la Compagnie exploiterait la ligne à ses risques et périls, sans garantie. Mais il serait fait un compte de ses dépenses d'exploitation calculées d'après leur montant réel, sans que ce montant puisse excéder par kilomètre au maximum 2.300 plus $\frac{R}{3}$ - Ces dépenses comprendraient 1^o les frais d'entretien et d'exploitation pro-

prement dite; 2° les frais généraux d'administration calculés d'après les frais généraux de la Compagnie, répartis entre ses diverses lignes au prorata des recettes brutes; 3° les frais de renouvellement de la voie et du matériel dans les limites fixées plus loin à l'article 11 (maximum de 300 frs. par an et par kilomètre jusqu'à constitution d'un fond de réserve limité à 3.000 francs par kilomètre).

Il est évident que, si on ne subventionne pas le chemin de fer, cet article est inutile comme les suivants, le concessionnaire exploitant à ses risques et périls et devant conserver tous les bénéfices de l'entreprise. Au cas où on subventionnerait, on peut, semble-t-il, admettre une réduction du maximum d'exploitation, indiqué. Ce maximum a été indiqué en partant de la formule d'exploitation forfaitaire du réseau des Landes; mais on sait que cette formule a toujours paru au Département excessive, même en dehors du minimum de 3.786 francs prévu par la Convention de 1881. D'autre part les conditions d'exploitation seront beaucoup moins onéreuses ici que sur le réseau des Landes, car on aura un service en navette venant se greffer sur l'exploitation déjà en cours de la ligne de Margaux à Castelneau et permettant une utilisation plus complète du personnel déjà affecté à cette dernière. En prenant comme maximum 2.000 plus $\frac{R}{3}$ on assurera encore à la Compagnie une marge suffisante.

Article 10^e - Cet article prévoit 1° que, lorsque les dépenses réelles d'exploitation n'auront pas atteint la maximum fixé (2.000 ou 2.300 plus $\frac{R}{3}$) elles seront majorées, à titre prime d'économie de la moitié de la différence.

2° que, si les recettes sont inférieures aux dépenses ainsi

majorées, les insuffisances resteront à la charge de la Compagnie mais seront inscrites à un compte d'attente.

3°, que, si les recettes sont supérieures aux dépenses majorées l'exédent sera appliqué - d'abord, à couvrir des insuffisances des exercices antérieurs inscrites au compte d'attente précité, sans intérêts - ensuite, à une répartition entre la Compagnie et le Département au prorata de leurs parts contributives.

4° que, si cette répartition de bénéfices représentait plus de 4 % des dépenses de premier établissement, l'excédent serait partagé par parties égales entre la Compagnie et le Département.

5° que les dépenses réelles de la ligne Castelnau-St^e Hélène seront évaluées à la moitié des dépenses de la ligne totale Margaux - St^e Hélène, l'exploitation devant former un tout indivisible sur la longueur totale et celle-ci étant sensiblement double du nouveau tronçon à concéder; que, pour les recettes, au contraire il sera dressé un compte spécial relatif à ce tronçon.

Cet article donne lieu à diverses observations : 1° nous ne croyons pas qu'il soit justifié d'allouer à la Compagnie des primes d'économie quelconques. Ces primes ne sont, en somme, pas autre chose qu'un bénéfice sur l'exploitation. Or, si dans la plupart des concessions, il peut être convenable et logique d'accorder un pareil bénéfice au concessionnaire, tel ne paraît pas être le cas dans l'espèce, étant donné, d'une part, que le Département n'a aucun intérêt à la construction de la ligne, dont l'initiative appartient à la Compagnie, et que celle-ci doit trouver des avantages, non pas tant dans l'exploitation même de cette ligne, que dans les profits indirects que celle-ci lui procurera sur le reste de son réseau, au détriment du Département, pour la plus grande partie.

Les paragraphes 2° et 3° ne donnent lieu à aucune obser-

On ne voit pas pourquoi d'après le § 4° les excédent au delà de 4 % devraient être répartis autrement qu'au prorata des parts contributives. Nous estimons que ce § devrait logiquement disparaître. Au surplus la Compagnie n'aurait intérêt à son maintien que si la part contributive du Département était supérieure à la sienne.

Le paragraphe 5° § doit être modifié; il est inadmissible que pour les recettes et pour les dépenses on fasse des calculs basés sur des principes aussi différents. On voit facilement que la formule proposée serait favorable à la Compagnie, mais les avantages constitués à cette dernière seraient autant de désavantages pour le Département.

Nous admettons qu'on fasse masse des dépenses pour l'ensemble de la ligne Margaux St^e-Hélène, après toutefois qu'on aura changé les errements actuels qui font ressortir pour la section Castelnau-Margaux la dépense kilométrique véritablement exagérée de 4.724 francs pour une recette de 2.994 francs. Mais, e, même temps, il conviendrait de faire masse des recettes, étant donné que l'augmentation de trafic sur la section Margaux-Castelnau proviendra uniquement des rapports résultant de l'ouverture de la nouvelle section.

Article 11.- Cet article prévoit la création d'une s réserve d'entretien qui peut être admise, à la condition de s'appliquer uniquement à la nouvelle ligne.

Article 12.- Cet article ne donne lieu à aucune observation.

Article 13.- La Compagnie demande que le Département donne

par avance son adhésion à la convention à intervenir entre la Compagnie du Médoc et la Société des Chemins de Fer économiques, pour l'usage commun de la gare de Ste-Hélène, et ce sur les bases suivantes : "La Société générale des chemins de fer économiques "fera dans cette gare tout le service de la Compagnie du Médoc, "sauf celui des trains, de la traction et du matériel roulant, "dans les mêmes conditions que le sien propre, de manière que la "Compagnie du Médoc n'ait besoin dans cette gare d'ucun personnel "ni matériel autre que celui de ses trains. Pour ce qui concer- "ne le partage des dépenses de cette gare et leur règlement en- "tre les deux compagnies, le régime de la gare de Ste-Hélène sera "le même que le régime établi par la convention de 1878 pour les "gares communes de Bordeaux et de Lesparre".

Nous ne voyons pas d'objections à ce que le Département donne son adhésion à un pareil traité, sous réserve que cette adhésion ne comportera aucun engagement personnel no aucune garantie de sa part, étant entendu d'ailleurs que la Compagnie du Médoc exécutera à ses frais les travaux de premiers établèssement nécessaires pour la réception de ses trains et l'installation de ses services.

Article 14- Tenant compte dans une certaine mesure de nos observations relativement à des détournements possibles de trafic, la Compagnie du Médoc, s'engage à ne proposer à l'homologation ministérielle, pour la ligne d'intérêt local de Margaux "à Ste-Hélène, sans accord préalable avec l'Administration préfec- "torale, aucun tarif dont la base kilométrique serait inférieure "à la base kilométrique en vigueur sur la ligne de Lacanau à Bor- "deaux pour des marchandises de même catégorie".

On remarquera que cette clause n'est pas suffisante pour éviter une concurrence injustifiée. Il suffirait, en effet, que sur sa ligne principale la Compagnie du Médoc fil homologuer des tarifs à base très réduite, pouvant se souder aux taxes de la ligne de Margaux à Ste-Hélène, pour établir des taxes totales plus avantageuses que celles du réseau départemental, même pour des parcours plus longs. La précaution prise serait donc sans effet utile.

Il serait nécessaire que non seulement la Compagnie du Médoc s'interdit de faire homologuer, sans accord avec le Département, les tarifs quelconques relatifs à la ligne de Margaux à Ste-Hélène, mais encore qu'un accord préalable fut exigé avant l'homologation de toutes taxes se soudant avec celles de la ligne d'intérêt local dont il s'agit. Pareil accord devrait être exigé pour la soudure avec ces dernières taxes des tarifs déjà en vigueur sur la ligne Bordeaux au Verdon. On a vu par nos explications précédentes que cette précaution peut ne pas être sans objet. Une interdiction analogue a été imposée par l'Etat au Département pour la ligne de tramways de Bordeaux à Cadillac.

Telles sont les observations subsidiaries que nous croyons devoir présenter à propos du projet de convention dressé par la Compagnie du Médoc, pour le cas où le Conseil Général, n'adoptant pas les conclusions formulées par nous plus haut, jugerait convenable d'accorder une subvention pour la construction de la ligne de Castelnau à Ste Hélène.

Si le Conseil Général adoptait nos conclusions, la convention à passer serait très simple. Il suffirait d'y stipuler, que la concession est accordée sans subvention ni garantie du

Département, moyennant la fourniture gratuite des terrains, si, du moins, les communes intéressées consentent réellement cette fourniture, et d'y insérer, en s'inspirant des observations qui précèdent, des clauses relativement à l'usage commun de la station de Ste-Hélène et à l'homologation des taxes.

Nous pensons qu'il conviendra de demander au Conseil Général de déléguer à la commission départementale les pouvoirs nécessaires pour arrêter définitivement les termes d'une convention, dans le sens de la décision de principe qu'il prendra au cours de la prochaine session, et approuver les clauses d'un Cahier des Charges, clauses qui devront être conformes aux dispositions du Cahier type annexé aux décrets du 6 Août 1881 et 13 Février 1900.

L'Ingénieur en Chef des Ponts &
Chaussées
Agent voyer en Chef,

*Remis par M. Clouet
Minute sur laquelle a été établie la Convention.
L'original, sur papier timbré, a été remis
le 22 Mars 1912 à la Cie du Midi.*

CONVENTION

=====

L'an mil neuf cent huit et le vingt trois octobre
Entre les soussignés:

Monsieur Dureault, Préfet de la Gironde,
Officier de la Légion d'Honneur, agissant au nom et
pour le compte du département de la Gironde, en vertu
des délibérations du Conseil Général en dates des
25 Octobre 1906, 12 Avril et 27 Septembre 1907, de la
Commission Départementale déléguée à cet effet en
date du 13 Juin 1907 et du Conseil Général en date
du 11 Septembre 1908.

D'une part;

Et Monsieur Trapenard, Président du Conseil
d'Administration de la Compagnie du Chemin de fer du
Médoc, agissant au nom et pour le compte de cette
Compagnie en vertu des pouvoirs qui lui ont été con-
férés par les Assemblées générales extraordinaires
des actionnaires des 13 Juin 1905 et 29 Juin 1906.

D'autre part;

Il a été convenu ce qui suit:

Article premier.

Le département de la Gironde concède à la Compa-
gnie du Chemin de fer du Médoc, qui accepte, la cons-
truction et l'exploitation d'une ligne de chemin de
fer d'intérêt local de Castelnau à Ste-Hélène. Cette
ligne partira de Castelnau, au point terminus de la
ligne d'intérêt local de Margaux à Castelnau, déjà
conçue à la Compagnie du Chemin de fer du Médoc et
en exploitation, et aboutira à Sainte-Hélène, où elle

*Enregistré à Bordeaux, B. des Romaines
le 16 Juin 1909 L. 20 N. 5
Reçu un franc 25 centimes
1, 25
Signé: Figeon
(Par duplicata)*

s'embranchera sur la ligne d'intérêt local de Bordeaux à Lacanau, déjà concédée à la Société Générale des Chemins de fer Economiques qui l'exploite.

Article 2.

La construction de la ligne sera faite par la Compagnie concessionnaire. Elle comprendra, à l'exception des terrains qui seront fournis par le Département, la totalité des dépenses, travaux et fournitures d'objets immobiliers et mobiliers nécessaires à l'établissement et l'exploitation de la ligne, notamment:

Les études, la confection des avant-projets et projets définitifs.

Tous les travaux d'infrastructure, y compris l'appropriation du sol des voies publiques traversées ou atteintes par le tracé.

Tous les travaux de superstructure, Le matériel fixe, le mobilier et l'outillage des gares, stations, haltes ou arrêts.

Les travaux d'infrastructure, de superstructure et d'installation que nécessiteront la réception et l'organisation de la ligne en gare commune avec la Société Générale des chemins de fer Economiques à Sainte-Hélène.

En ce qui concerne le matériel roulant, la Compagnie du chemin de fer du Médoc pourvoira aux besoins du service des trains et du trafic, sans être tenue d'acquiescer pour la nouvelle ligne concédée un matériel spécial. Elle fera face à ces besoins avec le matériel déjà affecté ou à affecter à l'ensemble de ses concessions, comme elle le fait déjà pour la ligne d'intérêt local de Margaux à Castelnau dont celle-ci formera le prolongement.

Article 3.

Les dépenses faites par la Compagnie concessionnaire pour l'exécution de la ligne seront réglées dans les conditions suivantes:

Les travaux et fournitures effectués par les soins de la Compagnie Concessionnaire seront comptés d'après les quantités réellement faites ou livrées et aux prix unitaires du devis ci-annexé.

En tout cas et quoi qu'il arrive, le montant total du capital d'établissement admis en compte, y compris les frais généraux et les intérêts des capitaux pendant une période fixée à forfait à six mois ne pourra pas dépasser la somme de 326.479 francs formant le total du devis précité, se décomposant en:

Infrastructure - Travaux.....	49.580,	80
Superstructure.....	261.667,	55
Outillage et mise en train.....	2.554,	"
Frais généraux et intérêts.....	12.676,	65

	326.479,	00

Dans le cas où ce chiffre maximum ne serait pas atteint, les dépenses de superstructure seraient réglées à leur valeur réelle dans les limites du maximum de 261.667, 55; les dépenses des trois autres éléments seraient augmentées, à titre de prime d'économie, de la moitié de l'écart entre les maxima correspondants et le montant de la dépense justifiée conformément aux stipulations précédentes.

Article 4.

Sur les dépenses faites et justifiées par la Compagnie concessionnaire, calculées conformément aux stipulations de l'article 3, il lui sera payé chaque mois, par le département de la Gironde, des acomptes, au fur et à mesure de l'exécution des dépenses et jusqu'à concurrence des deux tiers de ces dépenses constatées par des états de situation approuvés par le Préfet, sans que le total de ces acomptes puisse dépasser les deux tiers du maximum fixé à l'article 3. Les dits acomptes seront payés autant que possible dans les deux mois qui suivront la remise faite par la Compagnie au Préfet des états de situation.

Article 5.

Lorsque la ligne sera achevée et aura été l'objet d'une réception définitive faite par les Ingénieurs et approuvée par le Préfet, le Département de la Gironde payera à la Compagnie Concessionnaire la somme nécessaire pour parfaire avec les acomptes déjà payés les deux tiers du capital d'établissement tel qu'il est défini à l'article 3, y compris la prime d'économie, s'il y a lieu. Le restant de la dépense sera à la charge de la Compagnie Concessionnaire.

Toutefois, si la Compagnie concessionnaire le demande, le Département consent à lui faire l'avance des fonds correspondant à sa part contributive. Le versement de cette avance s'effectuera dans les conditions prévues par l'article 4 pour le paiement des sommes mises à la charge du département, c'est à dire par acomptes successifs, sans que le total de l'avance puisse dépasser le tiers du maximum fixé à l'article 3.

Il est expliqué que le département compte réaliser les ressources nécessaires à l'établissement de la ligne au moyen d'un emprunt et il est stipulé que la Compagnie concessionnaire remboursera les avances à elle consenties au moyen d'annuités égales en nombre et en valeur à celles que le Département aura à payer lui-même pour se libérer de la part de ses emprunts correspondant aux avances par lui faites à la compagnie, de manière que le Département n'ait à supporter de ce chef aucune charge. Les versements d'annuités s'effectueront à la première requête du Préfet; le premier versement aura lieu six mois après la réalisation de l'emprunt.

Article 6.

L'exploitation sera faite par la Compagnie

Concessionnaire à ses frais, risques et périls, quelles que soient les recettes, sans garantie d'aucune sorte du Département ni de l'Etat.

Les frais kilométriques d'exploitation, portés en compte chaque année, ne pourront excéder le chiffre maximum résultant de la formule $F = 2.200 + \frac{R}{3}$, dans laquelle R représente la recette brute, impôts déduits.

La formule précédente suppose que le nombre des trains dans chaque sens est fixé à trois, comme dans le régime actuel de la ligne de Margaux à Castelnau. Toutefois, si la recette kilométrique, sur l'ensemble des deux lignes de Margaux à Castelnau et de Castelnau à Sainte-Hélène, descendait au-dessous du chiffre de 2.000 francs, la Compagnie serait autorisée à ne mettre en marche que deux trains dans chaque sens. Dans ce cas, la formule à appliquer serait $F = 1.800 + \frac{R}{3}$.

Dans les formules ci-dessus, F comprendra les dépenses de l'entretien et de l'exploitation proprement dite de la ligne, de l'entretien du matériel roulant affecté à cette exploitation pour une part proportionnelle aux kilomètres effectués sur la ligne; les frais de gare commune à Sainte-Hélène; les frais généraux d'administration calculés d'après les frais généraux de la Compagnie suivant répartition entre les diverses lignes au prorata des recettes brutes, impôts déduits, de chacune d'elles.

Article 7.

Quand les dépenses réellement faites et dûment justifiées, définies à l'article précédent, n'atteindront pas le maximum donné par l'une des formules ci-dessus, elles seront majorées à titre de prime d'économie de la moitié de l'écart existant entre ce maximum et le montant des dépenses réelles.

Quand les recettes brutes, impôts déduits, seront inférieures aux dépenses ainsi calculées, c'est à dire insuffisantes pour couvrir la somme réservée à la Compagnie concessionnaire, conformément au paragraphe ci-dessus, y compris la prime d'économie, s'il y a lieu, les insuffisances par rapport à cette somme seront à la charge de la Compagnie concessionnaire, jusqu'au moment où elles pourront lui être remboursées comme il est dit ci-après, et inscrites à un compte d'attente spécial.

Quand les recettes brutes, impôts déduits, seront supérieures aux dépenses calculées comme il vient d'être dit, y compris la prime, l'excédent sera d'abord appliqué à couvrir les insuffisances des exercices précédents, sans intérêts. Ces insuffisances une fois couvertes, les deux tiers du surplus seront versés annuellement au Département de la Gironde pour venir en déduction des charges de premier établissement supportées par lui.

Toutefois si ce surplus représentait plus de 4% du montant des dépenses totales de premier établissement, les sommes qui excéderaient ces 4% seraient partagées par moitié entre le Département de la Gironde et la Compagnie Concessionnaire.

Les recettes et les dépenses de la ligne de Castelnau à Sainte-Hélène feront l'objet d'un compte spécial, distinct de celui de la ligne de Margaux à Castelnau dont le régime d'exploitation et les conditions de concession sont différents.

Article 8.

La Compagnie concessionnaire s'engage à prélever chaque année sur les recettes brutes une somme de 200 francs par kilomètre, à partir de la quatrième année d'exploitation, pour constituer un fonds de réserve destiné au renouvellement de la voie et du matériel fixe. Ce fonds de réserve cessera de s'accroître lorsqu'il aura atteint 2.000 francs par kilomètre. Il sera de nouveau reconstitué dès qu'il sera descendu au-dessous de 2.000 francs par kilomètre, par suite d'exécution de travaux.

La Compagnie est autorisée à porter les prélèvements ci-dessus stipulés en compte dans les dépenses d'exploitation dont le maximum est fixé à l'article 6.

Le fonds ainsi constitué sera déposé dans une caisse agréée par le Département; les revenus en seront touchés par la Compagnie concessionnaire.

En fin de concession ou en cas de résiliation, ce fonds sera partagé entre le Département et la Compagnie concessionnaire dans la proportion de 2/3 pour le Département et 1/3 pour la Compagnie. En cas de déchéance, il deviendra la propriété du Département.

Article 9.

Le Département donne par avance son adhésion à la convention à intervenir entre la Compagnie concessionnaire et la Société Générale des Chemins de fer Economiques pour l'usage commun de la gare de Sainte-Hélène sur les bases générales suivantes:

La gare de Sainte-Hélène sera commune à la Société Générale des chemins de fer Economiques et à la Compagnie concessionnaire; la Société Générale des Chemins de fer Economiques fera dans cette gare tout le service de la Compagnie concessionnaire, sauf celui des trains, de traction et du matériel roulant, dans les mêmes conditions que le sien propre, de manière que la Compagnie Concessionnaire n'ait besoin dans cette gare d'aucun personnel ni matériel autre que celui de ses trains.

Pour ce qui concerne le partage des dépenses de cette gare et leur règlement entre les deux Compagnies, le régime de la gare de Sainte-Hélène sera le même que celui établi par la Convention du 2 Octobre 1878 pour les gares communes de Bordeaux et de Lesparre.

Il est entendu que l'adhésion du Département à un pareil traité ne comporte de sa part aucun engagement personnel ni aucune garantie en dehors de cette adhésion.

Article 10.

La Compagnie concessionnaire s'interdit toute mesure susceptible de détourner sur son propre réseau un trafic quelconque appartenant à la ligne d'intérêt local de Bordeaux à Lacanau, et elle s'engage à ne soumettre à l'homologation aucune réduction de taxes sur sa ligne d'intérêt général, ni aucun tarif commun à cette ligne et à ses lignes d'intérêt local pouvant avoir cet effet.

En échange, le Département s'engage à ne prendre aucune mesure pouvant avoir pour effet de détourner sur la ligne de Bordeaux à Lacanau un trafic né sur le réseau de la Compagnie du Médoc qui devrait légitimement rester acquis à ce réseau.

En cas de conflit sur l'interprétation de la portée et sur l'application du présent article, les parties déclarent s'en remettre pour trancher le différend à M. le Ministre des Travaux publics statuant comme arbitre.

Article II.

La présente concession est faite aux charges clauses et conditions du cahier des charges ci-annexé, à l'exécution desquelles la Compagnie concessionnaire déclare se soumettre. Ce cahier des charges est conforme au cahier des charges type des chemins de fer d'intérêt local annexé au décret du 6 Août 1881, modifié par décrets des 31 Juillet 1898, 13 Février 1900 et 16 Juillet 1907, sauf les modifications introduites aux articles 9, 20, 32, 37, 38, 41 et 66.

Article 12.

La validité de la présente convention est subordonnée à la déclaration d'utilité publique de la ligne dans un délai de deux ans.

Lu et approuvé
Le Préfet:
Signé: Duréault

LE PRÉSIDENT
DU CONSEIL D'ADMINISTRATION

Lu et approuvé
Signé: Crapenard

DEVIS ESTIMATIF.

Longueur: 10^k 454^m.

1^{re} Partie. Infrastructure.

I - Terrains.

Terrains.....

II - Travaux.

Terrassements.....
Rectification de routes, chemins et cours d'eau.....
Un aqueduc de 90 cent. d'ouverture.....
Buses de 50 centimètres.....
Buses de 30 centimètres.....
Passages à niveau.....

2^e Partie - Superstructure.

Voie en acier de vingt-cinq kilogs par metre courant de rail.....
Ligne proprement dite.....
Gare de Sainte-Hélène.....
Changements et croisements de voie.....
Plaque tournante.....
Heurtoir.....
Taquets d'arrêt.....
Signaux.....
Ligne télégraphique.....
Bâtiment et aménagements de la halte de la Providence.....
Aménagements des arrêts de "La Tuilière" et de "Sadouillan".....

3^e - Partie.

Outillage et mise en train.

Mobilier de la Station de Sainte-Hélène.....

	Quantités	Prix	Produit	Totaux
Terrains.....	10 hectares	-	-	
Terrains.....	10 hectares	-	mémoire	
Terrassements.....	28.500 ^{m3}	1 ^f 50	42.750 ^f "	
Rectification de routes, chemins et cours d'eau.....	10 ^k 454 ^m	200, "	2.090,80	
Un aqueduc de 90 cent. d'ouverture.....	1	1.500, "	1.500, "	
Buses de 50 centimètres.....	40 ^m	15, "	600, "	
Buses de 30 centimètres.....	120 ^m	7, "	840, "	
Passages à niveau.....	18	100, "	1.800, "	49.580,80
Voie en acier de vingt-cinq kilogs par metre courant de rail.....	10.454 ^m	22,50	235.215, "	
Ligne proprement dite.....	300 ^m	22,50	6.750, "	
Changements et croisements de voie.....	4	1.750, "	7.000, "	
Plaque tournante.....	1	3.150, "	3.150, "	
Heurtoir.....	1	350, "	350, "	
Taquets d'arrêt.....	3	35, "	105, "	
Signaux.....	2	600, "	1.200, "	
Ligne télégraphique.....	10.454 ^m	325, "	3.397,55	
Bâtiment et aménagements de la halte de la Providence.....	1	4.000, "	4.000, "	
Aménagements des arrêts de "La Tuilière" et de "Sadouillan".....	2	250, "	500, "	261.667,55
Outillage et mise en train.....				
Mobilier de la Station de Sainte-Hélène.....	1	300, "	300, "	
A reporter.....			300, "	311.248,55

	Quantités	Prix	Produit	Totaux
Report.....			300 ^f , "	311.248 ^f , 35
Mobilier de la halte de la " Providence ".....	I	200 ^f , "	200 ^f , "	
Outillage de la voie.....	-	-	500, "	
Mise en train de l'exploitation	-	-	1.554, "	2.554, "
Total des dépenses d'établissement.....				313.802, 35
Frais généraux d'étude, direction, surveillance, 2% des dépenses d'établissement				6.276, 65
Intérêts des capitaux engagés dans les dépenses d'établis- sement comptés à 4% pour une période de six mois, soit 2% des dépenses d'établissement augmentées des frais généraux..				6.400, "
Montant du devis estimatif.....				326.479, "

Les terrains qui seront fournis par le Département sont évalués à 25.000 francs.

La dépense totale d'établissement du chemin de fer de Castelnau à Sainte-Hélène sera donc:

$$326.479^f00 + 25.000^f00 = 351.479 \text{ francs.}$$

Bordeaux le 23 octobre 1908

Lu et approuvé

Le Préfet:

Signé: Duréault

LE PRÉSIDENT
DU CONSEIL D'ADMINISTRATION

Lu et approuvé

Signé: Crapenard

21
Département
de la Gironde

Convention

Chemin de fer d'Intérêt
local

Ligne de
Castelnau à
Margaux

Le dix huit cent soixante dix huit
et le deux du mois d'octobre.

Entre Monsieur Decrais Préfet de la Gironde,
officier de la Légion d'honneur, agissant au
nom du Département de la Gironde, d'une part;
Et d'autre part, Monsieur Lahens,
Président du conseil d'administration de la
Compagnie du chemin de fer du Médoc, agissant
au nom de cette compagnie, et sous réserve de
l'approbation de l'Assemblée Générale,

Il a été convenu ce qui suit:

Art. 1. _____ Monsieur le Préfet de la Gironde concède
pour un terme de quatre vingt dix neuf années
à la Compagnie du chemin de fer du Médoc
qui accepte, la construction et l'exploitation
d'un chemin de fer d'intérêt local de Castelnau
à ou près la station de Margaux.

Cette concession est faite conformément
aux conditions du cahier des charges ci-jointé,
et aux conditions spéciales suivantes:

Art. 2. _____ Le Département de la Gironde s'engage
à faire à ses frais au lieu et place de la
Compagnie du Médoc et dans le délai de

deux ans après la date du Décret déclaratif d'utilité publique, tous les travaux et fournitures nécessaires pour la mise en état d'exploitation de la ligne concédée, à l'exception du petit outillage et du mobilier des gares et du matériel roulant qui seuls seront à la charge de la Compagnie du Médoc.

Tous les projets seront dressés par le Département et à ses frais.

L'Administration Départementale sera seule compétente pour déterminer, la Compagnie entendue, quels doivent être le tracé en plan et en profil du chemin de fer, la dimension et l'emplacement des ouvrages d'art et des passages à niveau, la dimension et la disposition des stations, de leurs bâtiments et quais, de leurs appareils, etc. . . . Mais elle devra elle-même se conformer aux prescriptions de l'Administration Supérieure.

Les rails seront du type vignoles, du poids de 30 kilogrammes par mètre courant, s'ils sont en fer, et de 25 kilogrammes, s'ils sont en acier.

Les traverses seront en pin du modèle adopté pour la ligne de Nizan à St. Symphorien; elles pourront n'être injectées. Elles seront espacées de 0^m 75 c.

Art. 3 _____ La Compagnie du Médoc s'engage, de son côté, à mettre en exploitation le chemin de fer de Castelnau à Margaux dans le délai de deux mois après que l'Administration Départementale lui aura livré les travaux que le Département doit exécuter. Elle

s'engage, en outre, à payer au Département, pendant 15 ans, à titre de remboursement pour une partie des travaux, une somme annuelle de Dix mille francs qui sera versée chaque année au 1^{er} janvier. La première annuité sera payée au 1^{er} janvier qui suivra la mise en exploitation de la ligne de Castelnau à Margaux.

Art. 4 _____ La Compagnie du Médoc sera libre de ne faire par jour qu'un seul train de voyageurs et de marchandises, aller et retour.

Les heures de départ et d'arrivée et la marche des trains seront déterminées par l'Administration Départementale, la Compagnie entendue.

Art. 5 _____ La Compagnie concessionnaire du chemin de fer d'intérêt local des Landes de la Gironde fera embrancher le rayon nord (Arcanau - Bordeaux) à Bruges, sur la ligne du Médoc, et pendant toute la durée de la concession du chemin de fer du Médoc, se servira librement et sans péage de la voie générale du Médoc entre le point d'embranchement à Bruges et la gare de Bordeaux, et de la voie de raccordement des quais de la Garonne.

La Compagnie du Médoc fera, à partir de l'embranchement, tout le service de la Compagnie des Landes, sauf celui des trains, de la traction et du matériel roulant, dans les mêmes conditions que le sien propre, de manière que la Compagnie des Landes n'ait besoin, sur la voie, et dans la gare, d'aucun personnel ni matériel autre que celui de ses trains.

La Compagnie concessionnaire du chemin de fer des Landes usera, dans les mêmes conditions que ci-dessus, de la voie générale du Médoc entre le raccordement de la Section d'Hourtin à Esparron près Gaillac et la station de Esparron. La part contributive de la Compagnie des Landes dans les dépenses annuelles de renouvellement et d'entretien des voies et gares communes, sera réglée proportionnellement au nombre de ses trains qui usent de chaque voie ou gare commune comparé avec le nombre des trains de la Compagnie du Médoc dans la même gare.

Les voies de garage et d'évitement dont l'établissement sera jugé nécessaire pour permettre à la Compagnie concessionnaire du chemin de fer des Landes d'user des voies et gares communes dans les conditions ci-dessus, de façon à ne pas gêner le service ordinaire de la Compagnie du Médoc, seront établis aux frais de la Compagnie des Landes. Celle-ci aura la faculté d'établir à ses frais, dans la gare de Bordeaux, un bureau central d'exploitation pour son service. Un bureau spécial, pourra également être établi par cette Compagnie et à ses frais dans la gare de Esparron.

Les bifurcations de Bruges et de Gaillac et munies de leurs appareils de protection seront établies par la Compagnie des Landes et à ses frais sous la surveillance et la direction de la Compagnie du Médoc, après approbation par cette dernière Compagnie.

En cas de désaccord entre les deux Compagnies sur l'interprétation des clauses du présent article, il sera statué définitivement, dans chaque cas particulier, par le Ministre des Travaux Publics sur l'avis du Chef.

Art. 6 _____ Le Département alloue à la Compagnie du Médoc une subvention de Crente mille francs pour l'exécution du raccordement de la gare de Bordeaux avec les quais de cette ville. Cette subvention sera payée après l'achèvement du raccordement, et la mise en service de ce raccordement devra, dans tous les cas, avoir lieu dans le délai de deux ans à dater de la déclaration d'utilité publique de la ligne de Castelnau à Margaux.

Art. 7 _____ L'Administration Départementale fera procéder le plus tôt possible à l'enquête prescrite par le titre 1^{er} de la loi du 3 Mai 1841 pour l'établissement d'un chemin de fer de Castelnau à St. Hélène formant le prolongement de la ligne de Margaux à Castelnau, ainsi que pour l'établissement d'un embranchement allant de la station de Pauillac au port des Pilotes. Une Convention ultérieure réglera, s'il y a lieu, les conditions de la concession de ces deux lignes à la Compagnie du Médoc. Mais il est stipulé dès à présent que la concession de l'embranchement du port des Pilotes se fera dans les mêmes conditions que celle de la ligne de Castelnau à Margaux. Le Département prendra à sa charge la fourniture des terrains et l'établissement de la voie.

Coutefois, tous les aménagements et travaux spéciaux qui pourront exiger l'embarquement et le débarquement des marchandises resteront à la charge de la Compagnie du Médoc.

art. 8 _____ La présente convention sera nulle de plein droit, sans indemnité de part et d'autre, si le décret déclaratif d'utilité publique de la ligne de Bartelmau à Margaux n'est pas intervenu dans le délai de deux ans à dater de ce jour.
Fait double à Bordeaux le jour, mois et an que dessus.

Le Président du Comité
d'administration.
Signé: Lahens.

Le Préfet de la Gironde,
approuve l'entente ci-dessus
Signé: Albert Decrais

Vu à la Section des travaux publics
Le 20 Janvier 1880.
Le Rapporteur.
Signé: Bérab

Vu en Conseil d'Etat
le 5 février 1880.
Le Maître des Requêtes
Secrétaire Général du Comité
d'Etat.
Signé: Pouques.
La déclaration

La déclaration d'utilité publique du chemin de fer de Bartelmau à Margaux, a été prononcée par décret en date du 22 Avril 1880.

Bordeaux le 5 juillet 1880
Le Préfet.
Signé: h. Domiol.

Enregistré à Bordeaux au Bureau des Domaines
le neuf juillet 1880 f. 71 C. 4. 5 et 6. Recu
brente deux centimes décimes compris
Signé: Hérinblet.

Certifié conforme à la pièce officielle.
Bordeaux le 24 juillet 1880.
L'Agent Voyer d'arrondissement,
Voëffulles

Pour copie conforme:
Le Conseil de Préfecture,

de Gruen



Département
de la Gironde.

Chemin de fer d'intérêt
local.

Ligne de Castelnau
à Margaux.

Avenant à la Convention.

L'an mil huit cent soixante dix neuf et le
vingt-neuf du mois d'Août

Entre Monsieur Henry Doniol, Préfet de
la Gironde, Officier de la Légion d'honneur, etc, agis-
sant au nom du Département de la Gironde,
d'une part;

et M. Lahens, Président du Conseil d'adminis-
tration de la Compagnie du Chemin de fer du Médoc,
agissant au nom de cette Compagnie et sous réserve
de l'approbation de l'assemblée générale.

d'autre part,

Il a été dit, convenu et arrêté ce qui suit:

Aux termes d'une convention, en date du deux Octobre
mil huit cent soixante dix huit, et d'un cahier des
charges y annexé, M^e le Préfet de la Gironde a
concédié à la Compagnie du Médoc, pour une durée
de quatre vingt dix neuf années, la construction et
l'exploitation d'un chemin de fer d'intérêt local, dit
de Castelnau à Margaux.

À la suite des observations présentées par
l'Administration Supérieure, les modifications ci-
après, ^{relatives} ont été, d'un commun accord entre les parties,
apportées à la convention et au cahier des charges
susvisés.

Le premier paragraphe de l'article 1^{er} de
la convention sera et demeurera rédigé comme suit:

« M^e le Préfet de la Gironde concède à la com-
pagnie du chemin de fer du Médoc, qui accepte, la
« construction et l'exploitation d'un chemin de fer
« d'intérêt local de Castelnau à ou près la Station

« de Margaux. Cette concession prendra fin en même
« temps que la concession du chemin de fer d'intérêt général
« du Médoc, c'est-à-dire, le 2 Juin 1865. »

Le surplus de l'article est et demeure conservé.

L'article 35 du cahier des charges sera et
demourera rédigé comme suit :

« La durée de la concession pour la ligne men-
« tionnée à l'article 1^{er} du présent cahier des charges
« commencera à courir à partir de la date du décret
« qui approuve la présente concession. Elle prendra fin
« en même temps que la concession de la ligne d'intérêt
« général du Médoc, c'est-à-dire, le 2 Juin 1865. »

La convention du deux Octobre mil huit-
-cent-soixante-dix-huit et le cahier des charges y annexé,
sont et demeurent maintenus en tout ce qui n'est pas
contraire aux présentes.

Fait double à Bordeaux, les jour, mois et an
que dessus.

Approuvé comme ci-dessus

Signé: E. E. Lahens.

Approuvé ce que dessus.

Signé: H. Demiol.

Pour copie conforme,
Le Conseillers de préfecture

se pres

Vu en conseil d'Etat

le 21 février 1880.

Le Maître des Requêtes

Secrétaire Général du Conseil d'Etat

Signé: H. Brisolle



Enregistré à Bordeaux Bureau des Domaines
le neuf juillet 1880. F. 71 c. 8.
Recu trois francs dix centimes quinze centimes
dix centimes. Signé: