

407  
Chemins de Fer de l'Etat

## Voie et Bâtimens

## Ligne de Mézidon au Mans

## Traité

pour le maintien au nom de la Société des Carrières et Matériaux de Nécy, de l'embranchement particulier reliant aux conditions de l'article 62 du Cahier des charges joint à la loi du 4 Décembre 1875, les installations faites par M<sup>r</sup> Cornet dans la carrière de Nécy, à la voie impaire kil. 113+029,80, à 3.562<sup>m</sup> de la gare de Montabard et à 6.057 mètres de la gare de Fresne-la-Mère.

Entre:

l'Administration des Chemins de Fer de l'Etat représentée par son Directeur, et dont le siège est à Paris, rue de Rome n<sup>o</sup> 20

d'une part,

et la Société des Carrières et Matériaux de Nécy, dont le siège social est à Paris, rue Christophe Colomb.

D'autre part

Il a été convenu et arrêté ce qui suit:

La Société des Carrières et Matériaux de Nécy a demandé à l'Administration des Chemins de Fer de l'Etat, le maintien à son nom, de l'embranchement particulier concédé précédemment à M. Cornet, par traité des 25 Avril et 17 Juin 1917, approuvé par Décision Ministérielle du 17 Mai 1918, d'un embranchement reliant à la voie impaire (kil 113+029,80) de la ligne de Mézidon au Mans, les installations faites par ce dernier dans la carrière de Nécy.

L'Administration des Chemins de Fer de l'Etat après s'être assurée que cet embranchement peut être maintenu, consent à le conserver, aux conditions stipulées dans le Cahier des Clauses et Conditions Générales enregistré à Paris (8<sup>e</sup> bureau) le 17 Janvier 1920, n<sup>o</sup> 2722 (sans les dérogations stipulées ci. après) que la Société des Carrières et Matériaux de Nécy déclare parfaitement connaître, et, en outre, aux conditions particulières suivantes :

Description  
de  
l'embranchement

### Article premier

L'embranchement dont il s'agit est établi conformément au plan annexé au présent traité et signé par les contractants

Il se compose :

1<sup>o</sup> d'une voie (n<sup>o</sup> 5) de 447<sup>m</sup> 49 de longueur totale, reliée à la voie principale impaire de la ligne de Mézidon au Mans, au moyen d'un branchement à 2 voies, dont la pointe tournée vers Mézidon est située au kil. 113+029,80 ;

2<sup>o</sup> d'une voie (n<sup>o</sup> 5) de 348<sup>m</sup> 39 de longueur

totale, parallèle à la précédente, sur laquelle elle prend naissance, au moyen d'un branchement à 2 voies ayant sa pointe tournée vers l'origine de l'embranchement.

3<sup>e</sup>. d'une voie (n<sup>o</sup> 7) de 111<sup>m</sup>25 de longueur totale, prenant naissance sur la voie n<sup>o</sup> 5, au moyen d'un branchement à 3 voies.

4<sup>e</sup>. d'une diagonale, reliant entre elles les 2 voies ci-dessus décrites, fournie du branchement à 3 voies dont il s'agit d'être question, d'une longueur de 9<sup>m</sup>50 de voie et d'un branchement à 2 voies posé sur la voie n<sup>o</sup> 3.

5<sup>e</sup>. d'une voie de sécurité de 10 mètres de longueur, prenant naissance sur la voie n<sup>o</sup> 3 au moyen d'une traversée jonction double donnant également naissance aux voies de la carrière de Nicy.

Un pont à bascule de 30 tonnes est établi sur la voie n<sup>o</sup> 5, à l'emplacement indiqué sur le plan.

Une estacade est établie en bordure de la voie n<sup>o</sup> 3. Elle est défendue par des voies Decauville qui la relient à la carrière de la Benjéze qu'exploite la Société.

L'axe de la voie présente en plan, les courbes et alignements indiqués au tableau ci-après :

| Courbes<br>et<br>Alignements | Longueurs             |         | Rayon<br>des<br>Courbes | Sens<br>de la<br>Courbure | Observations |
|------------------------------|-----------------------|---------|-------------------------|---------------------------|--------------|
|                              | Alignements<br>mètres | Courbes |                         |                           |              |
|                              |                       |         |                         |                           |              |

| Courbes<br>et<br>Alignements | Longueurs           |         | Rayon<br>no<br>Courbes | Sens<br>de la<br>Courbe | Observations  |
|------------------------------|---------------------|---------|------------------------|-------------------------|---------------|
|                              | Alignements         | Courbes |                        |                         |               |
| <u>Voie n° 3</u>             |                     |         |                        |                         |               |
| Courbe                       |                     | 25.38   | 270                    | à droite                | Branché       |
| Alignement                   | 31.63               |         |                        |                         |               |
| Courbe                       |                     | 29.98   | 332                    | à gauche                | T. J. D.      |
| Alignement                   | 36.00               |         |                        |                         |               |
| Courbe                       |                     | 47.08   | 144                    | à droite                |               |
| Alignement                   | 97.00               |         |                        |                         |               |
| Courbe                       |                     | 34.60   | 858                    | à gauche                |               |
| Alignement                   | 14.72               |         |                        |                         |               |
| Courbe                       |                     | 36.10   | 280                    | à gauche                |               |
| Courbe                       |                     | 22.10   | 834                    | à droite                |               |
| Alignement                   | 24.45               |         |                        |                         | Branché       |
| Courbe                       |                     | 48.45   | 620                    | à droite                |               |
|                              | 447 <sup>m</sup> 49 |         |                        |                         |               |
| <u>Voie n° 5</u>             |                     |         |                        |                         |               |
| Courbe                       |                     | 24.52   | 150                    | à droite                | Branché       |
| Courbe                       |                     | 47.45   | 149                    | à droite                |               |
| Alignement                   | 97.00               |         |                        |                         |               |
| Courbe                       |                     | 34.80   | 858                    | à gauche                |               |
| Alignement                   | 32.57               |         |                        |                         |               |
| Alignement                   | 52.06               |         |                        |                         |               |
| Courbe                       |                     | 36.50   | 400                    | à droite                |               |
| Alignement                   | 22.75               |         |                        |                         |               |
|                              | 348 <sup>m</sup> 39 |         |                        |                         |               |
| <u>Voie n° 7</u>             |                     |         |                        |                         |               |
| Courbe                       |                     | 27.61   | 650                    | à droite                | Branché       |
| Alignement                   | 83.64               |         |                        |                         |               |
|                              | 111 <sup>m</sup> 25 |         |                        |                         |               |
| <u>Diagonale</u>             |                     |         |                        |                         |               |
| Alignement                   | 9.50                |         |                        |                         | entre branché |
| <u>Voie de sécurité</u>      |                     |         |                        |                         |               |
| Courbe                       |                     | 10.00   | 750                    | à gauche                |               |

-5-

L'embranchement sera établi en profil, suivant les indications ci-après

| Pentes, Paliers<br>ou<br>Rampes | Longueurs |         |                     | Declivité<br>par<br>mètre | Élévation<br>par<br>pente | Altitude<br>par<br>profil | Cotes<br>du<br>rail | Observations                        |
|---------------------------------|-----------|---------|---------------------|---------------------------|---------------------------|---------------------------|---------------------|-------------------------------------|
|                                 | Pentes    | Paliers | Rampes              |                           |                           |                           |                     |                                     |
| <b>Voie n° 3</b>                |           |         |                     |                           |                           |                           |                     |                                     |
| Rampe                           | .         | .       | 33,10               | 0,041                     | 0,36                      | .                         | 10,00               | B. J. O.                            |
| rampe                           | .         | .       | 41,89               | 0,044                     | 0,17                      | .                         | 10,36               |                                     |
| rampe                           | .         | .       | 42,20               | 0,0073                    | 0,31                      | .                         | 10,84               |                                     |
| rampe                           | .         | .       | 36,00               | 0,040                     | 0,36                      | .                         | 11,20               |                                     |
| rampe                           | .         | .       | 47,08               | 0,0004                    | 0,30                      | .                         | 11,50               |                                     |
| rampe                           | .         | .       | 37,00               | 0,0044                    | 0,43                      | .                         | 11,93               |                                     |
| rampe                           | .         | .       | 34,80               | 0,003                     | 0,10                      | .                         | 12,03               |                                     |
| rampe                           | .         | .       | 72,92               | 0,005                     | 0,36                      | .                         | 12,39               |                                     |
| rampe                           | .         | .       | 24,45               | 0,0058                    | 0,14                      | .                         | 12,53               |                                     |
| rampe                           | .         | .       | 48,45               | 0,015                     | 0,73                      | .                         | 12,26               |                                     |
| 447 <sup>m</sup> ,49            |           |         |                     |                           |                           |                           |                     |                                     |
| <b>Voie n° 5</b>                |           |         |                     |                           |                           |                           |                     |                                     |
| Rampe                           | .         | .       | 24,52               | 0,010                     | 0,25                      | .                         | 10,95               | branché                             |
| rampe                           | .         | .       | 47,45               | 0,0064                    | 0,30                      | .                         | 11,20               |                                     |
| rampe                           | .         | .       | 37,20               | 0,0044                    | 0,43                      | .                         | 11,93               |                                     |
| rampe                           | .         | .       | 34,80               | 0,003                     | 0,10                      | .                         | 12,03               |                                     |
| rampe                           | .         | .       | 33,87               | 0,0038                    | 0,13                      | .                         | 12,16               |                                     |
| rampe                           | .         | .       | 29,32               | 0,0048                    | 0,14                      | .                         | 12,30               |                                     |
| rampe                           | .         | .       | 31,93               | 0,0035                    | 0,58                      | .                         | 12,08               |                                     |
| 348 <sup>m</sup> ,39            |           |         |                     |                           |                           |                           |                     |                                     |
| <b>Voie n° 7</b>                |           |         |                     |                           |                           |                           |                     |                                     |
| Rampe                           | .         | .       | 29,32               | 0,0048                    | 0,14                      | .                         | 12,16               | branché                             |
| rampe                           | .         | .       | 31,93               | 0,0061                    | 0,50                      | .                         | 12,50               |                                     |
| 111 <sup>m</sup> ,25            |           |         |                     |                           |                           |                           |                     |                                     |
| <b>Diagonale</b>                |           |         |                     |                           |                           |                           |                     |                                     |
| .                               | .         | .       | 9 <sup>m</sup> ,50  | 0,0094                    | 0,09                      | .                         | 12,20               | de talon<br>à talon<br>des branchés |
| .                               | .         | .       |                     |                           |                           | .                         | 12,39               |                                     |
| <b>Voie de sécurité</b>         |           |         |                     |                           |                           |                           |                     |                                     |
| .                               | .         | .       | 10 <sup>m</sup> ,00 | .                         | .                         | .                         | 10,53               |                                     |

Travaux

### Article 2

Toutes les dépenses relatives à l'établissement de l'embranchement et des aménagements qui en dépendent ont été payées par M. Cornet, premier souscripteur de l'embranchement.

### Article 3

Les clés de la barrière et des taquets d'arrêt installés à l'origine de l'embranchement, seront conservés par l'aiguilleur du poste de cantonnement n° 5.

### Article 4

La redevance pour location de matériel dont il est question à l'article 14 du Cahier des Clauses et Conditions Générales visé ci-dessus, est fixée à trois mille huit cent sept francs (3.807<sup>50</sup>) pour chaque année jusqu'au 31 Août 1925 et à mille quatre cent quatre-vingt dix centimes (1.489<sup>00</sup>) pour chaque des années suivantes.

1081/3

Location  
de  
matériel

### Article 5

Pour l'occupation par l'embranchement, d'une surface de huit mille neuf cent soixante deux mètres carrés (8.962 m<sup>2</sup>) du terrain du chemin de fer, l'embranchement sera, aux Chemins de Fer de l'Etat, une redevance annuelle calculée à raison de quinze centimes (0<sup>15</sup>) par mètre carré, plus dix pour cent (10%) pour impôt foncier, soit au total une somme de mille quatre cent soixante dix huit francs soixante treize centimes (1.478<sup>13</sup>).

Le Réseau se réserve d'utiliser la voie de l'embranchement dans la partie comprise entre son

Occupation  
de  
terrain

origine et la traversée, jonction pour accéder à la carrière de Nécy.

De ce fait, la Société des Carrières et Matériaux de Nécy ne paiera aucune redevance pour l'occupation du terrain du Réseau par cette partie de l'embranchement.

### Article 6

Les Chemins de Fer de l'Etat existent sous, aux conditions indiquées par l'article 7 du Cahier des Clauses et Conditions générales, l'entretien de l'ensemble des installations locales.

Dans le cas où des dommages seraient causés à l'intérieur des limites du chemin de fer, du fait de l'exploitation de la carrière de la Bruyère la réparation des dégâts, dûment constatés par les intéressés, serait faite par le Réseau et la facture de la dépense, établie comme celle relative à l'entretien serait à rembourser par l'embranchement dans les huit jours de sa présentation.

### Article 7

Les redevances particulières fixées par le traité lui-même, seront révisées tous les ans, si l'une des parties le demande.

En cas de désaccord entre les parties, pour la fixation de nouvelles redevances, il sera statué par le Ministre des Travaux Publics, conformément à l'article 62 du Cahier des charges.

### Article 8

La Société des Carrières et Matériaux de

Stécy ne pourra céder ni transporter les droits qu'elle tient du présent traité, sans le consentement exprès et par écrit du Directeur des Chemins de Fer de l'Etat

En cas de cession non autorisée, elle demeurera assujettie aux obligations résultant du dit traité, notamment au paiement des redevances et sera responsable, envers le Récépissé de l'Etat, de toutes les conséquences pouvant en découler.

### Article 9

Les diverses redevances dues par la Société des Carrières et Matériaux de Stécy seront payées à la Caisse de la Gare de Creu.

### Article 10

Le présent traité est applicable à partir du premier septembre mil neuf cent vingt et un (1<sup>er</sup> Septembre 1921)

Fait en triple exemplaire.  
à Paris, le 3 janvier 1923  
pour la Société des Carrières et Matériaux  
de Stécy

et le 16 février 1923  
pour l'Administration des Chemins de  
Fer de l'Etat

P<sup>r</sup> la Société Concessionnaire  
Le Directeur

Le Directeur  
des Chemins de Fer de l'Etat