







SIÈGE SOCIAL :  
RUE DE LA CHAUSSÉE-D'ANTIN, 21,  
PARIS.

# COMPAGNIE GÉNÉRALE DES

SIÈGE SOCIAL :  
RUE DE LA CHAUSSÉE-D'ANTIN, 21,  
PARIS.

# CHEMINS DE FER DÉPARTEMENTAUX

Acte reçu en l'étude de M. WATIN, notaire à Paris. — La demande en Société anonyme sera faite aussitôt le capital souscrit.

## CAPITAL SOCIAL : 25 MILLIONS DE FRANCS,

Divisé en 250,000 actions, au porteur, de 100 fr.-chacune portant intérêt à 5 p. 100 l'an, payables par semestre.

**LE PAIEMENT DES ACTIONS DOIT AVOIR LIEU :** { 25 fr. en souscrivant, 25 fr. trois mois après, et les 50 fr. restant, à des époques qui seront ultérieurement fixées, avec un décal, entre chaque versement, de trois mois au moins.

*Les fonds non employés resteront déposés à la Banque de France.*

Les titres sont immédiatement au porteur et les souscripteurs ne sont responsables que du premier versement, soit 25 francs par action.

### CONSEIL DE SURVEILLANCE.

MM. le comte **DE GOUY D'ARSY**, député et membre du Conseil général de Seine-et-Oise;  
**CAZELLES**, O. \*, député et membre du Conseil général de l'Hérault;  
**NOGENT-ST-LAURENS**, \*, député du Loiret;

MM. le comte **DE LULLIER D'ORCIÈRES**, ancien administrateur du chemin de fer de Lyon à Avignon (C<sup>e</sup> Chastelux);  
**DE MONCUI**, \*, maire de Rennes;  
le comte **DE LA ROCHE-AYMON**, propriétaire;

MM. **COLLIGNON**, \*, ancien banquier;  
**COLLASSON**, maître de forges;  
**LE MULIER**, O. \*, L. C. J., Directeur, commandant l'artillerie de Paris.

**Quatre places dans le Conseil ont été réservées pour les quatre plus forts Actionnaires.**

### CONSEIL JUDICIAIRE.

MM. **DUBOY**, avocat au conseil d'État et à la Cour de cassation;  
**TH. BAC**, avocat à la Cour impériale de Paris;

MM. **VIAUET**, avoué à la Cour impériale de Paris;  
**BOINOD**, avoué au Tribunal civil de la Seine;

MM. **SCHAYÉ**, agréé au Tribunal de commerce;  
**WATIN**, notaire de la Compagnie.

### DIRECTEUR GÉNÉRAL :

**M. MANCEL DE VALDOUER**, ancien directeur général de la Sécurité commerciale.

### INGÉNIEUR PRINCIPAL :

**M. SURVILLE**, ancien ingénieur des ponts-et-chaussées.

**ADMINISTRATION CENTRALE : RUE DE LA CHAUSSÉE-D'ANTIN, 21, A PARIS.**

#### Objet.

La Compagnie générale des chemins de fer départementaux a pour objet principal de construire et d'exploiter des embranchements de chemins de fer à établir sur les routes ordinaires et autres voies de communication, pour relier aux stations des grandes lignes ferrées tous les centres de population ou de commerce d'une certaine importance.

Ces nouvelles voies formeront la grande vicinalité des chemins de fer. Elles seront établies d'après un nouveau système de construction dont la Compagnie est propriétaire, ou tout autre système auquel l'expérience pourrait faire donner la préférence.

La traction aura lieu sur ces chemins selon les circonstances, soit au moyen de machines locomotives proportionnées à la force nécessaire sur chaque ligne, soit par des chevaux, soit par toute autre force motrice qui pourra y être appliquée.

Le système de la Compagnie permettra d'atteindre, sur ces chemins, une célérité presque égale à celles des petites lignes de chemins de fer qui sont maintenant en exploitation.

Les mêmes soins seront apportés pour le confort des voyageurs; et les prix d'établissement de ces lignes seront si peu élevés, qu'ils feront réaliser des bénéfices importants, tout en permettant de grandes réductions dans les tarifs en usage pour les voyageurs et les marchandises.

La Compagnie des Chemins de fer départementaux complètera ainsi, avec avantage pour les localités où elle passera, les grandes lignes ferrées, en y rattachant une infinité de villes qui se trouveraient nécessairement sans cela dans l'impossibilité de jouir des chemins de fer.

Le système des grandes lignes, en effet, ne peut souvent être appliqué par suite des difficultés de terrain, de son prix élevé de construction et des frais considérables qu'entraîne son exploitation.

Le système de la Compagnie, au contraire, se prête à toutes les dispositions actuelles des routes, et s'applique à toutes les localités; son prix de revient ne dépassera pas, en moyenne, 20,000 fr. par kilomètre; et quant aux frais d'exploitation, ils seront, pour ainsi dire, insignifiants comparés à ceux des lignes actuelles.

La voie dans le nouveau système sera établie sur les

routes elles-mêmes telles qu'elles sont actuellement, sans en altérer le niveau, et aucun accident ne pourra résulter de cette disposition pour les voitures ordinaires qui continueront à fréquenter ces routes.

La Compagnie se place nécessairement sous le patronage des grandes lignes actuelles, dont elle est l'auxiliaire et le complément. Elle a déjà reçu un grand nombre de propositions pour l'établissement de lignes d'après son système. Elle apportera les plus grands soins dans ses choix.

#### Premières opérations de la Compagnie.

La Compagnie s'est entendue avec une Société présidée par M. le maire de Rennes, membre du conseil de surveillance de la Compagnie générale des chemins de fer départementaux, pour la ligne de Rennes à la mer (61 kilomètres), passant par Benou, Saint-Aubin, Sens, Tremblay, Antrain, Pontorson et Moidrey, dont la concession est prochainement espérée, le mandataire de la Compagnie ayant été admis à signer le cahier des charges le 20 du mois dernier.

Ce chemin est appelé à réaliser un trafic considérable par l'exploitation des tangues de la baie du Mont-Saint-Michel, engrais précieux qu'il transportera jusqu'aux canaux de la Bretagne, en portant partout la fertilité.

Ce trafic, tout à fait exceptionnel, assure aux capitaux engagés dans la Compagnie des dividendes annuels dépassant de beaucoup ceux donnés par les meilleures Compagnies.

#### Lignes demandées par la Compagnie.

La Compagnie a déposé au ministère des travaux publics une demande des dix-neuf lignes suivantes, que des études sur leur trafic journalier nous présentent comme devant donner des produits considérables.

- 1° De Paris à Soissons, par Dammarin, Nanteuil et Villers-Cotterets;
- 2° De Pontoise à Gournay, passant par Marines et Gisors;
- 3° De Trappes à Argentan, passant par Laqueux, Houdan, Dreux, Verneuil et Laigle, avec embranchement de Dreux sur Chartres;
- 4° De Fontainebleau à Chartres, passant par Etampes, avec embranchement sur Pithiviers;

- 5° De Chartres à Châteaudun;
- 6° De Laon à Valenciennes, par Marle et le Quesnoy;
- 7° De Valenciennes à Maubeuge;
- 8° De Haguenau à la frontière de Bavière, par Bitche;
- 9° De Oranville à Carantan, par Coutances et Saint-Lô;
- 10° De Livarot à Lisieux;
- 11° De Montbard à Troyes, par Châtillon-sur-Seine;
- 12° D'Aiguemortes à Nîmes;
- 13° De Toulon à Antibes, par Fréjus, avec embranchement sur Hyères;
- 14° De Honfleur à Rouen, par Pont-Audemer;
- 15° De Louviers à Elbeuf;
- 16° De Pont-l'Évêque à Trouville, par Touques;
- 17° De Châlons à Sainte-Menehould;
- 18° De Montpellier à Lodève;
- 19° De Philippeville à Constantine (Algérie).

L'établissement de toutes ces lignes, ainsi que celui d'un grand nombre d'autres très importantes, dont la Compagnie va s'occuper, nous est vivement demandé par les localités.

#### -Avantages généraux.

Lepays en général retirera de l'établissement de ces chemins de fer départementaux d'immenses avantages. Non seulement le commerce, les grandes usines, les manufactures, les exploitations minières en ressentiront immédiatement les heureux effets, mais l'agriculture elle-même en profitera pour écouler ses produits avec beaucoup plus de facilité et d'avantages; enfin les transports s'opérant alors sur des rails entièrement à la charge de la Compagnie, le trésor, les départements et les communes profiteront de la réduction considérable qui s'ensuivra dans les frais d'entretien des routes.

#### Avantages particuliers.

Au point de vue financier, c'est-à-dire de celui des actionnaires, les résultats qu'obtiendra la Compagnie ne peuvent être douteux.

Les prix d'établissement et les frais annuels d'exploitation par kilomètre étant connus à l'avance, il n'y a point d'erreur possible. Ici point d'acquisition de terrain, point de terrassements dans un sol mal étudié, point de travaux d'art, point de rochers à traverser, point de marais à so-

lidifier. — La ligne a tant de longueur, elle coûtera tant. Les recettes annuelles ne sont pas non plus moins certaines; c'est une simple question de nombre de voyageurs, de quantité de produits agricoles, de produits manufacturiers et industriels, de bestiaux, enfin de tonnes de marchandises à transporter.

De sorte qu'avant d'entreprendre une ligne quelconque, la Compagnie pourra dire : Cette ligne donnera tels bénéfices annuels.

Donc aucun capital ne peut être aventuré, donc aucun placement ne peut être plus solide et plus productif, tout en contribuant à développer le bien-être général et la fortune publique.

#### Conditions de la Souscription.

Les chemins de fer départementaux à construire en France s'étendant sur plusieurs milliers de kilomètres, le fonds social de la Compagnie est provisoirement fixé à vingt-cinq millions de francs, avec faculté de l'augmenter en raison du développement de la Société.

Les actions sont de 100 fr. chacune et au porteur dès le premier versement.

Les versements sont limités à 25 fr. chacun, soit 25 fr. en souscrivant et 25 fr. trois mois après. Les 50 fr. restants seront appelés par moitié à des époques qui seront ultérieurement fixées, sans qu'il puisse y avoir un espace de moins de trois mois entre chaque paiement.

La responsabilité des souscripteurs d'actions est limitée au premier versement de 25 fr. par action souscrite.

La cession des actions s'opère par la simple remise du titre.

Le paiement complet des actions peut être anticipé, et l'actionnaire reçoit immédiatement dans ce cas un titre entièrement libéré.

Les actions sont émises par séries. Les souscripteurs de la première émission auront un droit de préférence sur les émissions suivantes.

Chaque action donne droit à un intérêt annuel de 5 0/0 payable par semestre, à une part proportionnelle dans les propriétés de la Compagnie et dans 80 0/0 des dividendes annuels.

Nous ne citerons aucune somme comme dividende probable; nous dirons seulement que quelques lignes étudiées en donnent de très considérables.

Toute demande d'actions doit être adressée, par lettre recommandée, au Directeur-général, au siège de la Société, et être accompagnée, pour ne pas être considérée comme non avenue, du montant du premier versement, soit en billets de banque, mandats sur Paris, valeurs négociables, soit en espèces, par les Messageries et les Chemins de fer.

Dans les villes où sont établies des SUCCURSALES DE LA BANQUE DE FRANCE, MM. les souscripteurs peuvent verser le montant de leur souscription au crédit de M. MANCEL DE VALDOUER, directeur-général de la Compagnie.

On souscrit également à l'Administration centrale, rue de la Chaussée-d'Antin, 21, à Paris.