

LÉGISLATION

15 JUILLET 1845

Loi sur la police des chemins de fer

TITRE PREMIER.

Mesures relatives à la conservation des Chemins de fer.

ARTICLE PREMIER.

Les chemins de fer construits ou concédés par l'Etat font partie de la grande voirie.

ARTICLE 2.

Sont applicables aux chemins de fer les lois et règlements sur la grande voirie, qui ont pour objet d'assurer la conservation des fossés, talus, levées et ouvrages d'art dépendant des routes, et d'interdire, sur toute leur étendue, le pacage des bestiaux et les dépôts de terre et autres objets quelconques.

ARTICLE 3.

Sont applicables aux propriétés riveraines des chemins de fer les servitudes imposées par les lois et règlements sur la grande voirie, et qui concernent :

L'alignement,
L'écoulement des eaux,
L'occupation temporaire des terrains en cas de réparation,
La distance à observer pour les plantations et l'étalage des arbres plantés.

Le mode d'exploitation des mines, minières, tourbières, carrières et sablières, dans la zone déterminée à cet effet.

Sont également applicables à la confection et à l'entretien des chemins de fer les lois et règlements sur l'extraction des matériaux nécessaires aux travaux publics.

ARTICLE 4 (1).

Tout chemin de fer sera clos des deux côtés et sur toute l'étendue de la voie.

L'Administration déterminera, pour chaque ligne, le mode de cette clôture, et, pour ceux des chemins qui n'y ont pas été assujettis, l'époque à laquelle elle devra être effectuée.

Partout où les chemins de fer croiseront, de niveau, les routes de terre, des barrières seront établies et tenues fermées, conformément aux règlements (1).

ARTICLE 5.

A l'avenir, aucune construction, autre qu'un mur de clôture, ne pourra être établie dans une distance de deux mètres d'un chemin de fer.

Cette distance sera mesurée, soit de l'arête supérieure du déblai, soit de l'arête inférieure du talus de remblai, soit du bord extérieur des fossés du chemin, et, à défaut, d'une ligne tracée à un mètre cinquante centimètres à partir des rails extérieurs de la voie de fer.

Les constructions existantes au moment de la promulgation de la présente loi, ou lors de l'établisse-

ment d'un nouveau chemin de fer, pourront être entretenues dans l'état où elles se trouveront à cette époque.

Un règlement d'administration publique déterminera les formalités à remplir par les propriétaires, pour faire constater l'état desdites constructions, et fixera le délai dans lequel ces formalités devront être remplies.

ARTICLE 6.

Dans les localités où le chemin de fer se trouvera en remblai de plus de trois mètres au-dessus du terrain naturel, il est interdit aux riverains de pratiquer, sans autorisation préalable, des excavations dans une zone de largeur égale à la hauteur verticale du remblai, mesurée à partir du pied du talus.

Cette autorisation ne pourra être accordée sans que les concessionnaires ou fermiers de l'exploitation du chemin de fer aient été entendus ou dûment appelés.

ARTICLE 7.

Il est défendu d'établir, à une distance de moins de vingt mètres d'un chemin de fer desservi par des machines à feu, des couvertures en chaume, des meules de paille, de foin, et aucun autre dépôt de matières inflammables.

Cette prohibition ne s'étend pas aux dépôts de récoltes faits seulement pour le temps de la moisson.

ARTICLE 8.

Dans une distance de moins de cinq mètres d'un chemin de fer, aucun dépôt de pierres ou objets non inflammables ne peut être établi sans l'autorisation préalable du préfet.

Cette autorisation sera toujours révocable.

L'autorisation n'est pas nécessaire :

1° Pour former, dans les localités où le chemin de fer est en remblai, des dépôts de matières non inflammables, dont la hauteur n'excède pas celle du remblai du chemin ;

2° Pour former des dépôts temporaires d'engrais et autres objets nécessaires à la culture des terres.

ARTICLE 9.

Lorsque la sûreté publique, la conservation du chemin et la disposition des lieux le permettront, les distances déterminées par les articles précédents pourront être diminuées en vertu d'ordonnances royales rendues après enquêtes.

ARTICLE 10.

Si, hors des cas d'urgence prévus par la loi des 16-21 août 1790, la sûreté publique ou la conservation du chemin de fer l'exige, l'Administration pourra faire supprimer, moyennant une juste indemnité, les constructions, plantations, excavations, couvertures en chaume, amas de matériaux, combustibles ou autres, existant dans les zones ci-dessus spécifiées au moment de la promulgation de la présente loi, et, pour l'avenir, lors de l'établissement du chemin de fer.

L'indemnité sera réglée, pour la suppression des constructions, conformément au titre IV et suivants de la loi du 3 mai 1841, et, pour tous les autres cas, conformément à la loi du 16 septembre 1807.

(1) Voir loi du 26 mars 1837. (page 1003).

ARTICLE 11.

Les contraventions aux dispositions du présent titre seront constatées, poursuivies et réprimées comme en matière de grande voirie.

Elles seront punies d'une amende de seize à trois cents francs, sans préjudice, s'il y a lieu, des peines portées au Code pénal et au titre III de la présente loi. Les contrevenants seront, en outre, condamnés à supprimer, dans le délai déterminé par l'arrêté du Conseil de Préfecture, les excavations, couvertures, meules ou dépôts faits contrairement aux dispositions précédentes.

A défaut, par eux, de satisfaire à cette condamnation dans un délai fixé, la suppression aura lieu d'office, et le montant de la dépense sera recouvré contre eux par voie de contrainte, comme en matière de contributions publiques.

TITRE II.

Des contraventions de voirie commises par les Concessionnaires ou Fermiers de Chemins de fer.

ARTICLE 12.

Lorsque le concessionnaire ou le fermier de l'exploitation d'un chemin de fer contreviendra aux clauses du cahier des charges ou aux décisions rendues en exécution de ces clauses, en ce qui concerne le service de la navigation, la viabilité des routes royales, départementales ou vicinales, ou le libre écoulement des eaux, procès-verbal sera dressé de la contravention, soit par les ingénieurs des Ponts et Chaussées ou des Mines, soit par les conducteurs, gardes-mines et piqueurs dûment assermentés.

ARTICLE 13.

Les procès-verbaux, dans les quinze jours de leur date, seront notifiés administrativement au domicile élu par le concessionnaire ou le fermier, à la diligence du Préfet, et transmis, dans le même délai, au Conseil de Préfecture du lieu de la contravention.

ARTICLE 14.

Les contraventions prévues à l'article 12 seront punies d'une amende de trois cents francs à trois mille francs.

ARTICLE 15.

L'Administration pourra, d'ailleurs, prendre immédiatement toutes mesures provisoires pour faire cesser le dommage, ainsi qu'il est procédé en matière de grande voirie.

Les frais qu'entraînera l'exécution de ces mesures seront recouverts, contre le concessionnaire ou fermier, par voie de contrainte, comme en matière de contributions publiques.

TITRE III.

Des mesures relatives à la sûreté de la circulation sur les Chemins de fer.

ARTICLE 16.

Quiconque aura volontairement détruit ou dérangé la voie de fer, placé sur la voie un objet faisant obstacle à la circulation, ou employé un moyen quelconque pour entraver la marche des convois ou les faire sortir des rails, sera puni de la réclusion.

S'il y a eu homicide ou blessures, le coupable sera, dans le premier cas, puni de mort, et, dans le second, de la peine des travaux forcés à temps.

ARTICLE 17.

Si le crime prévu par l'article 16 a été commis en réunion séditieuse, avec rébellion ou pillage, il sera imputable aux chefs, auteurs, instigateurs et provocateurs de ces réunions, qui seront punis comme coupables du crime, et condamnés aux mêmes peines que ceux qui l'auront personnellement commis, lors même que la réunion séditieuse n'aurait pas eu pour but direct et principal la destruction de la voie de fer.

Toutefois, dans ce dernier cas, lorsque la peine de mort sera applicable aux auteurs du crime, elle sera remplacée, à l'égard des chefs, auteurs, instigateurs et provocateurs de ces réunions, par la peine des travaux forcés à perpétuité.

ARTICLE 18.

Quiconque aura menacé, par écrit anonyme ou signé, de commettre un de ces crimes, prévus par l'article 16, sera puni d'un emprisonnement de trois à cinq ans, dans le cas où la menace aurait été faite avec ordre de déposer une somme d'argent dans un lieu indiqué, ou de remplir toute autre condition.

Si la menace n'a été accompagnée d'aucun ordre ou condition, la peine sera d'un emprisonnement de trois mois à deux ans, et d'une amende de vingt-cinq à trois cents francs.

Si la menace avec ordre, ou condition, a été verbale, le coupable sera puni d'un emprisonnement de quinze jours à six mois, et d'une amende de cent à cinq cents francs.

Dans tous les cas, le coupable pourra être mis, par le jugement, sous la surveillance de la haute police pour un temps qui ne pourra être moindre de deux ans et excéder cinq ans.

ARTICLE 19

Quiconque, par maladresse, imprudence, inattention, négligence ou inobservation des lois et règlements, aura involontairement causé sur un chemin de fer, ou dans les gares ou stations, un accident qui aura occasionné des blessures, sera puni de huit jours à six mois d'emprisonnement et d'une amende de cinquante à mille francs.

Si l'accident a occasionné la mort d'une ou plusieurs personnes, l'emprisonnement sera de six mois à cinq ans et l'amende de trois cents à trois mille francs.

ARTICLE 20.

Sera puni d'un emprisonnement de six mois à deux ans tout mécanicien ou conducteur garde-frein qui aura abandonné son poste pendant la marche du convoi.

ARTICLE 21.

Toute contravention aux ordonnances royales portant règlement d'administration publique sur la police, la sûreté et l'exploitation des chemins de fer et aux arrêtés pris par les Préfets, sous l'approbation du ministre des travaux publics, pour l'exécution desdites ordonnances, sera punie d'une amende de seize à trois mille francs.

En cas de récidive dans l'année, l'amende sera portée au double, et le tribunal pourra, selon les circonstances, prononcer, en outre, un emprisonnement de trois jours à un mois.

ARTICLE 22.

Les concessionnaires ou fermiers d'un chemin de fer seront responsables, soit envers l'Etat, soit en-

vers les particuliers, du dommage causé par les administrateurs, directeurs ou employés, à un titre quelconque, au service de l'exploitation du chemin de fer.

L'Etat sera soumis à la même responsabilité envers les particuliers si le chemin de fer est exploité à ses frais et pour son compte.

ARTICLE 23.

Les crimes, délits ou contraventions prévus dans les titres I^{er} et III de la présente loi, pourront être constatés par des procès-verbaux dressés concurremment par les officiers de la police judiciaire, les ingénieurs des Ponts et Chaussées et des Mines, les conducteurs, gardes-mines, agents de surveillance et gardes nommés ou agréés par l'Administration et dûment assermentés.

Les procès-verbaux des délits et contraventions feront foi jusqu'à preuve contraire.

Au moyen du serment prêté devant le tribunal de première instance de leur domicile, les agents de surveillance de l'Administration et des concessionnaires ou fermiers pourront verbaliser sur toute la ligne du chemin de fer auquel ils seront attachés.

ARTICLE 24.

Les procès-verbaux dressés en vertu de l'article précédent seront visés pour timbre et enregistrés en débit.

Ceux qui auront été dressés par des agents de surveillance et gardes assermentés devront être affirmés, dans les trois jours, à peine de nullité, devant le juge de paix ou le maire, soit du lieu du délit ou de la contravention, soit de la résidence de l'agent.

ARTICLE 25.

Toute attaque, toute résistance avec violence et voies de fait envers les agents des chemins de fer, dans l'exercice de leurs fonctions, sera punie des peines appliquées à la rébellion, suivant les distinctions faites par le Code pénal.

ARTICLE 26.

L'article 463 du Code pénal est applicable aux condamnations qui seront prononcées en exécution de la présente loi.

ARTICLE 27.

En cas de conviction de plusieurs crimes ou délits prévus par la présente loi ou par le Code pénal, la peine la plus forte sera seule prononcée.

Les peines encourues pour des faits postérieurs à la poursuite pourront être cumulées, sans préjudice des peines de la récidive.

15 NOVEMBRE 1846

Ordonnance portant règlement sur la police, la sûreté et l'exploitation des chemins de fer.

Modifiée par décret du 1^{er} mars 1901 (voir p. 1007.)

12 JUILLET 1865

Loi Relative aux Chemins de fer d'intérêt local.

ARTICLE PREMIER.

Les chemins de fer d'intérêt local peuvent être établis : 1^o par les départements ou les communes avec ou sans le concours des propriétaires intéressés; 2^o par des concessionnaires avec le concours des départements ou des communes. — Ils sont soumis aux dispositions suivantes :

ARTICLE 2.

Le conseil général arrête, après instruction préalable par le préfet, la direction des chemins de fer d'intérêt local, le mode et les conditions de leur construction, ainsi que les traités et les dispositions nécessaires pour en assurer l'exploitation. — L'utilité publique est déclarée et l'exécution est autorisée par décret délibéré en Conseil d'Etat, sur le rapport des ministres de l'Intérieur et des Travaux publics. — Le préfet approuve les projets définitifs, après avoir pris l'avis de l'ingénieur en chef, homologue les tarifs et contrôle l'exploitation.

ARTICLE 3.

Les ressources créées en vertu de la loi du 21 mai 1836 peuvent être affectées en partie par les communes et les départements à la dépense des chemins de fer d'intérêt local. L'article 13 de ladite loi est applicable aux centimes extraordinaires que les communes et les départements s'imposeront pour l'exécution de ces chemins.

ARTICLE 4.

Les chemins de fer d'intérêt local sont soumis aux dispositions de la loi du 15 juillet 1845, sur la police des chemins de fer, sauf les modifications ci-après : Le préfet peut dispenser de poser des clôtures sur tout ou partie du chemin. Il peut également dispenser d'établir des barrières au croisement des chemins peu fréquentés.

ARTICLE 5.

Des subventions peuvent être accordées sur les fonds du trésor pour l'exécution des chemins de fer d'intérêt local. Le montant de ces subventions pourra s'élever jusqu'au tiers de la dépense que le traité d'exploitation à intervenir laissera à la charge des départements, des communes et des intéressés. — Il pourra être fixé à la moitié pour les départements dans lesquels le produit du centime additionnel au principal des quatre contributions directes est inférieur à vingt mille francs et ne dépassera pas le quart pour ceux dans lesquels ce produit sera supérieur à quarante mille francs.

ARTICLE 6.

La somme affectée, chaque année, sur les fonds du trésor, en paiement des subventions mentionnées en l'article précédent, ne pourra dépasser six millions.

ARTICLE 7.

Les chemins de fer d'intérêt local qui reçoivent une subvention du trésor peuvent seuls être assujettis envers l'Etat à un service gratuit ou à une réduction du prix des places.

ARTICLE 8.

Les dispositions de l'article 4 de la présente loi seront également applicables aux concessions de chemins de fer destinés à desservir des exploitations industrielles.

11 JUIN 1880

Loi Relative aux Chemins de fer d'intérêt local et aux Tramways.

CHAPITRE PREMIER

Chemins de fer d'intérêt local.

ARTICLE PREMIER.

L'établissement des chemins de fer d'intérêt local

par les départements ou par les communes, avec ou sans le concours des propriétaires intéressés, est soumis aux dispositions suivantes.

ARTICLE 2.

S'il s'agit de chemins à établir par un département sur le territoire d'une ou de plusieurs communes, le conseil général arrête, après instruction préalable par le préfet et après enquête, la direction de ces chemins, le mode et les dispositions nécessaires pour en assurer l'exploitation, en se conformant aux clauses et conditions du cahier des charges type approuvé par le Conseil d'Etat, sauf les modifications qui seraient apportées par la convention et la loi d'approbation.

Si la ligne doit s'étendre sur plusieurs départements, il y aura lieu à l'application des articles 89 et 90 de la loi du 10 août 1871.

S'il s'agit de chemins de fer d'intérêt local à établir par une commune sur son territoire, les attributions confiées au conseil général par le paragraphe 1^{er} du présent article seront exercées par le conseil municipal, dans les mêmes conditions et sans qu'il soit besoin de l'approbation du préfet.

Les projets de chemins de fer d'intérêt local départementaux ou communaux, ainsi arrêtés, sont soumis à l'examen du conseil général des ponts et chaussées et du Conseil d'Etat. Si le projet a été arrêté par un conseil municipal, il est accompagné de l'avis du conseil général.

L'utilité publique est déclarée et l'exécution est autorisée par une loi.

ARTICLE 3.

L'autorisation obtenue, s'il s'agit d'un chemin de fer concédé par le conseil général, le préfet, après avoir pris l'avis de l'ingénieur en chef du département, soumet les projets d'exécution au conseil général, qui statue définitivement.

Néanmoins, dans les deux mois qui suivent la délibération, le ministre des Travaux publics, sur la proposition du préfet, peut, après avoir pris l'avis du conseil général des ponts et chaussées, appeler le conseil général du département à délibérer de nouveau sur lesdits projets.

Si la ligne doit s'étendre sur plusieurs départements, et s'il y a désaccord entre les conseils généraux, le ministre statue.

S'il s'agit d'un chemin concédé par un conseil municipal, les attributions exercées par le conseil général, aux termes du paragraphe 1^{er} du présent article, appartiennent au conseil municipal, dont la délibération est soumise à l'approbation du préfet.

Si un chemin de fer d'intérêt local doit emprunter le sol d'une voie publique, les projets d'exécution sont précédés de l'enquête prévue par l'article 29 de la présente loi.

Dans ce cas, sont également applicables les articles 34, 35, 37 et 38 ci-après.

Les projets de détail des ouvrages sont approuvés par le préfet, sur l'avis de l'ingénieur en chef.

ARTICLE 4.

L'acte de concession détermine les droits de péage et les prix de transport que le concessionnaire est autorisé à percevoir pendant toute la durée de sa concession.

ARTICLE 5.

Les taxes perçues dans les limites du maximum fixé par le cahier des charges sont homologuées par le ministre des Travaux publics, dans le cas où la ligne s'étend sur plusieurs départements et dans le cas de tarifs communs à plusieurs lignes. Elles sont homologuées par le préfet dans les autres cas.

ARTICLE 6.

L'autorité qui fait la concession a toujours le droit :

1° D'autoriser d'autres voies ferrées à s'embrancher sur les lignes concédées ou à s'y raccorder;

2° D'accorder à ces entreprises nouvelles, moyennant le payement des droits de péage fixés par le cahier des charges, la faculté de faire circuler leurs voitures sur les lignes concédées;

3° De racheter la concession aux conditions qui seront fixées par le cahier des charges;

4° De supprimer ou de modifier une partie du tracé lorsque la nécessité en aura été reconnue après enquête.

Dans ces deux derniers cas, si les droits du concessionnaire ne sont pas réglés par un accord préalable ou par un arbitrage établi soit par le cahier des charges, soit par une convention postérieure, l'indemnité qui peut lui être due est liquidée par une commission spéciale formée comme il est dit au paragraphe 3 de l'article 11 de la présente loi.

ARTICLE 7.

Le cahier des charges détermine :

1° Les droits et les obligations du concessionnaire pendant la durée de la concession;

2° Les droits et les obligations du concessionnaire à l'expiration de la concession;

3° Les cas dans lesquels l'inexécution des conditions de la concession peut entraîner la déchéance du concessionnaire, ainsi que les mesures à prendre à l'égard du concessionnaire déchu.

La déchéance est prononcée, dans tous les cas, par le ministre des Travaux publics, sauf recours au Conseil d'Etat par la voie contentieuse.

ARTICLE 8.

Aucune concession ne pourra faire obstacle à ce qu'il soit accordé des concessions concurrentes, à moins de stipulation contraire dans l'acte de concession.

ARTICLE 9.

A l'expiration de la concession, le concédant est substitué à tous les droits du concessionnaire sur les voies ferrées, qui doivent lui être remises en bon état d'entretien.

Le cahier des charges règle les droits et les obligations du concessionnaire en ce qui concerne les autres objets mobiliers ou immobiliers servant à l'exploitation de la voie ferrée.

ARTICLE 10.

Toute cession totale ou partielle de la concession, la fusion des concessions ou des administrations, tout changement de concessionnaire, la substitution de l'exploitation directe à l'exploitation par concession, l'élévation des tarifs au-dessus du maximum fixé, ne pourront avoir lieu qu'en vertu d'un décret délibéré en Conseil d'Etat, rendu sur l'avis conforme du conseil général, s'il s'agit de lignes concédées par les départements, ou du conseil municipal, s'il s'agit de lignes concédées par les communes.

Les autres modifications pourront être faites par l'autorité qui a consenti la concession. S'il s'agit de lignes concédées par les départements, elles seront faites par le conseil général, statuant conformément aux articles 48 et 49 de la loi du 10 août 1871; s'il s'agit de lignes concédées par les communes, elles seront faites par le conseil municipal, dont la délibération devra être approuvée par le préfet.

ARTICLE 11.

A toute époque, une voie ferrée peut être distraite du domaine public départemental ou communal et classée par une loi dans le domaine de l'Etat.

Dans ce cas, l'Etat est substitué aux droits et obligations du département ou de la commune, à l'égard des entrepreneurs ou concessionnaires, tels que ces droits et obligations résultent des conventions légalement autorisées.

En cas d'éviction du concessionnaire, si ses droits ne sont pas réglés par un accord préalable ou par un arbitrage établi soit par le cahier des charges, soit par une convention postérieure, l'indemnité qui peut lui être due est liquidée par une commission spéciale qui fonctionne dans les conditions réglées par la loi du 29 mai 1843. Cette commission sera instituée par un décret et composée de neuf membres, dont trois désignés par le ministre des Travaux publics, trois par le concessionnaire et trois par l'unanimité des six membres déjà désignés; faute par ceux-ci de s'entendre dans le mois de la notification à eux faite de leur nomination, le choix de ceux des trois membres qui n'auront pas été désignés à l'unanimité sera fait par le premier président et les présidents réunis de la Cour d'appel de Paris.

En cas de désaccord entre l'Etat et le département ou la commune, les indemnités ou dédommagements qui peuvent être dus par l'Etat sont déterminés par un décret délibéré en Conseil d'Etat.

ARTICLE 12.

Les ressources créées en vertu de la loi du 21 mai 1836 peuvent être appliquées, en partie, à la dépense des voies ferrées, par les communes qui ont assuré l'exécution de leur réseau subventionné et l'entretien de tous les chemins classés.

ARTICLE 13.

Lors de l'établissement d'un chemin de fer d'intérêt local, l'Etat peut s'engager, en cas d'insuffisance du produit brut pour couvrir les dépenses de l'exploitation et cinq pour cent (5 0/0) par an du capital de premier établissement, tel qu'il a été prévu par l'acte de concession, augmenté, s'il y a lieu, des insuffisances constatées pendant la période assignée à la construction par ledit acte, à subvenir pour partie au paiement de cette insuffisance, à la condition qu'une partie au moins équivalente sera payée par le département ou par la commune, avec ou sans le concours des intéressés.

La subvention de l'Etat sera formée : 1° d'une somme fixe de cinq cents francs (500 francs) par kilomètre exploité ; 2° du quart de la somme nécessaire pour élever la recette brute annuelle (impôts déduits) au chiffre de dix mille francs (10,000 francs) par kilomètre pour les lignes établies de manière à recevoir les véhicules des grands réseaux, huit mille francs (8,000 francs) pour les lignes qui ne peuvent recevoir ces véhicules.

En aucun cas, la subvention de l'Etat ne pourra élever la recette brute au-dessus de dix mille cinq cents francs (10,500 francs) et de huit mille cinq cents francs (8,500 francs), suivant les cas, ni attribuer au capital de premier établissement plus de cinq pour cent (5 0/0) par an.

La participation de l'Etat sera suspendue quand la recette brute annuelle atteindra les limites ci-dessus fixées.

ARTICLE 14.

La subvention de l'Etat ne peut être accordée

que dans les limites fixées, pour chaque année, par la loi des finances.

La charge annuelle imposée au Trésor en exécution de la présente loi ne peut, en aucun cas, dépasser quatre cent mille francs (400,000 francs), pour l'ensemble des lignes situées dans un même département.

ARTICLE 15.

Dans le cas où le produit brut de la ligne pour laquelle une subvention a été payée devient suffisant pour couvrir les dépenses d'exploitation et six pour cent (6 0/0) par an du capital de premier établissement, tel qu'il est prévu par l'article 13, la moitié du surplus de la recette est partagée entre le département ou, s'il y a lieu, la commune et les autres intéressés, dans la proportion des avances faites par chacun d'eux, jusqu'à concurrence du complet remboursement de ces avances, sans intérêts.

ARTICLE 16.

Un règlement d'administration publique déterminera :

1° Les justifications à fournir par les concessionnaires pour établir les recettes et les dépenses annuelles ;

2° Les conditions dans lesquelles seront fixés, en exécution de la présente loi, le chiffre de la subvention due par l'Etat, le département ou les communes, et, lorsqu'il y aura lieu, la part revenant à l'Etat, au département, aux communes ou aux intéressés, à titre de remboursement de leurs avances sur le produit net de l'exploitation.

ARTICLE 17.

Les chemins de fer d'intérêt local qui reçoivent ou ont reçu une subvention du trésor peuvent seuls être assujettis envers l'Etat à un service gratuit ou à une réduction du prix des places.

ARTICLE 18.

Aucune émission d'obligations, pour les entreprises prévues par la présente loi, ne pourra avoir lieu qu'en vertu d'une autorisation donnée par le ministre des Travaux publics, après avis du ministre des Finances.

Il ne pourra être émis d'obligations pour une somme supérieure au montant du capital-actions, qui sera fixé à la moitié au moins de la dépense jugée nécessaire pour le complet établissement et la mise en exploitation de la voie ferrée. Le capital-actions devra être effectivement versé sans qu'il puisse être tenu compte des actions libérées ou à libérer autrement qu'en argent.

Aucune émission d'obligations ne doit être autorisée avant que les quatre cinquièmes du capital actions aient été versés et employés en achat de terrains, approvisionnements sur place ou en dépôt de cautionnement.

Toutefois, les concessionnaires pourront être autorisés à émettre des obligations lorsque la totalité du capital-actions aura été versée et s'il est dûment justifié que plus de la moitié de ce capital-actions a été employée dans les termes du paragraphe précédent; mais les fonds provenant de ces émissions anticipées devront être déposés à la caisse des dépôts et consignations et ne pourront être mis à la disposition des concessionnaires que sur l'autorisation formelle du ministre des Travaux publics.

Les dispositions des paragraphes 2, 3 et 4 du présent article ne seront pas applicables dans le cas où la concession serait faite à une compagnie

déjà concessionnaire d'autres chemins de fer en exploitation, si le ministre des Travaux publics reconnaît que les revenus nets de ces chemins sont suffisants pour assurer l'acquittement des charges résultant des obligations à émettre.

ARTICLE 19.

Le compte rendu détaillé des résultats de l'exploitation, comprenant les dépenses d'établissement et d'exploitation et les recettes brutes, sera remis tous les trois mois, pour être publié, au préfet, au président de la commission départementale et au ministre des Travaux publics.

Le modèle des documents à fournir sera arrêté par le ministre des Travaux publics.

ARTICLE 20.

Par dérogation aux dispositions de la loi, du 15 juillet 1845, sur la police des chemins de fer, le préfet peut dispenser de poser des clôtures sur tout ou partie de la voie ferrée; il peut également dispenser de poser des barrières au croisement des chemins peu fréquentés.

ARTICLE 21.

La construction, l'entretien et les réparations des voies ferrées avec leurs dépendances, l'entretien du matériel et le service de l'exploitation sont soumis au contrôle et à la surveillance des préfets, sous l'autorité du ministre des Travaux publics.

Les frais de contrôle sont à la charge des concessionnaires. Ils seront réglés par le cahier des charges ou, à défaut, par le préfet, sur l'avis du conseil général, et approuvés par le ministre des Travaux publics.

ARTICLE 22.

Les dispositions de l'article 20 de la présente loi sont également applicables aux concessions de chemins de fer industriels destinés à desservir des exploitations particulières.

ARTICLE 23.

Sur la proposition des conseils généraux ou municipaux intéressés, et après adhésion des concessionnaires, la substitution aux subventions en capital, promises en exécution de l'article 3 de la loi de 1865, de la subvention en annuités stipulée par la présente loi, pourra, par décret délibéré en conseil d'État, être autorisée en faveur des lignes d'intérêt local actuellement déclarées d'utilité publique et non encore exécutées.

Ces lignes seront soumises dès lors à toutes les obligations résultant de la présente loi.

Il n'y aura pas lieu de renouveler les concessions consenties ou les mesures d'instruction accomplies avant la promulgation de la présente loi, si toutes les formalités qu'elle prescrit ont été observées par avance.

ARTICLE 24.

Toutes les conventions relatives aux concessions et rétrocessions de chemins de fer d'intérêt local, ainsi que les cahiers des charges annexés, ne seront passibles que du droit d'enregistrement fixe de un franc.

ARTICLE 25.

La loi du 12 juillet 1865 est abrogée.

CHAPITRE II

Tramways.

ARTICLE 26.

Il peut être établi sur les voies dépendant du domaine public de l'État, des départements ou des communes, des tramways ou voies ferrées à traction de chevaux ou de moteurs mécaniques.

Ces voies ferrées, ainsi que les déviations accessoires construites en dehors du sol des routes et chemins et classées comme annexes, sont soumises aux dispositions suivantes :

ARTICLE 27.

La concession est accordée par l'État lorsque la ligne doit être établie, en tout ou en partie, sur une voie dépendant du domaine public de l'État.

Cette concession peut être faite aux villes ou aux départements intéressés, avec faculté de rétrocession.

La concession est accordée par le conseil général au nom du département, lorsque la voie ferrée, sans emprunter une route nationale, doit être établie, en tout ou en partie, soit sur une route départementale, soit sur un chemin de grande communication ou d'intérêt commun, ou doit s'étendre sur le territoire de plusieurs communes.

Si la ligne doit s'étendre sur plusieurs départements, il y aura lieu à l'application des articles 89 et 90 de la loi du 10 août 1871.

La concession est accordée par le conseil municipal lorsque la voie ferrée est établie entièrement sur le territoire de la commune et sur un chemin vicinal ordinaire ou sur un chemin rural.

ARTICLE 28.

Le département peut accorder la concession à l'État ou à une commune, avec faculté de rétrocession; une commune peut agir de même à l'égard de l'État ou du département.

ARTICLE 29.

Aucune concession ne peut être faite qu'après une enquête dans les formes déterminées par un règlement d'administration publique et dans laquelle les conseils généraux des départements et les conseils municipaux des communes dont la voie doit traverser le territoire seront entendus, lorsqu'il ne leur appartiendra pas de statuer sur la concession.

L'utilité publique est déclarée et l'exécution est autorisée par décret délibéré en Conseil d'État, sur le rapport du ministre des Travaux publics, après avis du ministre de l'Intérieur.

ARTICLE 30.

Toute dérogation ou modification apportée aux clauses du cahier des charges type, approuvé par le Conseil d'État, devra être expressément formulée dans les traités passés au sujet de la concession, lesquels seront soumis au Conseil d'État et annexés au décret.

ARTICLE 31.

Lorsque, pour l'établissement d'un tramway, il y aura lieu à expropriation, soit pour l'élargissement d'un chemin vicinal, soit pour l'une des déviations prévues à l'article 26 de la présente loi, cette expropriation pourra être opérée conformément à l'article 16 de la loi du 21 mai 1836, sur les chemins vicinaux, et à l'article 2 de la loi du 8 juin 1864.

ARTICLE 32.

Les projets d'exécution sont approuvés par le ministre des Travaux publics, lorsque la concession est accordée par l'Etat.

Les dispositions de l'article 3 sont applicables lorsque la concession est accordée par un département ou par une commune.

ARTICLE 33.

Les taxes perçues dans les limites du maximum fixé par l'acte de concession sont homologuées par le ministre des Travaux publics, dans le cas où la concession est faite par l'Etat, et par le préfet dans les autres cas.

ARTICLE 34.

Les concessionnaires de tramways ne sont pas soumis à l'impôt des prestations établi par l'article 3 de la loi du 21 mai 1836, à raison des voitures et des bêtes de trait exclusivement employées à l'exploitation du tramway.

Les départements ou les communes ne peuvent exiger des concessionnaires une redevance ou un droit de stationnement qui n'aurait pas été stipulé expressément dans l'acte de concession.

ARTICLE 35.

À l'expiration de la concession, l'administration peut exiger que les voies ferrées qu'elle avait concédées soient supprimées en tout ou en partie, et que les voies publiques et leurs déviations lui soient remises en bon état de viabilité, aux frais du concessionnaire.

ARTICLE 36.

Lors de l'établissement d'un tramway desservi par des locomotives et destiné au transport des marchandises en même temps qu'au transport des voyageurs, l'Etat peut s'engager, en cas d'insuffisance du produit brut pour couvrir les dépenses d'exploitation et cinq pour cent (5 0/0) par an du capital d'établissement tel qu'il a été prévu par l'acte de concession et augmenté, s'il y a lieu, des insuffisances constatées pendant la période assignée à la construction par ledit acte, à subvenir, pour partie, au paiement de cette insuffisance, à condition qu'une partie au moins équivalente sera payée par le département ou par la commune, avec ou sans le concours des intéressés.

La subvention de l'Etat sera formée : 1° d'une somme fixe de cinq cents francs (500 fr.) par kilomètre exploité ; 2° du quart de la somme nécessaire pour élever la recette brute annuelle (impôts déduits), au chiffre de six mille francs (6,000 fr.) par kilomètre.

En aucun cas, la subvention de l'Etat ne pourra élever la recette brute au-dessus de six mille cinq cents francs (6,500 fr.), ni attribuer au capital de premier établissement plus de cinq pour cent (5 0/0) par an.

La participation de l'Etat sera suspendue de plein droit quand les recettes brutes annuelles atteindront la limite ci-dessus fixée.

ARTICLE 37.

La loi du 15 juillet 1845 sur la police des chemins de fer est applicable aux tramways, à l'exception des articles 4, 5, 6, 7, 8, 9 et 10.

ARTICLE 38.

Un règlement d'administration publique déterminera les mesures nécessaires à l'exécution des dispositions qui précèdent, et notamment :

1° Les conditions spéciales auxquelles doivent satisfaire, tant pour leur construction que pour la circulation des voitures et des trains, les voies ferrées dont l'établissement sur le sol des voies publiques aura été autorisé ;

2° Les rapports entre le service de ces voies ferrées et les autres services intéressés.

ARTICLE 39.

Sont applicables aux tramways, les dispositions des articles 4, 6 à 12, 14 à 19, 21 et 24 de la présente loi.

27-28 DÉCEMBRE 1880

Loi qui autorise, en ce qui concerne les clôtures et les barrières, une dérogation à l'article 4 de la loi du 15 juillet 1845, sur la police des chemins de fer.

Abrogée par la loi du 26 mars 1897 (Voir page 1002).

18 MAI 1881

Décret portant règlement d'administration publique sur la forme des enquêtes, en matière de chemins de fer d'intérêt local et de tramways.

ARTICLE PREMIER.

Les demandes tendant à établir des voies ferrées à traction de chevaux ou de moteurs mécaniques sur les voies dépendant du domaine public sont admissibles :

Au Ministre des travaux publics, lorsque la concession doit, conformément à l'article 27 de la loi susvisée, être accordée par l'Etat :

Au préfet, lorsqu'elle doit être accordée par le conseil général ;

Au maire, lorsqu'elle peut l'être par le conseil municipal.

ARTICLE 2.

La demande doit être accompagnée d'un avant-projet comprenant :

1° Un extrait de carte à l'échelle de $\frac{1}{80000}$;

2° Un plan général des voies publiques empruntées, ainsi que les déviations proposées à l'échelle de $\frac{1}{80000}$, avec indication des constructions qui bordent ces voies publiques, des chemins publics ou particuliers qui s'en détachent, des plantations ou des ouvrages d'art qui en dépendent ; on désignera sur ce plan, au moyen de teintes conventionnelles, les sections du tramway que l'on projette de construire avec simple ou avec double voie, et celles qui seraient établies avec rails encastés dans la chaussée et plate-forme accessible à la circulation des voitures ordinaires, ou avec rails saillants et plate-forme non praticable pour les voitures ordinaires ; on indiquera aussi les emplacements des stations, haltes, garages, et, en général, de toutes les dépendances du tramway ;

3° Un profil en long à l'échelle de $\frac{1}{5000}$ pour les longueurs et de $\frac{1}{1000}$ pour les hauteurs, indiquant au moyen d'un trait et de cotes noires les déclivités de la voie publique existante, et au moyen d'un trait et de cotes rouges celles de la voie ferrée, ainsi que les déviations projetées ;

4° Des profils en travers types, à l'échelle de deux centimètres (0^m02) pour mètre, indiquant les dispositions de la plate-forme de la voie ferrée avec le gabarit du matériel roulant, coté de dehors en dehors, de toutes les saillies latérales que ce matériel comporte; ces profils en travers devant s'appliquer soit au cas où la plate-forme de la voie ferrée resterait accessible et praticable pour les voitures ordinaires, soit au cas où la plate-forme de la voie ferrée ne devrait pas être accessible à la circulation des voitures ordinaires;

5° Un plan à l'échelle de cinq millimètres pour mètre de chacune des traverses suivies par le tramway.

Ce dernier plan sera dressé dans la forme des plans d'alignement des traverses.

Il indiquera les propriétés bâties en bordure, avec les noms des propriétaires.

Les caniveaux et les trottoirs y seront tracés exactement.

La zone qui doit être occupée par la circulation du matériel roulant du tramway (toutes saillies latérales comprises) sera limitée au moyen de deux traits bleus, et cette zone sera recouverte d'une teinte bleue.

Ces cotés en nombre suffisant serviront à indiquer, notamment dans les parties étroites, la largeur de la zone qui serait affectée à la circulation du matériel du tramway, la largeur de chacune des parties latérales de la chaussée qui resteraient libres entre la zone teintée en bleu comme il est dit ci-dessus et les bordures des trottoirs, ainsi que la largeur de chaque trottoir ou les largeurs qui seraient comprises entre la même zone et les façades de construction.

ARTICLE 3.

A l'avant-projet sera joint un mémoire descriptif indiquant le but de l'entreprise, les avantages qu'on peut s'en promettre et les dépenses qu'elle entraînera.

On y annexera le tarif des droits dont le produit serait destiné à couvrir les frais des travaux projetés.

Les données suivantes seront relatées dans un chapitre spécial du mémoire descriptif :

1° Le genre de service auquel le tramway serait affecté : voyageurs seulement, voyageurs et messageries ou voyageurs et marchandises;

2° Le mode d'exploitation projeté, avec arrêts seulement à certaines gares et haltes déterminées, — ou bien avec arrêts en pleine voie, à l'effet de prendre et de laisser sur tous les points du parcours les voyageurs et les marchandises d'une certaine catégorie sous réserve de l'observation des règlements de police à intervenir), indépendamment des stationnements aux gares et haltes indiquées;

3° Le minimum du rayon des courbes suivant lesquelles la voie ferrée serait tracée;

4° Le maximum des déclivités des rampes et pentes de la voie ferrée;

5° Le mode de traction qui serait employé;

6° Le maximum de largeur du matériel roulant, toutes saillies latérales comprises;

7° Les dispositions qui seraient proposées à l'effet de maintenir l'accès des chemins publics ou particuliers, ainsi que des maisons riveraines;

8° Le minimum de la distance qui séparera la zone affectée au tramway des façades des propriétés riveraines situées en rase campagne ou de l'arête extérieure de l'accotement des voies publiques;

9° Le maximum de la longueur des trains;

10° Le maximum de la vitesse des trains;

11° Le nombre minimum des trains qui seront mis chaque jour à la disposition du public.

ARTICLE 4.

Après instruction, la demande est soumise à l'autorité qui doit faire la concession, et celle-ci décide s'il y a lieu de procéder à l'enquête.

Quand cette autorité a décidé que l'enquête doit avoir lieu, le préfet prend un arrêté pour fixer le jour et les lieux où l'enquête sera ouverte et pour nommer les membres de la commission, le tout conformément aux règles ci-après.

Cet arrêté est affiché dans toutes les communes de chacun des cantons que la ligne doit traverser.

ARTICLE 5.

La commission d'enquête se compose de sept membres au moins et de neuf au plus, pris parmi les principaux propriétaires de terres, de bois, de mines, les négociants et les chefs d'établissements industriels.

Si la ligne ne doit pas sortir des limites d'une commune, la commission se réunit à la mairie de cette commune; si elle traverse plusieurs communes d'un même arrondissement, la commission se réunit à la sous-préfecture de cet arrondissement; si elle traverse plusieurs arrondissements d'un même département, la commission siège à la préfecture; si elle traverse deux ou plusieurs départements, il est nommé une commission par département et chacune d'elles siège à la préfecture.

La commission désigne elle-même son président et son secrétaire.

ARTICLE 6.

Les pièces indiquées aux articles 2 et 3 ainsi que des registres destinés à recevoir les observations auxquelles peut donner lieu l'entreprise projetée restent déposés pendant un mois à la mairie de chaque chef-lieu de canton que la ligne doit traverser, ou à la mairie de la commune, si la ligne ne sort pas du territoire d'une commune.

En outre, le plan de chaque traverse mentionnée au n° 5 de l'article 2 est déposé pendant le même temps avec un registre spécial à la mairie de la commune traversée.

Les pièces ci-dessus indiquées sont fournies par le demandeur en concession et à ses frais.

ARTICLE 7.

A l'expiration du délai ci-dessus fixé, la commission d'enquête se réunit sur la convocation du préfet, du sous-préfet ou du maire, suivant le lieu où elle doit siéger; elle examine les déclarations consignées aux registres de l'enquête, entend les ingénieurs des ponts et chaussées et des mines employés dans le département, et, après avoir recueilli auprès de toutes les personnes qu'elle juge utile de consulter les renseignements dont elle croit avoir besoin, elle donne son avis motivé tant sur l'utilité de l'entreprise que sur les diverses questions qui ont été posées par l'administration ou soulevées au cours de l'enquête.

Ces diverses opérations, dont elle dresse procès-verbal, doivent être terminées dans un délai de quinze jours.

ARTICLE 8.

Aussitôt que le procès-verbal de la commission d'enquête est clos, et au plus tard à l'expiration du délai fixé en vertu de l'article précédent, le président de la commission transmet ledit procès-verbal au préfet avec les registres et les autres pièces.

ARTICLE 9.

Les chambres de commerce, et à défaut les chambres consultatives des arts et manufactures des villes intéressées à l'exécution des travaux sont appelées par le préfet à délibérer et à exprimer leur opinion sur l'utilité et la convenance de l'entreprise.

Les procès-verbaux de leurs délibérations doivent être remis au préfet avant l'expiration du délai fixé dans l'article 7.

ARTICLE 10.

Les conseils généraux des départements et les conseils municipaux des communes dont la voie projetée doit traverser le territoire, convoqués au besoin en session extraordinaire, sont appelés à délibérer et à émettre leur avis sur les mêmes objets, lorsqu'il ne leur appartient pas de statuer sur la concession.

ARTICLE 11.

Lorsque toutes les formalités prescrites par les articles précédents ont été remplies, ainsi que celles qui peuvent être nécessaires aux termes des lois et règlements sur les travaux mixtes, le préfet adresse dans le plus bref délai possible le dossier complet, avec l'avis des ingénieurs et son avis particulier, à l'autorité qui doit donner la concession; il joint à ce dossier le projet du cahier des charges de la concession.

ARTICLE 12.

Les dispositions qui précèdent sont applicables aux chemins de fer d'intérêt local qui doivent emprunter le sol des voies publiques sur une partie de leur parcours.

Les avant-projets et mémoires descriptifs de ces lignes de chemins de fer sont complétés conformément aux articles 2 et 3 du présent décret et au paragraphe 5 de l'article 3 de la loi susvisée, pour ce qui concerne les sections à poser sur les voies publiques.

L'enquête faite dans les formes ci-dessus sert pour faire déclarer l'utilité publique de l'entreprise et pour en faire autoriser l'exécution tant sur le sol des routes et chemins qu'en dehors des voies publiques.

11 AOUT 1883.

Décret modifiant l'ordonnance du 15 novembre 1846 sur la police, la sûreté et l'exploitation des chemins de fer (B. des L. N° (13524).)

ARTICLE PREMIER.

L'article 63 de l'ordonnance du 15 novembre 1846, chapitre 7. (Des mesures concernant les voyageurs et les personnes étrangères au service des chemins de fer), est complété de la manière suivante :

Article 63. — Il est défendu : 1°. ; 2°. ; 3°. ; 4°. de se servir, sans motif plausible, du signal d'alarme mis à la disposition des voyageurs pour faire appel aux agents de la compagnie.

ARTICLE 2.

Le ministre des travaux publics est chargé, etc.

20 NOVEMBRE 1883.

Loi approuvant les conventions passées les 26 mai et 9 juillet 1883, entre le ministre des travaux publics et la compagnie des chemins de fer P.-L.-M.

ARTICLE PREMIER.

Est approuvée la convention provisoire passée le 26 mai 1883 et la convention additionnelle passée le 9 juillet 1883 entre le ministre des travaux publics et la C^{ie} des chemins de fer de Paris à Lyon et à la Méditerranée.

ARTICLE 2.

Sont incorporés dans le réseau d'intérêt général, les chemins de fer d'intérêt local de : Maçon à Paray-le-Monial; de Chalon-sur-Saône à Lons-le-Saunier; de Bourg à Saint-Germain-du-Plain, d'Ambérieu à Montalieu, dont l'établissement a été déclaré d'utilité publique par décrets des 16 juin 1866, 30 mars 1867, 1^{er} décembre 1869 et 3 octobre 1872.

Il sera, s'il y a lieu, statué par décret rendu en Conseil d'Etat sur l'indemnité ou sur les dédommagements qui pourraient être dus aux départements de l'Ain, de l'Isère, du Jura, de Saône-et-Loire et du Rhône.

ARTICLE 3.

Le montant des travaux complémentaires que le ministre des travaux publics pourra autoriser sera fixé, chaque année, par un article de la loi de finances. Tout nouveau traité engageant le concours financier de la compagnie de Paris à Lyon et à la Méditerranée dans la construction et l'exploitation des lignes ferrées ne pourra être exécuté qu'après avoir été approuvé par une loi.

ARTICLE 4.

L'enregistrement des conventions annexées à la présente loi ne donnera lieu qu'à la perception du droit fixe de trois francs.

ARTICLE 5.

Tout député ou sénateur qui, au cours de son mandat, acceptera les fonctions d'administrateur d'une compagnie de chemin de fer, sera, par ce seul fait, considéré comme démissionnaire et soumis à la réélection.

20 NOVEMBRE 1883.

Loi approuvant la convention passée le 5 juin 1883, entre le ministre des travaux publics et la compagnie du chemin de fer du Nord.

ARTICLE PREMIER.

Est approuvée la convention provisoire passée, le 5 juin 1883, entre le ministre des travaux publics et la compagnie du chemin de fer du Nord.

ARTICLE 2.

Sont incorporés dans le réseau d'intérêt général, les chemins de fer d'intérêt local ci-après énumérés : Don à Hénin-Liétard; Valenciennes à Douzies; Saint-Just à Cambrai; Marcoing à Masnières; Abancourt

au Tréport; Frévent à Gamache; Saint-Omer-en-Chaussée à Abancourt; Roehy-Condé à Saint-Just; Compiègne à Roye; Breteuil (gare) à Breteuil (ville); Estrées-Saint-Denis à Verberie; Rivecourt à Ormoy-Villers, avec raccordement près de Crépy, avec la ligne de Chantilly à Crépy; Gisors à Beauvais; Beauvais (la rue Saint-Pierre) à Clermont; Clermont à Estrées-Saint-Denis; Doullens à Arras; Frévent à Bouquemaison, et Bouquemaison à Doullens; Bully-Grenay à Brias; Canaples à Amiens; Ermont à Méry-sur-Oise et raccordement sur Valmondois; dont l'établissement a été déclaré d'utilité publique par décrets des 15 mai et 18 décembre 1869; 6 juin et 30 octobre 1872; 2 mai, 7 juillet, 11 septembre et 8 octobre 1873; 13 janvier 1874, 19 juin 1875, 24 février et 10 septembre 1876 et 12 décembre 1877.

Il sera, s'il y a lieu, statué par décret rendu en Conseil d'Etat, sur l'indemnité ou sur les dédommagements qui pourront être dus aux départements de l'Oise; du Pas-de-Calais; de la Somme, du Nord, de Seine-et-Oise et de la Seine-Inférieure.

ARTICLES 3 et 4.

(Semblables à ceux de la loi de même date relative à la compagnie P.-L.-M.)

20 NOVEMBRE 1883.

Loi approuvant la convention passée le 9 juin 1883, entre le ministre des travaux publics et la compagnie des chemins de fer du Midi.

ARTICLE PREMIER.

Est approuvée la convention provisoire passée le 9 juin 1883, entre le ministre des travaux publics et la compagnie du chemin de fer du Midi et du canal latéral à la Garonne.

ARTICLES 2 et 3.

(Semblables aux articles 3 et 4 de la loi de même date relative à la Compagnie P.-L.-M.)

20 NOVEMBRE 1883.

Loi approuvant la convention passée le 11 juin 1883, entre le ministre des travaux publics et la compagnie des chemins de fer de l'Est.

ARTICLE PREMIER.

Est approuvée la convention provisoire passée le 11 juin 1883, entre le ministre des travaux publics et la Compagnie des chemins de fer de l'Est

ARTICLES 2 et 3.

(Semblables aux articles 3 et 4 de la loi de même date relative à la compagnie P.-L.-M.)

20 NOVEMBRE 1883.

Loi approuvant la convention passée le 28 juin 1883, entre le ministre des travaux publics et la Compagnie du chemin de fer de Paris à Orléans.

ARTICLE PREMIER.

Est approuvée la convention provisoire passée le

28 juin 1883, entre le ministre des travaux publics et la compagnie du chemin de fer de Paris à Orléans.

ARTICLES 2 et 3.

(Semblables aux articles 3 et 4 de la loi de même date, relative à la compagnie P.-L.-M.)

20 NOVEMBRE 1883.

Loi approuvant la convention passée le 17 juillet 1883, entre le ministre des travaux publics et la Compagnie des chemins de fer de l'Ouest.

ARTICLE PREMIER.

Est approuvée la convention provisoire passée le 17 juillet 1883, entre le ministre des travaux publics et la Compagnie des chemins de fer de l'Ouest.

ARTICLES 2 et 3.

(Semblables aux articles 3 et 4 de la loi de même date relative à la Compagnie P.-L.-M.)

Note : Par ces conventions — dont les textes sont trop étendus pour pouvoir prendre place dans notre *Annuaire*, et que nos lecteurs pourront trouver dans le *Bulletin des Lois* ou dans le *Journal officiel* aux numéros et dates indiqués — l'Etat s'est engagé, vis-à-vis des grandes compagnies de chemins de fer français, à parfaire, — le cas échéant — l'insuffisance de leurs recettes pour assurer aux actionnaires un dividende minimum et pour faire face aux intérêts.

Au delà d'un certain bénéfice, il doit y avoir partage, entre l'Etat et les Compagnies.

La durée de la garantie. L'importance du dividende minimum dû aux actions, le chiffre à partir duquel il y a partage entre les compagnies et l'Etat, sont des éléments qu'il est utile de connaître, pour l'appréciation de la valeur de ces actions.

On n'est, généralement pas fixé d'une manière exacte sur ces différents renseignements et nous avons pensé qu'il serait intéressant d'en donner ci-après, le tableau complet :

1° Expiration des concessions :

Nord.	31	Décembre	1950
Est.	26	Novembre	1954
Ouest.	31	Décembre	1956
Orléans.	31	—	—
P.-L.-M.	31	—	1958
Midi.	31	—	1960

2° Dates du droit de rachat par l'Etat :

Nord.	1 ^{er}	Janvier	1867
Est.	27	Novembre	1870
Ouest.	1 ^{er}	Janvier	1884
Orléans.	1 ^{er}	Janvier	1873
P.-L.-M.	1 ^{er}	—	1875
Midi.	1 ^{er}	—	1877

3° Revenu assuré aux actionnaires pour le calcul de la garantie de l'Etat.

	Total	par action
Nord.	28.400.000 fr.	54 fr. 60
Est.	20.750.000 fr.	35 fr. 50
Ouest.	11.500.000 »	38 » 50
Orléans.	33.600.000 »	56 »
P.-L.-M.	41.000.000 »	58 »
Midi.	12.500.000 »	30 »

4° Revenu réservé aux actionnaires avant le partage des bénéfices.

Nord.	46.462.500 fr.	87 fr.50
Est.	22.500.000 »	50 50
Ouest.	15.000.000 »	50 »
Orléans.	43.200.000 »	72 »
P.-L.-M.	54.000.000 »	67 50
Midi.	15.000.000 »	60 »

5° Expiration de la durée de garantie :

Nord.	31 Décembre	1914
Est.	31 —	1934
Ouest.	31 —	1935
Orléans.	31 —	1956 ⁽¹⁾
Lyon.	31 —	1914
Midi.	31 —	1960 ⁽¹⁾

11 AVRIL 1888

Loi qui modifie les articles 105 et 108 du Code de commerce.

ARTICLE PREMIER.

Les articles 105 et 108 du Code de commerce sont remplacés par les articles suivants :

« Art. 105. La réception des objets transportés et le paiement du prix de la voiture éteignent toute action contre le voiturier pour avarie ou perte partielle, si, dans les trois jours, non compris les jours fériés, qui suivent celui de cette réception et de ce paiement, le destinataire n'a pas notifié au voiturier par acte extrajudiciaire ou par lettre recommandée sa protestation motivée.

« Toutes stipulations contraires sont nulles et de nul effet. Cette dernière disposition n'est pas applicable aux transports internationaux. »

« Art. 108. Les actions pour avaries, pertes ou retards, auxquelles peut donner lieu contre le voiturier le contrat de transport, sont prescrites dans le délai d'un an, sans préjudice des cas de fraude ou d'infidélité.

« Toutes les autres actions auxquelles ce contrat peut donner lieu, tant contre le voiturier ou le commissionnaire que contre l'expéditeur ou le destinataire, aussi bien que celles qui naissent des dispositions de l'article 541 du Code de procédure civile, sont prescrites dans le délai de cinq ans.

« Le délai de ces prescriptions est compté, dans le cas de perte totale, du jour où la remise de la marchandise aurait dû être effectuée, et, dans tous les autres cas, du jour où la marchandise aura été remise ou offerte au destinataire.

« Le délai pour intenter chaque action récursoire est d'un mois. Cette prescription ne court que du jour de l'exercice de l'action contre le garanti.

« Dans le cas de transports faits pour le compte de l'Etat, la prescription ne commence à courir que du jour de la notification de la décision ministérielle emportant liquidation ou ordonnancement définitif.

ARTICLE 2.

Dans les cas prévus par la présente loi, les prescriptions commencées au moment de la promulgation seront acquises par cinq ans à dater de cette promulgation, si, d'après la loi antérieure, il reste un temps plus long à courir.

(1) Un arrêt du Conseil d'Etat du 12 janvier 1895 (Daloz 1896-3-12) a mis fin à la discussion qui s'était élevée au sujet de l'expiration de la période de garantie par l'Etat.

ARTICLE 3.

La présente loi est applicable aux colonies de la Martinique, de la Guadeloupe et de la Réunion.

23 JANVIER 1889

Décret qui modifie l'article 10 de l'Ordonnance du 15 novembre 1846 portant règlement sur la Police, la Sûreté et l'Exploitation des Chemins de fer,

ARTICLE PREMIER.

L'article 10 ci-dessus visé de l'Ordonnance du 15 novembre 1846 est modifié de la manière suivante :

« Art. 10. Il est interdit d'affecter au transport des voyageurs aucune locomotive, tender ou voiture montés sur des roues en fonte cerclées ou non en fer ou en acier.

« Les wagons de marchandises non munis de freins et montés sur roues en fonte coulées en coquilles ou cerclées en fer ou en acier pourront être placés dans les trains mixtes dont la vitesse normale de marche ne dépassera pas, à moins d'autorisation spéciale du ministre des Travaux publics, quarante-cinq kilomètres à l'heure. »

15 JUILLET 1889.

Loi sur le recrutement de l'armée.

ARTICLE 51.

En cas de mobilisation, nul ne peut se prévaloir de la fonction ou de l'emploi qu'il occupe pour se soustraire aux obligations de la classe à laquelle il appartient.

Sont seuls autorisés à ne pas rejoindre immédiatement, dans le cas de convocation par voie d'affiches et de publication sur la voie publique, les titulaires des fonctions et emplois désignés aux tableaux A, B et C de la présente loi, sous la condition qu'ils occupent ces fonctions ou emplois depuis six mois au moins.

Les fonctionnaires et agents portés au tableau A, qui ne relèvent pas déjà des ministres de la Guerre ou de la Marine, sont mis à la disposition de ces ministres et attendent leurs ordres dans leur situation respective.

Les fonctionnaires et agents du tableau B, qui ne comptent plus dans la réserve de l'armée active, et les fonctionnaires et agents du tableau C, même appartenant à la réserve de l'armée active, ne rejoignent leurs corps que sur ordres spéciaux.

Les hommes autorisés à ne pas rejoindre immédiatement sont, dès la publication de l'ordre de mobilisation, soumis à la juridiction des tribunaux militaires, par application de l'article 57 du Code de justice militaire.

Tableau A

Personnel placé sous les ordres des ministres de la Guerre et de la Marine ou mis à leur disposition en cas de mobilisation.

Ministère des Travaux publics.

Non compris l'administration centrale et les cantonniers faisant partie de la réserve de l'armée active.

Chemins de fer.

Sections techniques.
Personnel de l'exploitation technique.
Administration centrale.

Tableau B

SERVICES PUBLICS

Désignation des fonctionnaires et agents qui, en cas de mobilisation, sont autorisés à ne pas rejoindre immédiatement quand ils n'appartiennent pas à la réserve de l'armée active.

Ministère des Travaux publics.

Directeurs.
Chefs de bureau.

Chemins de fer.

Personnel sédentaire : Contontieux, Service des titres.

Tableau C

27 DÉCEMBRE 1890.

Loi complétant l'article 1780 du Code civil
(Contrat de louage) (*)

ARTICLE PREMIER.

L'article 1780 du code civil (dont voici la teneur):
1780 « On ne peut engager ses services qu'à temps ou pour une entreprise déterminée. »
est complété comme il suit :

Le louage de services, fait sans détermination de durée, peut toujours cesser par la volonté d'une des parties contractantes. — Néanmoins la résiliation du contrat par la volonté d'un seul des contractants peut donner lieu à des dommages-intérêts. — Pour la fixation de l'indemnité à allouer, le cas échéant, il est tenu compte des usages, de la nature des services engagés, du temps écoulé, des retenues opérées et des versements effectués en vue d'une pension de retraite, et, en général de toutes les circonstances qui peuvent justifier l'existence et déterminer l'étendue du préjudice causé. — Les parties ne peuvent renoncer à l'avance au droit éventuel de demander des dommages-intérêts en vue des dispositions ci-dessus. — Les contestations auxquelles pourra donner lieu l'application des paragraphes précédents, lorsqu'elles seront portées devant les tribunaux civils et devant les cours d'appel seront instruites comme affaires sommaires et jugées d'urgence.

ARTICLE 2.

Dans le délai d'une année, les compagnies et administrations de chemins de fer devront soumettre à l'homologation ministérielle les règlements de leurs caisses de retraites et de secours.

(*) Voir la loi du 10 avril 1902, page 1016.

26 MARS 1897.

Loi ayant pour objet d'autoriser des dérogations à l'article 4 de la loi du 15 juillet 1845, en ce qui concerne les clôtures et barrières des chemins de fer.

ARTICLE PREMIER.

Par dérogation à l'article 4 de la loi du 15 juillet 1845 sur la police des chemins de fer, le ministre des Travaux publics peut, sur tout ou partie des chemins de fer d'intérêt général, dispenser d'établir ou de maintenir des clôtures fixes le long des voies ferrées et des barrières mobiles à la traversée des routes de terre peu fréquentées, toutes les fois que cette mesure lui paraît compatible avec la sûreté de l'exploitation et la sûreté du public.

ARTICLE 2.

La dispense des clôtures ne peut pas être accordée :

- 1° Sur les lignes ou sections de lignes où circulent plus de trois trains dans une heure ;
- 2° Dans la traversée des lieux habités ;
- 3° Dans les parties contiguës à des chemins publics, lorsque la voie est en déblai, à niveau ou à remblai de moins de deux mètres ;
- 4° Sur 50 mètres de longueur au moins de chaque côté des passages à niveau ;
- 5° Aux abords des stations, haltes ou arrêts.

ARTICLE 3.

Pour les chemins de fer dont les projets n'ont pas encore fait l'objet d'une enquête d'utilité publique, en vertu des ordonnances du 18 février 1835, ou du 15 février 1835, si le ministre se propose d'accorder des dispenses de clôtures ou de barrières, mention en est faite dans les pièces de l'enquête.

Pour les chemins de fer déjà construits ou qui ont déjà fait l'objet d'une enquête d'utilité publique, la décision ministérielle n'est rendue qu'après une instruction dans laquelle l'administration exploitante, le préfet et le conseil général du département traversé, ainsi que le conseil général des ponts et chaussées, sont appelés à donner leur avis.

ARTICLE 4.

Les dispenses accordées n'ont qu'un caractère provisoire, le ministre des travaux publics conservant le droit de prescrire, à toute époque et lorsqu'il le reconnaît nécessaire, l'établissement ou le rétablissement des clôtures fixes et de barrières mobiles sur toute ligne ou section de ligne.

ARTICLE 5.

La loi du 27 décembre est abrogée.

31 JUILLET 1897.

Décret portant règlement d'administration publique pour l'exécution de l'article 5 de la loi du 29 mars 1897 concernant le droit de timbre établi sur les cartes, bons ou permis de circulation en chemin de fer.

ARTICLE PREMIER.

Le droit établi par l'article 5 de la loi du 29 mars 1897 est acquitté au moyen de l'apposition de timbres.

ARTICLE 2.

Ces timbres sont, avant tout usage des cartes, bons et permis, annulés à l'encre grasse par les agents des compagnies de chemins de fer et de l'administration des chemins de fer de l'Etat, au moyen d'une griffe faisant connaître la date de l'oblitération et le nom de l'administration de chemins de fer à laquelle appartiennent ces agents.

Les droits applicables aux cartes, bons ou permis collectifs peuvent être acquittés au moyen de l'apposition d'un timbre unique d'une valeur égale au montant des divers droits exigibles.

ARTICLE 3.

Les cartes, bons et permis de circulation non sujets au timbre indiquent la qualité du titulaire ainsi que la disposition, soit du cahier des charges, soit du tarif ou de la décision ministérielle en vertu de laquelle ils ont été accordés.

Il est dressé de ces dispositions ou décisions une liste dont l'administration du Timbre reçoit communication.

ARTICLE 4.

Les dispositions du présent décret sont applicables en ce qui concerne les cartes, bons ou permis pour un seul voyage direct ou d'aller et retour à partir du 1^{er} août 1897, et, en ce qui concerne les cartes valables pour un temps ou permanentes à partir du 1^{er} janvier 1898.

24 MAI 1898

Décret fixant la composition de cadres du personnel de la police spéciale de chemins de fer.

ARTICLE PREMIER

Les cadres personnel de la police spéciale des chemins de fer seront fixés à l'avenir comme suit :

2 commissaires spéciaux attachés à la direction de la sûreté générale, au traitement maximum de 8,000 francs ;

11 commissaires spéciaux hors classe, au traitement de 7,000 francs ;

18 commissaires spéciaux de classe exceptionnelle, au traitement de 6,000 francs ;

44 commissaires spéciaux ou commissaires spéciaux adjoints de 1^{re} classe, au traitement de 4,800 francs.

74 commissaires spéciaux ou commissaires spéciaux adjoints de 2^e classe, au traitement de 3,600 francs.

137 commissaires spéciaux ou commissaires spéciaux adjoints de 3^e classe ou inspecteurs spéciaux de 1^{re} classe, au traitement de 2,400 francs ;

51 commissaires spéciaux ou commissaires spéciaux adjoints de 4^e classe ou inspecteurs spéciaux de 2^e classe, au traitement de 1,800 francs ;

ARTICLE 2.

Aucune promotion ne pourra avoir lieu que d'une classe à la classe immédiatement supérieure, et, en aucun cas, cet avancement ne pourra être donné que si le fonctionnaire compte au moins deux ans de service dans sa classe.

ARTICLE 3.

Sont et demeurent abrogées toutes les dispositions antérieures contraires au présent décret.

ARTICLE 4.

Sont et demeurent également rapportées les dispositions de l'article 2 du décret du 9 mars 1898, supprimant les frais de bureau alloués aux commissaires de la police municipale et les convertissant en traitements soumis à la retenue pour les pensions civiles.

7 JUIN 1898

Décret fixant la composition du personnel de la police spéciale des chemins de fer chargé du service des gares de Paris.

ARTICLE PREMIER

Le personnel de la police spéciale des chemins de fer chargé du service des gares de Paris est composé de la manière suivante :

Gare de l'Est.

1 commissaire spécial de police, au traitement de 6,000 francs.

1 commissaire spécial de police adjoint, au traitement de 3,600 francs.

4 inspecteurs spéciaux, au traitement de 2,400 francs.

Gare de la Bastille

1 commissaire spécial de police adjoint, au traitement de 3,600 francs.

1 inspecteur spécial de police, au traitement de 2,400 francs.

Gare de Lyon.

1 commissaire spécial de police, au traitement de 6,000 francs.

1 commissaire spécial de police adjoint, au traitement de 3,600 francs.

5 inspecteurs spéciaux de police, au traitement de 2,400 francs.

Gare du Nord.

1 commissaire spécial de police, au traitement de 6,000 francs.

1 commissaire spécial de police adjoint, au traitement de 3,600 francs ;

5 inspecteurs spéciaux de police, au traitement de 2,400 francs.

Gare d'Orléans.

1 commissaire spécial de police, au traitement de 6,000 francs.

1 commissaire spécial de police adjoint, au traitement de 3,600 francs.

4 inspecteurs spéciaux de police, au traitement de 2,400 francs.

Gare de l'Ouest (Saint-Lazare).

1 commissaire spécial de police, au traitement de 6,000 francs.

1 commissaire spécial de police adjoint, au traitement de 3,600 francs.

5 inspecteurs spéciaux de police, au traitement de 2,400 francs.

Gare de l'Ouest (Montparnasse).

1 commissaire spécial de police, au traitement de 6,000 francs.

1 commissaire spécial de police adjoint, au traitement de 3,600 francs.

4 inspecteurs spéciaux de police, au traitement de 2,400 francs.

1^{er} AOUT 1898*Arrêté concernant les heures d'ouverture et de fermeture des gares de petite vitesse (1).*

ARTICLE PREMIER

A partir du 1^{er} octobre 1898, les dispositions de l'article 13 de l'arrêté du 12 juin 1866, modifié ou complété par les arrêtés des 2 juin 1886, 16 février 1887, 9 mai et 2 décembre 1891, sont remplacées par les dispositions ci-après :

« Du 16 mars au 15 octobre, les gares seront ouvertes, pour la réception et la livraison de marchandises à petite vitesse, à 6 heures du matin au plus tard, et fermées au plus tôt à 6 heures du soir.

« Du 16 octobre au 15 mars, elles seront ouvertes à 7 heures du matin au plus tard, et fermées au plus tôt à 5 heures du soir.

« Par exception, les dimanches et jours fériés, les gares seront fermées à 9 heures du matin, tant à la réception qu'à la livraison des marchandises de petite vitesse, même de celles, expédiées par wagon complet, dont la manutention incombe au commerce.

« Toutefois, la réception et la livraison des animaux vivants, des volailles, du gibier, du poisson, des fruits et coquillages, de la viande abattue, de la bière, de la levure, du malt, du vin doux, de la glace à rafraîchir, des fruits et légumes frais, du lait, du beurre, du fromage et des œufs, auront lieu jusqu'à 10 heures.

« Les livraisons restant à faire avant la fin du dimanche ou jour férié, seront remises au jour suivant, sans qu'il soit perçu de droit de magasinage.

« Les marchandises à destination des gares pourvues d'un service de factage et de camionnage, et pour lesquelles la remise à domicile aura été prescrite par l'expéditeur, ne seront pas présentées au destinataire les dimanches et jours fériés, lorsque la demande aura été faite, soit par l'expéditeur sur sa déclaration d'expédition, soit par le destinataire. « Le fait de la demande dans les conditions ci-dessus dégage complètement soit la Direction des chemins de fer de l'Etat, soit la Compagnie pour les conséquences de la non-livraison des colis les dimanches et jours fériés.

« Le 14 juillet, à l'occasion de la Fête Nationale, les gares de petite vitesse seront fermées toute la journée, et le délai fixé pour la perception du droit de magasinage sera augmenté d'un jour. »

ARTICLE 2.

Le présent arrêté sera notifié aux Compagnies de chemins de fer et à la Direction des chemins de fer de l'Etat.

Il sera publié et affiché.

Les Préfets, les fonctionnaires et agents du contrôle seront chargés d'en surveiller l'exécution.

15 MARS 1899

Décret déterminant les conditions à remplir par les candidats à l'emploi de Commissaire de surveillance administrative des chemins de fer.

ARTICLE PREMIER.

Les articles 1^{er} et 3 du décret du 2 juillet 1894, modifié par le décret du 16 septembre 1897, sont remplacés par les dispositions suivantes :

(1) A la suite de cet arrêté une circulaire du 8 septembre qui en commente les dispositions a été adressée par le Ministre des Travaux publics aux compagnies des chemins de fer. En outre, certaines dérogations y ont été apportées par diverses décisions ministérielles, notamment en ce qui concerne la livraison des bestiaux, du lait, des denrées destinées aux halles de Paris, etc.

« Article 1^{er}. — Le personnel des commissaires de surveillance administrative des chemins de fer se recrute par la voie du concours.

« Les conditions du concours, ainsi que la liste des candidats admis à y prendre part, sont arrêtées par le ministre.

« Le nombre des places mises au concours est limité à celui des places disponibles ou devant le devenir dans le cours de l'année.

« Le quart de ces places est réservé aux officiers retraités des armées de terre et de mer.

« Les candidats doivent être Français et avoir vingt-cinq ans au moins et trente ans au plus le 1^{er} janvier de l'année où a lieu le concours. Toutefois, la limite d'âge de trente ans est reportée à trente-cinq ans pour les agents du ministère des Travaux publics comptant au moins cinq ans de services admissibles pour la retraite.

« La limite d'âge est fixée à cinquante ans pour les officiers des Armées de terre et de mer retraités et pour ceux qui doivent réunir les conditions exigées pour avoir droit à la retraite dans l'année du concours ou dans la suivante. La nomination de ces derniers ne peut avoir lieu qu'après la liquidation de leur pension de retraite.

« Nul ne peut être admis à concourir plus de trois fois.

« Article 3. — Il est dressé deux listes d'admissibilité par ordre de mérite : l'une comprend les candidats officiers retraités, et l'autre les candidats ne rentrant pas dans cette catégorie. Ces listes sont approuvées par le ministre, qui pourvoit aux emplois vacants, en suivant l'ordre du classement, à raison d'un candidat de la première liste pour trois de la seconde.

« En cas d'insuffisance du nombre des admissibles dans l'une des catégories, le ministre peut pourvoir aux vacances à l'aide des admissibles de l'autre liste.

« Les officiers en retraite peuvent choisir la catégorie dans laquelle ils désirent concourir. Leur déclaration doit être adressée au ministre avant le concours, et, une fois les opérations commencées, ils ne peuvent revenir sur leur option. En l'absence de déclaration à cet égard, ils sont classés au titre militaire. »

ARTICLE 2

Le ministre des Travaux publics est chargé de l'exécution du présent décret.

21 MARS 1899

Arrêté déterminant les conditions à remplir par les candidats à l'emploi d'Inspecteur particulier de l'exploitation commerciale des chemins de fer.

ARTICLE PREMIER

Les conditions à remplir par les candidats au concours prévu par l'article 12 du décret du 30 mai 1895, pour l'admission à l'emploi d'inspecteur particulier de l'exploitation commerciale des chemins de fer, sont fixées ainsi qu'il suit :

ARTICLE 2

Les candidats doivent être Français et avoir satisfait à la loi sur le recrutement de l'armée, ils doivent avoir vingt-cinq ans au moins et trente ans au plus le 1^{er} janvier de l'année où a lieu le concours. Toutefois, cette limite d'âge est reculée :

1^o De cinq années, pour les agents du ministère des Travaux publics comptant au moins cinq ans de services admissibles pour la retraite ;

2^o De une, deux, trois, quatre ou cinq années au

maximum, pour les candidats justifiant de une, deux, trois, quatre ou cinq années de présence sous les drapeaux, sans que la surlimite ainsi prévue puisse s'ajouter à celle accordée au paragraphe 1^{er} ci-dessus ;

3^e De vingt années pour les officiers des armées de terre et de mer retraités et pour ceux qui réuniraient les conditions exigées pour avoir droit à la retraite dans l'année du concours ou dans la suivante.

ARTICLE 3.

Il sera dressé une liste d'admissibilité unique, établie par ordre de mérite, et sans tenir compte de l'origine des divers candidats.

ARTICLE 4.

Sont rapportées toutes les dispositions contraires à celles du présent arrêté, et notamment les paragraphes 2 et 3 de l'article 2 de l'arrêté susvisé du 10 février 1878.

ARTICLE 5.

Parmesure transitoire, et pour le prochain concours seulement, la limite d'âge imposée aux candidats autres que les officiers retraités sera reculée, pour ceux qui justifieront de services civils ou militaires admissibles pour la retraite, d'un nombre d'années égal à celui de ces années de services antérieurs.

4 NOVEMBRE 1899 (1)

Arrêté ministériel relatif à la durée du travail et du repos des mécaniciens et chauffeurs.

ARTICLE PREMIER.

Sur les réseaux ci-dessous désignés, la durée du travail et des repos des mécaniciens et chauffeurs est régie par les dispositions suivantes :

ARTICLE 2.

La journée de travail doit contenir, en moyenne dix heures de travail effectif au plus et dix heures de grand repos au moins, de telle sorte que dix jours consécutifs quelconques d'un roulement, comptés de minuit à minuit, ne contiennent pas plus de cent heures de travail effectif, et renferment un total de grands repos au moins égal à cent heures. Chaque période de travail doit être comprise entre deux grands repos, séparés par un intervalle d'au plus dix-sept heures, et ne pas contenir plus de douze heures de travail effectif.

ARTICLE 3.

Seuls sont considérés comme grands repos ceux ayant une durée ininterrompue de dix heures au moins à la résidence de l'agent et de sept heures au moins hors de sa résidence. Il ne peut y avoir plus de deux grands repos consécutifs inférieurs à dix heures, et la durée totale de deux grands repos consécutifs quelconques doit être de dix-sept heures au moins.

Tous les dix jours, en moyenne, il doit y avoir à la résidence un grand repos de vingt-quatre heures au moins : l'intervalle entre deux de ces repos consécutifs, ne peut être supérieur à vingt jours. Durant ces grands repos, les agents sont dispensés de tout service et peuvent s'absenter de leur résidence. Ces jours de repos ne seront comptés que pour dix heures dans le calcul de la moyenne décennale fixée à l'article 2.

Pour les agents dont le service ne comporte pas de couchers hors de la résidence, le nombre des repos de vingt-quatre heures ci-dessus définis peut être réduit à un par quinzaine en moyenne.

ARTICLE 4.

On compte comme travail effectif tout le temps pendant lequel les agents sont tenus de rester sur leur machine ou de ne pas s'en éloigner, ou ont un travail quelconque à effectuer dans les gares, dépôts et ateliers.

Les laps de temps alloués pour les opérations que les mécaniciens et chauffeurs peuvent avoir à effectuer avant le départ, ou après l'arrivée sont, pour chaque train, indiqués.

Sur les roulements, lorsque l'intervalle entre l'arrivée d'un train et le départ des suivants ne dépasse pas une heure et demie, cet intervalle est compté entièrement comme travail.

En ce qui concerne les réserves, les périodes pendant lesquelles les agents ont un travail quelconque à effectuer sont comptées comme travail effectif ; celles pendant lesquelles les agents restent inoccupés au dépôt, à la disposition, peuvent être considérées comme des repos ; mais elles sont comptées pour un quart de leur durée dans le calcul de la durée décennale du travail effectif fixé à l'article 2. Les périodes de réserve à la résidence, intercalées dans le service des trains, sont précédées, comme les périodes de travail effectif d'un grand repos pris au domicile.

ARTICLE 5.

Les compagnies doivent soumettre à l'administration les tableaux et graphiques de roulements.

Des copies conformes de ces tableaux et graphiques doivent être affichées d'une façon apparente dans les dépôts, de manière à les porter à la connaissance des mécaniciens et chauffeurs.

ARTICLE 6.

Il ne peut être dérogé, dans les tableaux de roulement ou dans le service des trains facultatifs et des machines de réserve, aux prescriptions du présent arrêté, que dans des cas spéciaux pleinement justifiés par les nécessités du service, et sous réserve, pour les roulements du service normal, de l'autorisation de l'administration.

ARTICLE 7.

Si, en réserve et par suite de circonstances imprévues ou accidentelles, le travail des mécaniciens et chauffeurs excède les limites prescrites par le présent arrêté, chaque compagnie doit en informer le service du contrôle par un compte rendu adressé le 10 de chaque mois pour le mois précédent, à l'ingénieur en chef du contrôle de l'exploitation technique. Ces comptes rendus font ressortir les différences entre le travail prévu et le travail réellement effectué. Des extraits en sont affichés dans les dépôts.

L'ingénieur en chef du contrôle de l'exploitation technique prescrit à la Compagnie de prendre les mesures nécessaires pour faire disparaître, sans retard, les causes permanentes qui amèneraient des dérogations réitérées aux prescriptions du présent arrêté. Les suites données à ces observations sont signalées à l'administration par le service du contrôle, qui propose en outre les mesures nécessaires pour compléter celles déjà prises par les Compagnies, dans le cas où il les jugerait insuffisantes.

(1) Modifié par l'arr. du 20 mai 1902, voir page 1016.

ARTICLE 8.

En aucun cas et sous aucun prétexte, les mécaniciens et les chauffeurs ne peuvent invoquer la prolongation de la durée de leur travail pour abandonner le service public qu'ils sont chargés d'assurer. Mais ils doivent rendre compte à leur chef, aussitôt que possible, de toutes les dérogations au présent arrêté qui se sont produites au cours de leurs travail, en inscrivant leurs observations sur un registre spécial ouvert à cet effet dans chaque dépôt.

ARTICLE 9.

Les roulements en vigueur, les bulletins de traction et les registres mentionnés à l'article précédent sont constamment tenus à la disposition des ingénieurs du contrôle et des agents sous leurs ordres.

ARTICLE 10.

Un délai de deux mois est imparti aux compagnies pour assurer l'exécution intégrale du présent arrêté.

8 JANVIER 1900

Circulaire ministérielle adressée à MM. les Inspecteurs généraux et Directeurs de contrôle.

Les arrêtés ministériels des 26 octobre 1895 et 16 janvier 1896, relatifs à l'organisation et au fonctionnement du contrôle des chemins de fer, disposent que les fonctionnaires et agents de ce service, ci-dessous désignés, doivent visiter au moins :

Les inspecteurs généraux, une fois par an « les principales entreprises de travaux en cours d'exécution et les principales gares du réseau » ;

Les ingénieurs en chef, une fois par an « les principales lignes et gares du réseau ».

Les ingénieurs ordinaires, une fois par trimestre « les lignes de quelque importance » et une fois par semestre « toutes les lignes de leur arrondissement ».

Les conducteurs des ponts et chaussées et les contrôleurs des mines, une fois par mois « toutes les lignes de leurs subdivisions ».

Les contrôleurs du travail, une fois par an « les dépôts et ateliers du réseau, ainsi que les dortoirs et réfectoires y attenants » ;

Les commissaires de surveillance administrative une fois par mois « toute leur circonscription ».

Quant aux contrôleurs comptables répartis dans le service au contrôle pour réunir et tenir à jour, sous la direction de leurs chefs hiérarchiques, des renseignements divers et pour opérer des vérifications sur place et à l'improviste, il est de leur essence d'opérer de fréquents déplacements.

J'ai constaté que les dispositions ci-dessus n'étaient pas, au grand détriment de l'action des contrôles, rigoureusement observées par suite de l'insuffisance des crédits alloués pour couvrir les frais de tournées des fonctionnaires et agents, aussi suis-je décidé à demander au Parlement les moyens financiers qu'exige le fonctionnement normal d'un aussi important service.

Je vous prie, en conséquence, de me faire connaître avec justifications détaillées, les crédits qui vous sont indispensables sur les chapitres 20 et 21 pour assurer ce fonctionnement.

Il importe, d'ailleurs, en attendant, de ne pas ajourner les tournées et déplacements utiles par crainte que les crédits mis à votre disposition ne soient épuisés avant la fin de l'exercice, les mesures nécessaires seront prises en temps opportun.

9 JANVIER 1900

Décret portant réorganisation du Comité de l'exploitation technique des chemins de fer. (J. O. 21 Janvier 1900.)

ARTICLE PREMIER.

Le comité de l'exploitation technique des chemins de fer, institué près du ministère des Travaux publics, est présidé par le ministre.

ARTICLE 2.

Le comité est composé du directeur des chemins de fer au ministère des travaux publics, du directeur des chemins de fer de l'Etat, des directeurs de contrôle de l'exploitation des chemins de fer, membres de droit, et de 22 membres nommés par arrêté ministériel.

Les 22 membres nommés par arrêté comprennent :
1 inspecteur général des ponts et chaussées ou des mines, vice-président ;

4 fonctionnaires du corps des mines ;

4 fonctionnaires du corps des ponts et chaussées ;

1 représentant de l'administration de la guerre ;

12 membres choisis parmi les personnes compétentes, dont 2 jurisconsultes et 3 anciens agents ayant appartenu respectivement aux services actifs de l'exploitation, de la voie et de la traction des réseaux de chemins de fer français.

Les concessionnaires de chemins de fer ou de tramways pourront être admis à présenter des observations orales au comité, dans les séances où seront discutées les affaires qui intéressent leur entreprise.

ARTICLE 3.

Les directeurs des services de contrôle d'exploitation des chemins de fer peuvent, en cas d'absence ou d'empêchement, être suppléés par l'un des ingénieurs en chef placés sous leurs ordres, qui alors a entrée au comité avec voix délibérative pour les affaires de son service.

Un des membres nommés par arrêté ministériel remplit les fonctions de secrétaire.

Deux secrétaires adjoints, pris parmi les ingénieurs des ponts et chaussées ou des mines, sont attachés en outre au comité, avec voix consultative.

ARTICLE 4.

Les ingénieurs adjoints à la direction des chemins de fer ont entrée au comité avec voix consultative.

Le rapporteur et le secrétaire de la commission centrale des machines à vapeur sont autorisés à assister aux séances du comité en qualité d'auditeurs.

ARTICLE 5.

Les membres du comité sont nommés pour deux ans ; les membres sortants peuvent être renommés. Le vice-président est nommé pour un an et peut être renommé.

ARTICLE 6.

Le comité examine les questions qui lui sont soumises par le ministre relativement à la police la sûreté, l'usage des chemins de fer et des ouvrages qui en dépendent.

Le comité pourra être appelé à donner son avis, notamment, sur les objets ci-après :

1° Règlement généraux et spéciaux d'exploitation ; applications et interprétation de ces règlements ;

2° Application en matière de chemins de fer des lois, décrets ou arrêtés relatifs aux accidents dont les ouvriers sont victimes, à la limitation du travail

des agents, aux contraventions commises par les exploitants ;

3° Accidents de chemins de fer, recherche de leurs causes ; mesures à prendre pour en éviter le retour ;

4° Entretien et perfectionnement du matériel fixe et du matériel roulant ;

5° Modifications et améliorations dans la marche et le service des trains ;

6° Inventions concernant les chemins de fer ;

7° Police des gares, de leurs cours ; classement et réglementation des passages à niveau ;

8° Conditions d'établissement et de fonctionnement des chemins de fer étrangers.

Toute initiative est laissée au comité pour faire lui-même les propositions qu'il lui paraîtrait utile de soumettre au ministre.

ARTICLE 7 (1).

Pour l'étude des questions qui pourraient être soumises au comité, le vice-président pourra former des commissions dans lesquelles il appellera, suivant les cas, les ingénieurs en chef et les ingénieurs ordinaire du contrôle, qui seront considérés comme aptes soit à donner des renseignements nécessaires, soit à apporter un concours particulièrement utile aux travaux de la commission.

Dans les mêmes circonstances et pour les mêmes motifs, des ingénieurs étrangers au service du contrôle et même au corps des ponts et chaussées ou des mines, pourront être désignés par le vice-président pour faire partie des commissions.

Le vice-président et le directeur des chemins de fer sont membres de droit de toutes les commissions.

ARTICLE 8.

Les réunions du comité ont lieu une fois par quinzaine, à jour et heures fixes. Des séances extraordinaires pourront être provoquées par le vice-président, sur l'initiative du ministre ou de sa propre initiative.

ARTICLE 9.

Si le vice-président est absent ou empêché, il est remplacé par le plus ancien des inspecteurs généraux des ponts et chaussées ou des mines, membre du comité.

Les délibérations sont prises à la majorité des voix.

En cas de partage, la voix du vice-président est prépondérante.

ARTICLE 10.

Les délibérations du comité sont envoyées au ministre avec les dossiers de chaque affaire. Elles sont en outre, transcrites par les soins du secrétaire sur le registre des délibérations.

1^{er} MARS 1901

Décret modifiant l'ordonnance du 15 novembre 1846, sur la police, la sûreté et l'exploitation des chemins de fer (2).

Article Premier.

Les titres I à IV (art. 1^{er} à 43) et VI à VIII art. 51 à 80) de l'ordonnance du 15 novembre 1846,

portant règlement d'administration publique, sur la police, la sûreté et l'exploitation, des chemins de fer sont modifiés de la façon suivante :

TITRE 1^{er}.

Des gares et de la voie.

ARTICLE PREMIER.

Les mesures de police destinées à assurer le bon ordre, tant dans l'intérieur des gares que dans leurs dépendances, seront réglées par des arrêtés du préfet du département.

Cette disposition s'appliquera notamment à l'entrée, au stationnement et à la circulation des voitures publiques ou particulières, destinées au transport des marchandises dans les cours dépendant des gares de chemins de fer.

Les arrêtés ainsi pris par les préfets ne seront exécutoires qu'en vertu de l'approbation du Ministre des Travaux Publics.

ARTICLE 2.

Le chemin de fer et les ouvrages qui en dépendent seront constamment entretenus en bon état. La Compagnie devra faire connaître au Ministre des Travaux Publics, dans la forme que celui-ci jugera convenable, les mesures qu'elle aura prises pour cet entretien.

Les voies et autres installations des gares devront être convenablement disposées pour la sûreté des manœuvres et de la circulation des trains.

Dans le cas où les mesures prises seraient insuffisantes pour assurer le bon entretien du chemin de fer, la sûreté de la circulation et la sécurité publique, le Ministre, après avoir entendu la Compagnie, prescrira celles qu'il juge nécessaires.

Dans le cas où, par suite de l'insuffisance des installations, le service ne serait pas régulièrement assuré, il sera procédé conformément aux dispositions de l'article 65.

ARTICLE 3.

Il sera placé, partout où besoin sera, des agents en nombre suffisant pour assurer la surveillance et la manœuvre des signaux, aiguilles et autres appareils de la voie ; en cas d'insuffisance, le nombre de ces agents sera fixé, la Compagnie entendue, par le Ministre des Travaux Publics, qui pourra prescrire que ceux de ses agents dont le service intéressant la sécurité aurait une importance particulière ne soient employés à aucun autre travail.

ARTICLE 4.

Partout où un chemin de fer sera traversé à niveau par une voie de terre, il sera établi des barrières, sauf les exceptions autorisées par le Ministre des Travaux Publics, conformément aux lois.

Le mode, la garde et les conditions de service des barrières seront réglés par le Ministre des Travaux Publics, sur la proposition de la Compagnie.

Lorsque le Ministre autorisera la traversée à niveau du chemin de fer par un autre chemin de fer ou par un tramway, il arrêtera, après avoir entendu les deux Compagnies, les dispositions techniques à prendre pour l'établissement et l'exploitation de ces traversées.

ARTICLE 5.

Si l'établissement de contre-rails est jugé nécessaire dans l'intérêt de la sûreté publique, la Compagnie sera tenue d'en placer sur les points qui seront désignés par le Ministre des Travaux Publics.

(1) Modifié par le décret du 25 février 1903, voir page 1016.

(2) Ce décret remplace celui qui a été publié dans le numéro du *Journal Officiel* du 4 mars 1901 et qui contenait diverses erreurs.

ARTICLE 6.

Les Gares et leurs abords devront être éclairés la nuit pendant la durée du service.

Le Ministre des Travaux Publics fixera, la Compagnie entendue, les conditions dans lesquelles les passages à niveau et les tunnels, s'il y a lieu, devront être éclairés.

TITRE II.

Du matériel employé à l'exploitation.

ARTICLE 7.

Les locomotives, les tenders et les véhicules de toute espèce entrant dans la composition des trains seront construits, après autorisation du Ministre des Travaux Publics, suivant les meilleurs modèles, avec des matériaux de première qualité. La Compagnie devra produire, à l'appui de sa demande en autorisation, les plans, dessins et tous les documents indiqués par le Ministre.

Le Ministre déterminera les conditions auxquelles le matériel n'appartenant pas à la Compagnie exploitante pourra être admis à circuler sur le réseau de cette Compagnie.

ARTICLE 8.

Les locomotives, tenders ou véhicules de toute espèce entrant dans la composition des trains devront remplir les conditions que le Ministre des Travaux Publics jugera nécessaires pour assurer la sécurité des voyageurs et des agents pendant la circulation des trains et pendant leur formation.

ARTICLE 9.

Il sera tenu des états de service pour toutes les locomotives. Ces états seront inscrits sur des registres qui devront être constamment à jour et indiquer pour chaque machine, la date de sa mise en service, le travail qu'elle a accompli, les réparations ou modifications qu'elle a reçues et le renouvellement de ses diverses pièces.

Il sera tenu, en outre, pour les essieux de locomotives et tenders, des registres spéciaux sur lesquels, à côté du numéro d'ordre de chaque essieu, seront inscrits sa provenance, la date de sa mise en service, l'épreuve qu'il peut avoir subie, son travail, ses accidents et ses réparations.

Les registres mentionnés aux deux paragraphes ci-dessus seront représentés, à toute réquisition, aux ingénieurs et agents chargés de la surveillance du matériel et de l'exploitation.

Les essieux des véhicules de toute espèce porteront une marque au poinçon faisant connaître la provenance et la date de la fourniture.

ARTICLE 10.

Les locomotives ne pourront être mises en service qu'en vertu de l'autorisation délivrée par le service du contrôle et après avoir été soumises à toutes les épreuves prescrites par les règlements en vigueur.

ARTICLE 11.

Les locomotives devront être pourvues, sauf exception autorisée par le Ministre des Travaux Publics, d'appareils ayant pour objet d'arrêter les fragments de combustible tombant de la grille et d'empêcher la sortie des flammèches par la cheminée, ainsi que la production de fumée, incommodes pour les voyageurs ou pour le voisinage.

ARTICLE 12.

Les voitures destinées au transport des voyageurs devront être commodes et présenter les dispositions que le Ministre des Travaux Publics jugera nécessaires pour assurer la sécurité des voyageurs.

Le Ministre déterminera, la Compagnie entendue, quelles devront être les dimensions minima de la place affectée à chaque voyageur.

Toute voiture à voyageurs portera dans l'intérieur l'indication en chiffres apparents du nombre de places.

ARTICLE 13.

Aucune voiture pour les voyageurs ne sera mise en service sans une autorisation délivrée par le service du contrôle, après qu'il aura été constaté que la voiture satisfait aux conditions de l'article précédent.

L'autorisation de mise en service n'aura d'effet qu'après que l'estampille prescrite pour les voitures publiques par l'article 117 de la loi du 25 mars 1817 aura été délivrée par le directeur des contributions indirectes.

ARTICLE 14.

Les locomotives, les tenders et les véhicules de toute espèce devront porter : 1° la désignation en toutes lettres ou par initiales du chemin de fer auquel ils appartiennent ; 2° un numéro d'ordre. Les voitures de voyageurs porteront, en outre, l'indication de la classe de chaque compartiment et l'estampille délivrée par l'administration des contributions indirectes. Ces diverses indications seront placées d'une manière apparente sur la caisse ou sur les côtés du châssis.

ARTICLE 15.

Les locomotives, tenders et véhicules de toute espèce et tout le matériel d'exploitation seront constamment maintenus dans un bon état d'entretien.

La Compagnie devra faire connaître au Ministre des Travaux Publics, dans la forme que celui-ci jugera convenable, les mesures adoptées par elle à cet égard : en cas d'insuffisance, le Ministre, après avoir entendu les observations de la Compagnie, prescrira les dispositions qu'il jugera nécessaires au point de vue de la sécurité ou de l'hygiène publique.

Le ministre, la Compagnie entendue, pourra faire retirer de la circulation les locomotives, tenders et autres véhicules qui ne se trouveraient pas dans des conditions suffisantes pour assurer la sécurité de l'exploitation, ou qui, pour une cause quelconque, n'offriraient pas les garanties voulues pour la sûreté de l'exploitation.

TITRE III.

De la composition des trains.

ARTICLE 16.

Tout train ordinaire de voyageurs devra contenir en nombre suffisant des voitures de chaque classe, à moins d'une autorisation spéciale du ministre des Travaux Publics.

ARTICLE 17.

Chaque train de voyageurs, de marchandises ou mixte devra être accompagné :

1° D'un mécanicien et d'un chauffeur par machine ; le chauffeur devra être capable d'arrêter la machine, de l'alimenter et de manœuvrer les freins ;

2° Du nombre de conducteurs et de gardes-freins qui sera déterminé, suivant le nombre de véhicules, suivant les pentes et suivant les appareils d'arrêt ou de ralentissement, par le Ministre des Travaux Publics, sur la proposition de la Compagnie.

Sur le dernier véhicule de chaque train ou sur l'un des véhicules placés à l'arrière, il y aura toujours un frein et un conducteur chargé de le manœuvrer.

Lorsqu'il y aura plusieurs conducteurs dans un train, l'un d'entre eux devra toujours avoir autorité sur les autres.

Le maximum du nombre de véhicules pour chaque nature de trains transportant des voyageurs sera déterminé par le Ministre des Travaux Publics, sur la proposition de la Compagnie.

ARTICLE 18.

Par dérogation à l'article précédent, l'obligation d'avoir sur la machine un mécanicien et un chauffeur ne sera pas applicable aux trains légers, dont la mise en marche sera autorisée par le Ministre des Travaux Publics, sous la réserve que le conducteur chef du train se tiendra habituellement soit sur la machine, soit dans la première voiture du train, qu'il pourra dans tous les cas accéder facilement à la machine et qu'il sera en état de l'arrêter en cas de besoin.

En outre, lorsque les véhicules à voyageurs et à marchandises dont se compose un train léger seront tous munis d'un frein continu, le ministre pourra autoriser la suppression de l'obligation d'avoir, sur le dernier véhicule ou sur l'un des derniers véhicules, un conducteur spécial chargé de la manœuvre du frein.

Ne pourront être considérés comme trains légers que ceux dont les véhicules sont portés sur seize essieux au plus, non compris les essieux de la locomotive, s'il y en a une, mais y compris les essieux de la voiture motrice, si l'appareil moteur est contenu dans un des véhicules portant des voyageurs ou des marchandises.

ARTICLE 19.

Les locomotives devront être en tête des trains. Il ne pourra être dérogé à cette disposition que pour les manœuvres à exécuter dans les gares ou dans leur voisinage, pour les trains de service et pour le cas de secours ou de renfort. Dans ces cas spéciaux, la vitesse ne devra pas dépasser les limites fixées par le Ministre des Travaux Publics.

ARTICLE 20.

Les trains de voyageurs ne devront être remorqués que par une seule locomotive, sauf les cas où l'emploi d'une machine de renfort deviendrait nécessaire, soit pour la montée d'une rampe de forte inclinaison, soit par suite d'une affluence extraordinaire de voyageurs, de l'état de l'atmosphère, d'un accident ou d'un retard exigeant l'emploi de secours ou de tout autre cas préalablement déterminé par le Ministre des Travaux Publics.

Il sera, dans tous les cas, interdit d'atteler simultanément plus de deux locomotives à un train de voyageurs.

La machine placée en tête devra régler la marche du train.

Il devra toujours y avoir en tête de chaque train, entre le tender et la première voiture de voyageurs, au moins un véhicule ne portant pas de voyageurs ; cette obligation ne s'applique ni aux trains légers,

ni aux trains de secours, ni aux trains de composition spéciale qui en auront été dispensés par le Ministre des Travaux Publics.

Dans tous les cas où il sera attelé plus d'une locomotive à un train, mention en sera faite sur un registre à ce destiné, avec indication du motif de la mesure, de la gare où elle aura été jugée nécessaire et de l'heure à laquelle le train aura quitté cette gare.

Ce registre sera représenté, à toute réquisition, aux fonctionnaires et agents du contrôle.

ARTICLE 21.

Le Ministre des Travaux Publics, la Compagnie entendue, arrêtera les règles à suivre pour le transport des matières dangereuses (explosibles, inflammables, vénéreuses, etc.) et des matières infectes ; il déterminera notamment les cas dans lesquels le transport de ces marchandises dans un train de voyageurs est interdit.

ARTICLE 22.

Le Ministre des Travaux Publics déterminera, la Compagnie entendue, les précautions à prendre dans la formation des trains pour éviter, soit au départ ou à l'arrivée, soit pendant la marche, toute réaction dangereuse ou incommode entre les divers véhicules.

ARTICLE 23.

Les conducteurs et les gardes-freins seront mis en communication avec le mécanicien pour donner, en cas d'accident, le signal d'alarme par tel moyen qui sera autorisé par le Ministre des Travaux Publics, sur la proposition de la Compagnie.

Sauf les exceptions autorisées par le Ministre des Travaux Publics, les compartiments des voitures à voyageurs seront tous mis en communication avec le mécanicien ou le conducteur chef de train par un signal d'alarme en bon état de fonctionnement.

ARTICLE 24.

Pendant la nuit et pendant le jour, au passage des souterrains désignés par le Ministre des Travaux Publics, les fanaux devront être allumés, et les voitures destinées aux voyageurs devront être éclairées intérieurement.

Ces voitures devront être chauffées pendant la saison froide dans les conditions approuvées par le ministre.

En cas d'insuffisance des mesures adoptées par la Compagnie, en ce qui concerne l'éclairage ou le chauffage des trains et voitures, le Ministre prescrira, la Compagnie entendue, les dispositions qu'il jugera nécessaires.

Tout train transportant des voyageurs sera muni d'une boîte de secours dont la composition sera approuvée par le Ministre.

TITRE IV.

Du départ, de la circulation et de l'arrivée des trains.

ARTICLE 25.

Le Ministre des Travaux Publics déterminera, sur la proposition de la Compagnie pour les lignes à plusieurs voies, celles de ces voies qui seront affectées à la circulation de chaque sens, et, pour les lignes à une voie, les points de croisement.

Il ne pourra être dérogé, sous aucun prétexte, aux dispositions qui auront été prescrites par le Ministre, si ce n'est dans le cas où la voie serait interceptée et, dans ce cas, le changement devra être fait avec les précautions spéciales qui seront indiquées par les règlements de la Compagnie dûment homologués.

ARTICLE 26.

Avant le départ du train, le mécanicien s'assurera si toutes les parties de la locomotive et du tender sont en bon état.

En ce qui concerne les voitures et leurs freins, la même vérification sera faite dans les conditions déterminées par le règlement de la Compagnie.

Le signal du départ ne sera donné que lorsque les portières seront fermées.

Le train ne devra être mis en marche qu'après le signal du départ.

ARTICLE 27.

Aucun train ne pourra partir d'une gare ni y arriver avant l'heure déterminée par le règlement de service.

Les mesures propres à maintenir, entre les trains qui suivent, l'intervalle de temps ou l'espace nécessaire pour assurer la sécurité de la circulation seront déterminées par le Ministre des Travaux Publics, la Compagnie entendue.

Des signaux seront placés à l'entrée des gares, dans les gares et sur la voie, partout où cela sera jugé utile pour faire connaître aux mécaniciens s'ils doivent arrêter ou ralentir leur marche.

En cas d'insuffisance des signaux établis par la Compagnie, le Ministre prescrira, la Compagnie entendue, l'établissement de ceux qu'il jugera nécessaires.

ARTICLE 28.

Sauf le cas de force majeure ou de réparation de la voie, les trains ne pourront s'arrêter qu'aux gares ou aux lieux de stationnement autorisés.

Les voies affectées à la circulation des trains devront être couvertes par des signaux, ainsi qu'il est dit à l'article 32 ci-après, dans les cas où il y aura nécessité absolue d'y faire stationner momentanément des machines, des voitures ou des wagons.

ARTICLE 29.

Le Ministre des Travaux Publics déterminera, sur la proposition de la Compagnie, les mesures spéciales de précaution relatives à la circulation des trains sur les parties du chemin de fer qui offriraient un danger particulier.

Il déterminera également, sur la proposition de la Compagnie, la vitesse maximum que les trains de toute nature pourront prendre sur les diverses parties de chaque ligne.

ARTICLE 30.

Le Ministre des Travaux Publics prescrira, sur la proposition de la Compagnie, les mesures spéciales de précaution à prendre pour l'expédition et la marche des trains extraordinaires.

Dès que l'expédition d'un train extraordinaire aura été décidée, déclaration devra en être faite immédiatement aux agents du contrôle et fonctionnaires, désignés par le Ministre des Travaux Publics, avec indication du motif de l'expédition du train et de son horaire.

ARTICLE 31.

Des agents chargés de l'entretien et de la surveillance de la voie seront placés sur la ligne en nombre suffisant pour assurer la libre circulation des trains.

Ces agents seront pourvus, le jour et la nuit, de signaux d'arrêt et de ralentissement.

Des agents seront en outre placés à des endroits déterminés pour la manœuvre des signaux fixes et, s'il y a lieu, pour l'annonce des trains de proche en proche.

En cas d'insuffisance, le Ministre des Travaux Publics réglera le nombre des agents de ces diverses catégories, la Compagnie entendue.

ARTICLE 32.

Dans le cas où soit un train, soit une machine isolée s'arrêterait accidentellement sur la voie, des signaux de protection seront faits dans des conditions déterminées par les règlements de la Compagnie dûment homologués.

Les mécaniciens, les conducteurs-chefs et les conducteurs devront être munis pendant leur service des signaux indiqués par ces règlements.

Des précautions spéciales seront prises pour garantir la sécurité des trains dans le cas où il deviendrait impossible de maintenir leur vitesse normale.

ARTICLE 33.

Lorsque des travaux de réparation seront effectués sur une voie, ils devront être protégés par des signaux d'arrêt ou de ralentissement.

ARTICLE 34.

Lorsque, par suite d'un accident, de réparation ou de toute autre cause, la circulation devra s'effectuer momentanément sur une seule voie, il devra être placé un garde auprès des aiguilles de chacun des changements de voie extrêmes.

Les gardes ne laisseront les trains s'engager dans la voie unique réservée à la circulation que dans les conditions prescrites par les règlements ou ordres de service.

Il sera donné connaissance au service du contrôle des mesures prises pour assurer la circulation sur la voie unique.

ARTICLE 35.

La Compagnie sera tenue de faire connaître au Ministre des Travaux Publics le système de signaux qu'elle aura adoptés, ou qu'elle se propose d'adopter pour les cas prévus par le présent titre. Le Ministre prescrira les modifications qu'il jugera nécessaires.

ARTICLE 36.

Le mécanicien devra porter constamment son attention sur l'état de la voie, arrêter ou ralentir la marche en cas d'obstacles, suivant les circonstances, se conformer aux signaux qui lui seront transmis et signaler au premier arrêt les anomalies qu'il aura remarquées; il surveillera toutes les parties de la machine, la tension de la vapeur et le niveau d'eau de la chaudière. Il veillera à ce que rien n'embarrasse la manœuvre des freins dont il a la disposition.

ARTICLE 37.

Les mesures de précaution à observer par le mécanicien aux approches et aux passages des bifurcations, embranchements ou traversées de voies, seront fixées par des règlements approuvés par le Ministre des Travaux Publics.

Aux points de bifurcation, des signaux devront indiquer le sens dans lequel les aiguilles sont placées.

À l'approche des gares où le train doit s'arrêter, le mécanicien devra prendre les dispositions convenables pour qu'il ne dépasse pas le point où les voyageurs doivent descendre.

ARTICLE 38.

Avant la mise en marche, à l'approche des gares, des passages à niveau ou courbe ainsi que des autres passages à niveau et bifurcations désignés par le Ministre des Travaux Publics, à l'entrée et à la sortie des tranchées en courbe et des souterrains, le mécanicien devra faire jouer le sifflet pour avertir de l'approche du train.

Il se servira également du sifflet comme moyen d'avertissement, toutes les fois que la voie ne lui paraîtra pas complètement libre.

Le sifflet pourra être remplacé par un autre signal acoustique approuvé par le Ministre des Travaux Publics.

ARTICLE 39.

Aucune personne autre que le mécanicien et le chauffeur ne pourra monter sur la locomotive ou sur le tender, à moins d'une permission spéciale et écrite du directeur du chemin de fer ou de son délégué.

Seront exceptés de cette interdiction les ingénieurs des Ponts et Chaussées et les ingénieurs des Mines chargés du contrôle et les agents du contrôle technique. Les commissaires de surveillance administrative pourront également monter sur la locomotive ou le tender, en remettant au chef de la gare ou au conducteur principal du train une réquisition écrite ou motivée.

ARTICLE 40.

Sur des points qui seront désignés par le Ministre des Travaux Publics, la Compagnie entendue, des machines de secours ou de réserve devront être constamment entretenues en feu et prêtes à partir.

Les règles relatives au service de ces machines seront déterminées par le Ministre sur la proposition de la Compagnie.

ARTICLE 41.

Il y aura constamment, aux lieux de dépôt de^s machines, un wagon chargé de tous les agrès et outils nécessaires en cas d'accident.

Chaque train devra, d'ailleurs, être muni de ses outils les plus indispensables.

ARTICLE 42.

Aux gares qui seront désignées par le Ministre des Travaux Publics, il sera tenu des registres sur lesquels on mentionnera les retards des trains excédant des limites déterminées par le Ministre. Ces registres indiqueront la nature et la composition des trains, les points extrêmes de leur parcours, le numéro des locomotives qui les ont remorqués, les heures de départ et d'arrivée, les causes et la durée du retard.

Ces registres seront représentés, à toute réquisition, aux agents du contrôle.

ARTICLE 43.

Les horaires fixant la marche des trains ordinaires de toute nature seront soumis, par la Compagnie, à l'approbation du Ministre des Travaux Publics; à cet effet, avant leur mise en vigueur et dans les délais prescrits par le Ministre, la Compagnie les lui communiquera, ainsi qu'aux fonctionnaires désignés par lui et au service du contrôle.

Si, à la date annoncée pour la mise en vigueur de nouveaux horaires, le Ministre n'a pas notifié à la Compagnie son opposition, ces horaires pourront être appliqués à titre provisoire.

A toute époque, le Ministre des Travaux Publics pourra prescrire d'apporter aux horaires des trains les modifications ou additions qu'il jugera nécessaires

pour la sûreté de la circulation ou les besoins du public.

Les horaires des trains transportant des voyageurs seront portés à la connaissance du public, avant leur mise en vigueur, par des affiches placées dans les gares, dans les conditions fixées par le Ministre des Travaux Publics. Ces affiches devront mentionner ceux des trains contenant des voitures de toutes classes pour lesquels la Compagnie sera dispensée de faire le service des messageries.

TITRE V.

De la perception des taxes et des frais accessoires.

ARTICLE 44.

Aucune taxe, de quelque nature qu'elle soit, ne pourra être perçue par la Compagnie qu'en vertu d'une homologation du ministre des Travaux publics.

Les taxes perçues actuellement sur les chemins dont es concessions sont antérieures à 1835, et qui ne sont pas encore régularisées, devront l'être avant le 1^{er} avril 1847.

ARTICLE 45.

Pour l'exécution du § 1^{er} de l'article qui précède, la Compagnie devra dresser un tableau des prix qu'elle a l'intention de percevoir, dans la limite du maximum autorisé par le cahier des charges, pour le transport des voyageurs, des bestiaux, marchandises et objets divers, et en transmettre, en même temps, des expéditions au ministre des travaux publics, aux préfets des départements traversés par le chemin de fer et aux commissaires royaux (aujourd'hui inspecteurs principaux ou particuliers)

ARTICLE 46.

La Compagnie devra, en outre, dans le plus court délai, soumettre ses propositions au ministre des Travaux publics pour les prix de transport non déterminés par le cahier des charges, à l'égard desquels le ministre est appelé à statuer.

ARTICLE 47.

Quant aux frais accessoires, tels que ceux de chargement, de déchargement et d'entrepôt dans les gares et magasins du chemin de fer, et quant à toutes les taxes qui doivent être réglées annuellement, la Compagnie devra en soumettre le règlement à l'approbation du Ministre des Travaux Publics dans le dixième mois de chaque année. Jusqu'à décision, les anciens tarifs continueront à être perçus.

ARTICLE 48.

Les tableaux des taxes et des frais accessoires approuvés seront constamment affichés dans les lieux les plus apparents des gares et stations des chemins de fer.

ARTICLE 49.

Lorsque la Compagnie voudra apporter quelques changements aux prix autorisés, elle en donnera avis au Ministre des Travaux Publics, aux préfets des départements traversés et aux commissaires royaux (aujourd'hui inspecteurs principaux ou particuliers).

Le public sera, en même temps informé, par des affiches, des changements soumis à l'approbation du ministre.

A l'expiration du mois, à partir de la date de

l'affiche, lesdites taxes pourront être perçues, si, dans cet intervalle, le Ministre des Travaux Publics les a homologuées.

Si des modifications à quelques-uns des prix affichés étaient prescrites par le ministre, les prix modifiés devront être affichés de nouveau, et ne pourront être mis en perception qu'un mois après la date de ces affiches.

ARTICLE 50.

La Compagnie sera tenue d'effectuer avec soin, exactitude et célérité, et sans tour de faveur, les transports de marchandises, bestiaux et objets de toute nature qui lui sont confiés.

Au fur et à mesure que des colis, des bestiaux ou des objets quelconques arriveront au chemin de fer, enregistrement en sera fait immédiatement, avec mention du prix total dû pour le transport. Le transport s'effectuera dans l'ordre des inscriptions, à moins de délais demandés ou consentis par l'expéditeur et qui seront mentionnés dans l'enregistrement.

Un récépissé devra être délivré à l'expéditeur, s'il le demande, sans préjudice, s'il y a lieu, de la lettre de voiture. Le récépissé énoncera la nature et le poids des colis, le prix total du transport et le délai dans lequel ce transport devra être effectué.

Les registres mentionnés au présent article seront représentés à toute réquisition des fonctionnaires et agents chargés de veiller à l'exécution du présent règlement.

TITRE VI

Police et surveillance.

ARTICLE 51.

La surveillance de l'exploitation des chemins de fer s'exercera concurremment :

Par les ingénieurs des Ponts et Chaussées ou des Mines, les conducteurs des Ponts et Chaussées, les contrôleurs des Mines ;

Par les fonctionnaires du contrôle de l'exploitation commerciale ;

Par les commissaires de surveillance administrative ;

Et par les autres agents du contrôle.

ARTICLE 52.

Les attributions de ces agents et l'organisation du service du contrôle sont définies par les règlements spéciaux.

ARTICLE 53.

Les compagnies seront tenues de représenter, à toute réquisition, au directeur des services de contrôle ou à leurs délégués, leurs registres et pièces de dépenses et de recettes, leurs circulaires et ordres de services, les traités qu'elles ont passés avec d'autres entreprises de transport, et en général, tous les documents nécessaires à l'exercice de la mission confiée aux services de contrôle.

ARTICLE 54.

Les Compagnies seront tenues de fournir des locaux convenables pour les commissaires de surveillance administrative.

ARTICLE 55.

Toutes les fois qu'il arrivera un accident sur le chemin de fer, il en sera fait immédiatement déclaration par la Compagnie ou par ses agents au commissaire de surveillance administrative de la circonscription.

Lorsque l'accident aura une certaine gravité, la Compagnie exploitante avisera, en outre, par la voie la plus rapide, le Ministre des Travaux Publics, le directeur du service de contrôle, le préfet du département, les deux ingénieurs ordinaires du contrôle de la voie et de l'exploitation.

Lorsqu'il se produira un fait de nature à donner ouverture à l'action publique, et, en tous cas, s'il y a mort ou blessure, cet avis devra également être transmis au Procureur de la République.

ARTICLE 56.

Les Compagnies devront soumettre leurs règlements relatifs au service à l'approbation du Ministre des Travaux Publics qui prescrira les modifications qu'il jugera nécessaires.

ARTICLE 57.

Il est défendu à toute personne étrangère au service du chemin de fer :

1° De pénétrer sans y être autorisée régulièrement dans l'enceinte du chemin de fer, d'y circuler ou stationner ;

2° D'y jeter ou déposer aucuns matériaux ni objets quelconques ;

3° D'y introduire des chevaux, bestiaux ou animaux d'aucune espèce ou de laisser s'y introduire ceux dont elle a la garde ;

4° D'y faire circuler ou stationner aucuns véhicules étrangers au service ;

5° De manœuvrer les appareils qui ne sont pas à la disposition du public, de les déranger ou d'en empêcher le fonctionnement ;

6° De dégrader les clôtures, barrières, talus, bâtiments et ouvrages d'art.

ARTICLE 58.

Il est défendu :

1° D'entrer dans les voitures sans avoir pris un billet, et de se placer dans une voiture d'une classe supérieure à celle qui est indiquée par le billet ;

2° D'entrer dans des voitures ou d'en sortir autrement que par la portière qui se trouve du côté où se fait le service du train ;

3° De passer d'une voiture dans une autre autrement que par les passages disposés à cet effet, de se pencher au dehors, d'occuper une place non destinée aux voyageurs ou de se placer indûment dans les compartiments ayant une destination spéciale ;

4° De se servir sans motif plausible du signal d'alarme mis à la disposition des voyageurs pour faire appel aux agents de la Compagnie.

Les voyageurs ne devront monter dans les voitures ou en descendre qu'aux gares et lorsque le train sera complètement arrêté.

Il est défendu de fumer dans les salles d'attente, ainsi que dans les voitures, exception faite des compartiments portant la plaque indicative : fumeurs.

Il est défendu de cracher ailleurs que dans les crachoirs disposés à cet effet.

Les voyageurs sont tenus d'obtempérer aux injonctions des agents de la Compagnie pour l'observation des dispositions mentionnées aux paragraphes ci-dessus.

ARTICLE 59.

Il est interdit d'admettre dans les voitures plus de voyageurs que ne le comporte le nombre de places indiqué, conformément à l'article 12 ci-dessus.

ARTICLE 60.

L'entrée des voitures est interdite :

1° A toute personne en état d'ivresse.

2° A tous individus porteurs d'armes à feu chargées ou d'objets qui, par leur nature, leur volume ou leur odeur, pourraient gêner ou incommoder les voyageurs.

Tout individu porteur d'une arme à feu doit, avant son admission sur les quais d'embarquement, faire constater que son arme n'est point chargée.

Toutefois lorsqu'ils y sont obligés par leur service, les agents de la force publique peuvent conserver avec eux, dans les voitures, des armes à feu chargées, à conditions de prendre place dans des compartiments réservés.

Pourront être exclues des compartiments affectés au public les personnes atteintes visiblement ou notoirement de maladies dont la contagion serait à redouter pour les voyageurs. Les compartiments dans lesquels elles auront pris place seront, dès l'arrivée, soumis à la désinfection.

ARTICLE 61.

Les personnes qui voudront expédier des matières de la nature de celles qui sont mentionnées à l'article 21 devront les déclarer au moment où elles les apporteront dans les gares de chemin de fer.

ARTICLE 62.

Aucun animal ne sera admis dans les voitures servant au transport des voyageurs.

Toutefois, la Compagnie pourra placer dans des compartiments spéciaux les voyageurs qui ne voudraient pas se séparer de leurs chiens, pourvu que ces animaux soient muselés, en quelque saison que ce soit.

En outre, des exceptions pourront être autorisées pour les animaux de petite taille convenablement enfermés.

ARTICLE 63.

Les cantonniers, gardes-barrières et autres agents du chemin de fer devront faire sortir immédiatement du chemin toute personne qui se serait introduite dans l'enceinte ou dans quelque portion que ce soit de ses dépendances où elle n'aurait pas le droit d'entrer.

En cas de résistance de la part des contrevenants, tout employé du chemin de fer pourra requérir l'assistance des agents de la force publique.

Les animaux abandonnés qui seront trouvés dans l'enceinte du chemin de fer seront saisis et mis en fourrière.

TITRE VII.

Dispositions diverses.

ARTICLE 64.

Dans tous les cas où, conformément aux dispositions du présent règlement, le Ministre des Travaux Publics devra statuer sur la proposition d'une Compagnie, la Compagnie sera tenue de lui soumettre cette proposition dans le délai qu'il aura déterminé, faute de quoi le ministre pourra statuer directement.

Si le Ministre pense qu'il y a lieu de modifier la proposition de la Compagnie, il devra, sauf le cas d'urgence, entendre la Compagnie avant de prescrire les modifications.

ARTICLE 65.

Si les installations de certaines gares, leur personnel ou le matériel roulant sont insuffisants pour permettre à la Compagnie d'assurer dans les circonstances normales la marche régulière du service, en observant les conditions et délais déterminés par les

règlements et les tarifs, la Compagnie, sur la mise en demeure qui lui sera adressée par le ministre, devra prendre les mesures nécessaires pour y pourvoir.

Faute par elle d'avoir présenté au ministre, dans le délai imparti par la mise en demeure, des propositions ou des projets suffisants, le ministre statuera directement.

ARTICLE 66.

Aucun crieur, vendeur ou distributeur d'objets quelconques ne pourra être admis par les Compagnies à exercer sa profession dans les cours ou bâtiments des gares qu'en vertu d'une autorisation spéciale du préfet du département.

ARTICLE 67.

Les attributions données aux préfets des départements par le présent décret seront exercées par le préfet de police dans toute l'étendue de son ressort.

ARTICLE 68.

Le Ministre des Travaux Publics déterminera, la Compagnie entendue, les dispositions relatives à la durée du travail des agents qu'il jugera nécessaires à la sécurité de l'exploitation.

ARTICLE 69.

Tout agent employé sur les chemins de fer sera revêtu d'un uniforme ou porteur d'un signe distinctif.

ARTICLE 70.

Nul ne peut être employé en qualité de mécanicien conducteur de train ou de chauffeur, s'il ne produit des certificats de capacité délivrés dans les formes qui seront déterminées par le Ministre des Travaux Publics.

ARTICLE 71.

Aux gares désignées par le Ministre, les Compagnies entretiendront les médicaments et moyens de secours nécessaires en cas d'accident.

ARTICLE 72.

Il sera tenu dans chaque gare un registre destiné à recevoir les réclamations des voyageurs, expéditeurs ou destinataires qui auraient des plaintes à former, soit contre la Compagnie, soit contre ses agents. Ce registre sera présenté à toute réquisition des voyageurs, expéditeurs ou destinataires, et communiqué sur place aux fonctionnaires et agents du contrôle.

Dès qu'une plainte aura été inscrite sur le registre, le chef de gare devra en envoyer copie au commissaire de surveillance administrative de la circonscription.

ARTICLE 73.

Les registres mentionnés aux articles 9, 20, 42 et 72 ci-dessus seront cotés et paraphés par le commissaire de surveillance administrative.

ARTICLE 74.

Des exemplaires du présent règlement seront constamment affichés dans les gares, à la diligence des Compagnies.

Le conducteur principal d'un train en marche devra également être muni d'un exemplaire du règlement.

Des extraits devront être délivrés, chacun pour ce qui le concerne, aux mécaniciens, chauffeurs, gardes-freins, cantonniers, gardes-barrières et autres agents employés sur le chemin de fer.

Des extraits, en ce qui concerne les règles à observer par les voyageurs pendant le trajet, devront être placés dans chaque compartiment.

ARTICLE 75.

Sur les lignes où il sera fait usage de l'énergie électrique pour la traction des trains, le Ministre des Travaux Publics pourra autoriser des dérogations au présent décret, justifiées par ce mode spécial de traction.

ARTICLE 76.

Seront constatées, poursuivies et réprimées conformément au titre III de la loi du 15 juillet 1845 sur la police des chemins de fer, les contraventions au présent règlement, aux décisions rendues par le Ministre des Travaux Publics et aux arrêtés pris sous son approbation, s'il y a lieu, par les préfets pour l'exécution dudit règlement.

ARTICLE 77.

Pour l'application du présent décret aux chemins de fer d'intérêt local, les attributions conférées au Ministre des Travaux Publics seront exercées par le préfet, si elles ne sont déjà réservées, soit au ministre, soit à d'autres autorités, par les lois et règlements.

ARTICLE 78.

Le présent décret ne sera pas applicable aux tramways qui resteront soumis aux règlements d'administration publique pris en exécution de la loi du 11 juin 1880.

Article 2.

Est abrogé le décret du 9 mars 1889.

10 OCTOBRE 1901

Arrêté ministériel réglementant les conditions du travail du personnel d'exploitation des grandes lignes de chemins de fer.

Le ministre des Travaux publics :

Vu les propositions de la direction des chemins de fer de l'Est, du Midi, du Nord, de l'Ouest, de Paris à Lyon et à la Méditerranée et de Paris à Orléans, et du Syndicat des chemins de fer de Ceintures de Paris ;

Sur le rapport du conseiller d'Etat, directeur des chemins de fer ;

Arrête :

ARTICLE PREMIER.

Sur les réseaux ci-dessus désignés, les dispositions suivantes sont applicables aux agents chargés de la surveillance, de l'entretien et du remaniement des voies, aux gardes-sémaphores, bloqueurs, aiguilleurs de pleine voie, ainsi qu'aux gardes-barrières en fonction permanente aux barrières.

CHAPITRE PREMIER. — *Agents chargés de la surveillance, de l'entretien et du remaniement des voies.*

ARTICLE 2.

La durée du travail effectif des agents chargés de la surveillance, de l'entretien et du remaniement des voies ne peut excéder douze heures par vingt-quatre heures.

Le grand repos journalier a une durée ininterrompue de neuf heures au moins, qui peut être réduite à huit heures pour les agents logés dans

l'enceinte du chemin de fer. Cette durée est portée à dix heures au moins pour les agents qui, ayant leur femme garde-barrière, sont exposés à se lever la nuit à l'appel du public.

Un repos d'une heure environ est accordé aux agents vers le milieu de la journée pour leur repas qui est pris sur place. Il est accordé en outre, lorsque la durée du travail effectif dépasse onze heures, un repos supplémentaire d'une demi-heure environ, soit le matin, soit l'après-midi.

CHAPITRE II. — *Gardes-sémaphores, bloqueurs, aiguilleurs de pleine voie, gardes-barrières en faction permanente aux barrières.*

ARTICLE 3.

La durée du service effectif des gardes-sémaphores, bloqueurs, aiguilleurs de pleine voie et des gardes-barrières en faction permanente aux barrières ne peut excéder douze heures par vingt-quatre heures.

Le grand repos journalier a une durée ininterrompue de neuf heures au moins, qui peut être réduite à huit heures pour les agents logés par la Compagnie à proximité de leur poste.

Ces postes sont munis d'un abri chauffé où les agents peuvent prendre leurs repas.

CHAPITRE III. — *Dispositions communes.*

ARTICLE 4.

Tout agent des catégories ci-dessus désignées a droit, chaque mois, à une journée ou à deux demi-journées de repos ; deux journées de repos au maximum afférentes à deux mois consécutifs peuvent être cumulées ; mais il ne doit y avoir, en aucun cas, un intervalle de deux mois sans journée de repos.

Une journée de repos comprend tout l'intervalle s'étendant entre deux nuits de repos consécutives.

Une demi-journée de repos commence ou finit vers le milieu de la journée-habituelle de travail et doit précéder ou suivre immédiatement une nuit de repos.

Durant ces journées ou demi-journées de repos, les agents sont dispensés de tout service et peuvent s'absenter de leur résidence.

Les prescriptions du présent article ne s'appliquent pas aux agents qui bénéficient des repos de vingt-quatre et trente-six heures prévus à l'article 5 ci-après.

ARTICLE 5.

Dans les postes qui comportent service de jour et service de nuit et qui sont desservis par des hommes, la période continue de service de nuit ne doit pas comprendre plus de quatorze nuits consécutives. Les agents alternant pour le service de jour et le service de nuit bénéficient, à chaque changement de service, d'un repos ininterrompu de vingt-quatre heures au moins.

Les postes de gardes-barrières, en faction permanente, et ceux de gardes-sémaphores peuvent être desservis, sans alternance, le jour par une femme et, la nuit, par un homme.

Ces agents ont droit, chaque mois, à un grand repos ininterrompu de trente-six heures. Dans le cas où les agents d'un même poste sont le mari et la femme, ils bénéficient simultanément de ce grand repos, pendant vingt-quatre heures, s'ils le désirent.

CHAPITRE IV. — *Dispositions diverses.*

ARTICLE 6.

Les Compagnies doivent afficher d'une façon apparente pour chaque brigad* et pour chaque poste des tableaux indiquant les heures de service du personnel qui y est attaché.

ARTICLE 7.

Il ne peut être dérogé aux prescriptions du présent arrêté que dans des cas spéciaux pleinement justifiés par les nécessités du service et sous réserve pour les tableaux du service normal, de l'autorisation de l'administration.

Toutefois, aucune dérogation aux prescriptions des articles 4 et 5 ne sera admise.

ARTICLE 8.

Si en service, par suite de circonstances imprévues ou accidentelles, le travail des agents excède les limites prescrites par le présent arrêté, la compagnie en informe le service du contrôle par un compte rendu adressé, le 10 de chaque mois pour le mois précédent, à l'ingénieur en chef du contrôle compétent. Ces comptes rendus font ressortir les différences entre le travail prévu et le travail réellement effectué.

L'ingénieur en chef du contrôle compétent prescrit à la compagnie de prendre les mesures nécessaires pour faire disparaître sans retard les causes permanentes qui amèneraient des dérogations réitérées aux prescriptions du présent arrêté. Les suites données à ces observations sont signalées à l'administration par le service du contrôle qui propose en outre les mesures nécessaires pour compléter celles déjà prises par la compagnie, dans le cas où il les jugerait insuffisantes.

ARTICLE 9.

En aucun cas et sous aucun prétexte, les agents ne peuvent invoquer la prolongation de la durée de leur travail pour abandonner le service public qu'ils sont chargés d'assurer. Mais ils doivent rendre compte à leur chef, aussitôt que possible, de toutes les dérogations qui se sont produites au cours de leur travail. Ils peuvent également, pendant leurs repos ou leurs jours de congé, inscrire leurs observations sur le registre spécial ouvert dans la gare la plus voisine, par application de l'article 8 de l'arrêté du 23 novembre 1899.

ARTICLE 10.

Les tableaux de service sont constamment tenus à la disposition des ingénieurs du contrôle et des agents sous leurs ordres.

ARTICLE 11.

Un délai de trois mois est imparti aux Compagnies pour assurer l'exécution intégrale du présent arrêté.

11 DÉCEMBRE 1901

Décret réorganisant le contrôle commercial des chemins de fer.

ARTICLE PREMIER.

L'étude des tarifs et de toutes les questions économiques et commerciales intéressant les chemins

de fer sera confiée à l'avenir à un directeur du contrôle commercial pour l'ensemble des réseaux d'intérêt général.

Le directeur actuel des services de contrôle de chaque grand réseau d'intérêt général conservera les attributions qu'il tient du décret du 30 mai 1895, sauf celles qui sont dévolues au directeur du contrôle commercial.

ARTICLE 2.

Le directeur du contrôle commercial a sous ses ordres, en ce qui concerne le contrôle commercial :

- 1° Le contrôleur général de chaque réseau ;
- 2° L'inspecteur principal et les inspecteurs particuliers ;
- 3° Des commissaires de surveillance administrative.

En outre, des employés des Ponts et Chaussées ou des Mines, dont le nombre est fixé par arrêté ministériel, peuvent être attachés au service du bureau de la direction du contrôle commercial.

Ces employés peuvent être nommés au choix aux fonctions d'inspecteur particulier de l'exploitation commerciale, concurrence avec les commissaires de surveillance administrative, dans la proportion du tiers des emplois réservés au droit du Ministre.

ARTICLE 3.

Le directeur du contrôle commercial est nommé par décret. Son traitement est fixé à 15.000 francs par an. Il est placé sur le même rang que les inspecteurs généraux.

Il ne peut être maintenu en fonctions après l'âge de soixante-cinq ans.

ARTICLE 4.

Le directeur du contrôle commercial fait partie de droit du Comité consultatif des chemins de fer et de la section permanente de ce Comité. Il peut y déléguer les contrôleurs généraux des différents réseaux. Il peut assister aux séances des Comités de réseau ou s'y faire représenter par le contrôleur général.

Il assiste à toutes les séances des Assemblées générales des Compagnies de chemins de fer ou s'y fait représenter.

ARTICLE 5.

Ce présent décret n'est pas applicable aux chemins de fer algériens.

ARTICLE 6.

Sont abrogées toutes les dispositions du décret du 30 mai 1895 contraires au présent règlement.

11 MARS 1902

Décret concernant la surveillance de l'exécution des prescriptions relatives au travail des agents des chemins de fer.

ARTICLE PREMIER.

La surveillance de l'exécution des prescriptions relative au travail des agents des chemins de fer, qui appartient actuellement, dans chaque réseau, aux termes de l'article 7 du décret du 30 mai 1895 au service du contrôle de l'exploitation technique de ce réseau, sera exercée à l'avenir, pour l'ensemble de tous les réseaux d'intérêt général, par un ingénieur en chef des ponts et chaussées ou des mines

chef de service, qui relèvera directement du ministre des travaux publics.

ARTICLE 2.

Le contrôle du travail sera exercé sous les ordres de l'ingénieur en chef :

1° Par les ingénieurs ordinaires des ponts et chaussées et des mines affectés au service du contrôle, qui, pour cette partie du service, dépendront de l'ingénieur en chef du contrôle du travail ;

2° Par des Contrôleurs du travail des chemins de fer, placés sous les ordres de l'ingénieur en chef du contrôle.

ARTICLE 3.

Les contrôleurs du travail des chemins de fer sont spécialement chargés de surveiller l'exécution des prescriptions concernant la réglementation du travail des agents de chemins de fer.

Ils sont recrutés, par voie de concours, parmi les agents ou anciens agents des services actifs des compagnies ou du réseau de l'Etat, ayant été commissionnés pendant 5 ans au moins.

Ils devront être âgés de 28 ans au moins et de 34 ans au plus dans le cours de l'année où ils seront admis à concourir. Toutefois, la limite ci-dessus indiquée pourra être reculée jusqu'à 39 ans pour les conducteurs des ponts et chaussées et contrôleurs des mines qui, en outre de 5 ans de services comme agents commissionnés dans une compagnie ou un réseau d'Etat, compteraient au moins 5 années de services à l'Etat.

Les candidats ne seront admis à concourir qu'en vertu d'une décision du ministre, rendue après examen de leurs titres, par une commission spécialement établie à cet effet.

Un arrêté ministériel fixera également les conditions et le programme de l'examen.

ARTICLE 4.

Les contrôleurs du travail des chemins de fer seront divisés en quatre classes et recevront les traitements ci-après :

Contrôleur principal du travail des chemins de fer.....	4.500
Contrôleur de 1 ^{re} classe.....	4.000
Contrôleur de 2 ^e classe.....	3.500
Contrôleur de 3 ^e classe.....	3.000

Ils ne pourront être élevés à une classe supérieure, s'ils ne comptent au moins trois ans de grade dans la classe inférieure.

ARTICLE 5.

Les contrôleurs du travail des chemins de fer sont nommés et promus par le ministre. Ils sont soumis, au point de vue disciplinaire, aux mêmes règles que les conducteurs des ponts et chaussées.

Ils ne peuvent être maintenus en fonctions au delà de 65 ans.

ARTICLE 6.

En cas de besoin, les fonctions de contrôleur du travail des chemins de fer pourront être confiées à des conducteurs des ponts et chaussées ou à des contrôleurs des mines, qui en seraient chargés, soit spécialement, soit à titre accessoire.

Les contrôleurs du travail actuellement en fonctions seront maintenus en service avec les attributions nouvelles.

ARTICLE 7.

L'article 15 et le paragraphe 4 de l'article 7 du décret du 30 mai 1895 sont abrogés.

10 AVRIL 1902

Loi complétant l'article 2 de la loi du 27 décembre 1890 (Contrat de louage) (1).

ARTICLE UNIQUE.

Le paragraphe suivant est ajouté à l'article 2 de la loi du 27 décembre 1890.

« Dans le cas où l'homologation prévue par l'article 2 de la loi du 27 décembre 1890 sur le contrat de louage et les rapports entre les agents de chemins de fer et les compagnies, n'est accordée que sous réserve de certaines modifications ou additions non acceptées par la compagnie, il sera statué par un décret rendu sur avis conforme du conseil d'Etat.

20 MAI 1902

Arrêté modifiant l'arrêté du 4 novembre 1899, relatif à la durée du travail et du repos des mécaniciens et chauffeurs.

ARTICLE UNIQUE.

Les dispositions des deux derniers alinéas de l'article 3 de l'arrêté du 4 novembre 1899, relatif à la durée du travail et des repos des mécaniciens et chauffeurs, sont modifiés de la manière suivante :

Tous les dix jours, en moyenne, il doit y avoir, à la résidence, un grand repos de trente heures au moins ; l'intervalle entre deux de ces repos consécutifs ne peut être supérieur à vingt jours. Durant ces grands repos, les agents sont dispensés de tout service et peuvent s'absenter de leur résidence. Ces jours de repos ne sont comptés que pour dix heures dans le calcul de la moyenne décadaire fixée à l'article 2.

Toutefois, pour les agents dont le service ne comporte pas de découchers hors la résidence, la durée des grands repos ci-dessus définis pourra être réduite à vingt-quatre heures et le nombre pourra être réduit à un par quinzaine en moyenne.

25 FÉVRIER 1903

Décret modifiant celui du 9 Janvier 1900, relatif à l'organisation du Comité de l'Exploitation technique des Chemins de fer.

ARTICLE PREMIER

L'article 7 du décret du 9 janvier 1900, est remplacé par le suivant :

Pour l'étude des questions courantes, il est constitué au sein du comité, cinq commissions permanentes chargées de préparer, discuter et arrêter les projets d'avis destinés à être soumis aux délibérations du comité et de grouper les renseignements statistiques ou autres de nature à éclairer l'avis de cette assemblée.

(1) Voir page 1002.

Ces commissions ont à examiner notamment les catégories d'affaires suivantes :

- 1° Commission : règlements, signaux, installations des gares, enclenchements, passages à niveau, etc.
- 2° Commission : matériel de la voie et matériel roulant.
- 3° Commission : Services des trains et horaires.
- 4° Commission : accidents.
- 5° Commission : inventions.

Chacune de ces commissions est composée en principe de cinq à sept membres du comité, y compris un président et un secrétaire ayant voix délibérative.

Des ingénieurs en chef et des ingénieurs ordinaires des Ponts et Chaussées ou des mines peuvent être attachés au secrétariat de chacune des commissions et prennent part à ses délibérations avec voix consultative.

Les directeurs du contrôle des divers réseaux et l'Ingénieur en chef de l'inspection du réseau de l'Etat ont entrée dans chacune des cinq commissions avec voix délibérative pour les affaires de leur service.

Des commissions spéciales seront formées pour l'étude des questions particulières ne paraissant pas rentrer dans les attributions des commissions ci-dessus définies. Elles pourront comprendre toute personne qui paraîtra indiquée à raison de ses connaissances particulières.

Le Vice-Président et le directeur des chemins de fer sont membres de droit de toutes les commissions.

Les membres des commissions permanentes et spéciales, ainsi que les présidents et les secrétaires, sont nommés par arrêtés; la durée du mandat des membres des commissions permanentes est d'un an; les membres sortants peuvent être renommés.

Les commissions se réunissent sur la convocation de leur président, dans l'intervalle des séances du comité, aussi souvent qu'il est nécessaire pour ne pas retarder la marche des travaux du comité.

Le ministre peut saisir directement chacune des commissions des questions qu'il juge utile de leur soumettre et statuer sur le vu du seul avis de la commission.

9 MAI 1906

Arrêté relatif au repos des mécaniciens et chauffeurs des chemins de fer

ARTICLE PREMIER.

Les dispositions de l'arrêté du 4 novembre 1899, modifié par l'arrêté du 20 mai 1902, sur la durée du travail et des repos des mécaniciens et chauffeurs, sont modifiées de la manière suivante :

Le premier alinéa de l'article 2 est remplacé par les dispositions ci-après :

« La journée de travail doit contenir, en moyenne, dix heures de travail effectif au plus et dix heures de grand repos au moins, de telle sorte que neuf jours consécutifs quelconques d'un roulement, comptés de minuit à minuit, ne contiennent pas plus de quatre-vingt-dix heures de travail effectif et renferment un total de grand repos au moins égal à quatre-vingt-dix heures. »

Les deux derniers alinéas de l'article 3 sont remplacés par les dispositions suivantes :

« Pour les mécaniciens et chauffeurs de route, il doit y avoir, tous les dix jours en moyenne, un grand repos de 30 heures au moins. Ces jours de repos seront comptés pour leur valeur diminuée de vingt heures dans le total de quatre-vingt-dix heures par neuf jours fixé à l'article 2.

« Lorsque le service ne comporte pas de découchements hors de la résidence, le nombre des repos de trente

heures ci-dessus défini peut être réduit à un par quinzaine, en moyenne.

« Seront seuls considérés comme ne comportant pas de découchements hors la résidence, les services pour lesquels il y aura, chaque jour, dix heures consécutives de repos à la résidence, comprises entre six heures du soir et midi.

« Pour les mécaniciens et chauffeurs de manœuvre, il doit y avoir un repos de trente heures tous les quinze jours en moyenne ou de vingt-quatre heures tous les dix jours en moyenne, lorsque le mécanicien est assisté d'un chauffeur, et dans le cas où il est seul, un repos de trente heures tous les douze jours en moyenne, ou de vingt-quatre heures tous les huit jours en moyenne. Ces jours de repos seront comptés pour leur valeur diminuée de vingt heures ou de quatorze heures, suivant les cas, dans le total de quatre-vingt-dix heures par neuf jours fixé à l'article 2.

« Pour toutes les catégories d'agents, l'intervalle entre deux grands repos consécutifs ne peut être supérieur à vingt jours. Durant les grands repos, les agents sont dispensés de tout service et peuvent s'absenter de leur résidence. »

Le troisième alinéa de l'article 4 est remplacé par les dispositions suivantes :

« En ce qui concerne les réserves, on distinguera les périodes de réserve-secours, pendant lesquelles les agents sont uniquement tenus de rester constamment présents au dépôt, sans y être occupés, et les périodes de réserve à disposition, pendant lesquelles les agents peuvent être employés à divers travaux au dépôt ou en gare.

« On comptera comme travail les laps de temps nécessaires pour les opérations que les mécaniciens et chauffeurs peuvent avoir à effectuer pour la préparation de la machine de réserve, et ces laps de temps doivent être indiqués sur les roulements.

« Toute période de réserve-secours, déduction faite, s'il y a lieu, des laps de temps ci-dessus indiqués, sera comptée pour un quart de sa durée dans le total du travail par neuf jours et, si sa durée, diminuée de ces laps de temps, est de plus de sept heures ininterrompues, elle pourra être considérée comme repos hors résidence, mais elle ne sera comptée que pour trois quarts de sa valeur dans le total du repos par neuf jours.

« Lorsque des périodes de réserves-secours seront immédiatement précédées ou suivies de battements tels que, ces battements étant cumulés avec la durée de la période de réserve — diminuée, s'il y a lieu, du temps de préparation — les agents puissent se reposer pendant sept heures ininterrompues au moins, ces périodes pourront être ajoutées aux battements pour former un repos hors résidence, mais elles ne compteront que pour trois-quarts de leur valeur ainsi diminuée, dans le total des repos par neuf jours.

« Les périodes de réserve-secours qui, soit seules, soit cumulées avec des battements, ne peuvent constituer un repos de plus de sept heures, doivent compter pour leur valeur entière dans l'amplitude de la journée de travail comprise entre deux repos consécutifs.

L'amplitude de la journée de travail qui suit un repos constitué par une période de réserve-secours, seule ou cumulée avec des battements, ne dépassera pas douze heures.

« La réserve-secours à la résidence sera toujours précédée d'un repos pris au domicile; elle pourra être coupée par des périodes de travail, mais à la condition que ces périodes soient prévues dans les roulements.

« La réserve à disposition est entièrement comptée comme travail. »

ARTICLE 2.

Les dispositions de l'arrêté du 4 novembre 1899 sur la durée du travail et des repos des agents des trains, sont modifiées de la manière suivante :

Le premier alinéa de l'article 2 est remplacé par les dispositions ci-après :

« La journée de service doit contenir en moyenne dix heures de service effectif au plus et dix heures de grand repos au moins, de telle sorte que quatorze jours consécutifs quelconques d'un roulement comptés de minuit à minuit ne contiennent pas plus de cent quarante heures de service effectif et renferment un total de grand repos au moins égal à cent quarante heures. »

A la fin du deuxième alinéa de l'article 2, les mots « toutefois la durée du service effectif peut être augmentée d'une demi-heure, au maximum, à la condition que la durée du grand repos suivant soit portée à douze heures au moins », sont remplacés par les suivants :

« Toutefois la durée du service effectif peut être augmentée d'une demi-heure au maximum à la condition qu'elle soit suivie d'un grand repos à la résidence, de douze heures ou moins. Ce grand repos devra suivre immédiatement soit la période de travail ainsi prolongée, soit la période de travail qui viendra immédiatement après; dans le second cas la

durée de cette dernière période de travail ne devra pas dépasser huit heures. »

Le troisième alinéa de l'article 2 est modifié ainsi qu'il suit :

« Par dérogation aux dispositions du premier alinéa du présent article, pour les agents dont le service ne comporte pas de découchers hors de la résidence, la durée moyenne du service effectif est fixée à onze heures au plus. Sont seuls considérés comme ne comportant pas de découchers hors la résidence, les services pour lesquels il y a chaque jour au moins neuf heures ininterrompues de grand repos à la résidence comprises entre six heures du soir et midi. »

La dernière phrase du second alinéa de l'article 3 est remplacée par la suivante :

« Ces jours de repos seront comptés pour leur valeur diminuée de quatorze heures dans le calcul de la moyenne par quatorze jours fixés à l'article 2. »

Le troisième alinéa de l'article 4 est remplacé par le suivant :

« 2° La durée du parcours des trains prévue à l'horaire, toutefois pour les trains désignés au livret de marche comme trains rapides de voyageurs et trains rapides ou directs de marchandises G.V. et P.V. ainsi que pour les parcours haut-le-pied, le temps du parcours est compté avec une réduction de 10 p. 100 afin de tenir compte du service moins chargé. »

ARTICLE 3.

Le présent arrêté devra être mis complètement en vigueur dans un délai de six mois.