

0202HS19/4
< 1937. 1942 >

Délégation du conseil d'administration et du comité de direction
au Président et au directeur général.

Documentation.

SOCIÉTÉ NATIONALE DES CHEMINS DE FER FRANÇAIS

Texte Rectifié

RECUEIL DE DOCUMENTS

•

I

CAHIER DES CHARGES DE LA S.N.C.F.

II

POLICE DES CHEMINS DE FER



2^e Fascicule

SOCIÉTÉ NATIONALE DES CHEMINS DE FER FRANÇAIS

RECUEIL DE DOCUMENTS

•

TABLE DES MATIÈRES

	Pages
I	
Décret du 31 décembre 1937 approuvant le Cahier des charges de la Société Nationale des Chemins de fer français.....	5
Cahiers des charges de la S.N.C.F. (modifié par décret du 14 septembre 1939)	6
II	
Police des Chemins de fer.	
— Loi du 15 juillet 1845 sur la police des Chemins de fer.....	29
— Décret du 11 septembre 1939 portant règlement d'administration publique sur la police, la sûreté et l'exploitation des voies ferrées d'intérêt général et d'intérêt local.....	35
— Décret du 4 mars 1935 concernant les voies ferrées établies sur les quais des ports maritimes ou des ports de navigation intérieure.	65
— Arrêté du 16 décembre 1939 déterminant les conditions de circulation sur les Chemins de fer du matériel n'appartenant pas aux Compagnies exploitantes	75
— Décret du 30 juin 1934 simplifiant la procédure relative aux infractions à la police des Chemins de fer.....	76
— Décret du 30 octobre 1935 tendant à réprimer les fausses déclarations aux Chemins de fer.....	78

I

**DÉCRET DU 31 DÉCEMBRE 1937
APPROUVANT LE CAHIER DES CHARGES
DE LA
SOCIÉTÉ NATIONALE DES CHEMINS DE FER FRANÇAIS**

Le Président de la République française,

Sur le rapport du ministre des Travaux publics et du ministre des Finances,

Vu le décret-loi du 31 août 1937 et la convention y annexée relatifs à la réorganisation du régime des chemins de fer; et notamment l'article 7 dudit décret-loi, ainsi conçu :

« Un décret en Conseil d'Etat, contresigné par les ministres des Travaux publics et des Finances, établira avant le 1^{er} janvier 1938, la Société Nationale entendue, le Cahier des charges commun aux concessions exploitées par la Société et déterminera les modifications à apporter au Cahier des charges annexé à la loi du 4 décembre 1875 et notamment aux articles 3, 13, 20, 27, 32, 35 à 41, 42 à 50, 62, 68 et 69 dudit Cahier des charges ».

Vu la convention du 7 octobre 1931 relative à la péréquation des emplois réservés par les grands réseaux aux invalides de guerre, aux veuves de guerre et aux anciens militaires, approuvée par le décret-loi du 30 octobre 1935;

Vu les avis du garde des Sceaux, ministre de la Justice, des ministres de la Défense nationale et de la Guerre, de l'Intérieur, des Postes, Télégraphes et Téléphones et des Pensions;

Vu les observations formulées par la Société Nationale des Chemins de fer Français;

Le Conseil d'Etat entendu,

Décète :

ARTICLE PREMIER. — Les concessions dont l'exploitation a été dévolue à la Société Nationale des Chemins de fer Français par le décret-loi susvisé du 31 août 1937 sont soumises aux conditions du Cahier des charges annexé au présent décret.

ART. 2. — Le ministre des Travaux publics et le ministre des Finances sont chargés, chacun en ce qui le concerne, de l'exécution du présent décret, qui sera publié, avec son annexe, au "Journal Officiel de la République française".

Fait à Paris, le 31 décembre 1937.

Albert LEBRUN.

Par le Président de la République :

Le Ministre des Travaux publics,
Henri QUEUILLE.

Le Ministre des Finances,
Georges BONNET.

CAHIER DES CHARGES DE LA S. N. C. F.

CAHIER DES CHARGES DES LIGNES EXPLOITÉES PAR LA SOCIÉTÉ NATIONALE DES CHEMINS DE FER FRANÇAIS

ARTICLE PREMIER. — Le présent Cahier des charges s'applique aux lignes dont la convention du 31 août 1937, approuvée par le décret-loi du même jour, a confié l'exploitation à la Société Nationale des Chemins de fer français qui sera ci-après désignée sous le nom de « Société Nationale ».

TITRE PREMIER

ENTRETIEN ET EXPLOITATION

ART. 2. — Le chemin de fer et toutes ses dépendances seront constamment entretenus en bon état, de manière que les besoins du trafic commercial et la circulation correspondante puissent toujours y être assurés avec facilité et sécurité.

Toutefois, lorsqu'il sera fait application à une ligne ou section de ligne des dispositions de l'article 8 ci-après, l'obligation sus-énoncée sera limitée soit aux nécessités du service réduit maintenu, soit aux mesures rendues nécessaires en ce qui concerne le gros œuvre de l'infrastructure pour assurer la sécurité publique ou le respect des droits des tiers, si le service est totalement supprimé ou exécuté par un autre mode de transport que le chemin de fer. Le ministre des Travaux publics pourra, en outre, après enquête et après avis des ministres de la Guerre, de la Marine et de l'Air, autoriser la Société Nationale à supprimer des installations du chemin de fer rendues inutiles par les transformations ainsi apportées dans l'exploitation.

Les frais d'entretien et de réparations ordinaires et extraordinaires seront portés au compte d'exploitation de la Société Nationale.

ART. 3. — Les travaux complémentaires dont le montant doit être imputé au compte de premier établissement feront l'objet, soit en vue de l'établissement des programmes prévus à l'article 41 de la convention du 31 août 1937, soit dans le cadre de ces programmes, de projets qui seront soumis à l'approbation expresse du ministre des Travaux publics dans les conditions fixées par un arrêté ministériel. Ces projets devront indiquer notamment la consistance, l'opportunité et l'utilité des travaux ainsi que l'évaluation de la dépense.

Dans le cadre des dispositions approuvées et dans la limite de la dépense totale autorisée, la Société Nationale exécutera les travaux en en réglant les modalités de détail.

ART. 4. — Dans le cas où des routes nationales ou départementales, ou des chemins vicinaux, ruraux ou particuliers, seraient traversés à leur niveau par le chemin de fer, les rails devront être posés sans aucune saillie ni dépression sur la surface de ces routes, et de telle sorte qu'il n'en résulte aucune gêne pour la circulation des voitures.

Sauf dérogation autorisée par le ministre des Travaux publics en raison des circonstances locales, le croisement à niveau du chemin de fer et des routes ne pourra s'effectuer sous un angle moindre de trente-cinq degrés.

Le ministre fixera, la Société Nationale entendue, les conditions auxquelles devront répondre les passages à niveau pour que la Société Nationale soit dispensée d'y placer ou d'y maintenir les barrières prévues par l'article 4 de la loi du 15 juillet 1845 et d'y entretenir des gardiens. La liste des passages à niveau auxquels cette dispense sera applicable sera dressée par la Société Nationale et soumise à l'homologation du ministre des Travaux publics.

ART. 5. — La Société Nationale est dispensée d'établir ou de maintenir les clôtures prévues par l'article 4 de la loi du 15 juillet 1845, aux emplacements qui répondront aux conditions fixées par le ministre des Travaux publics sur la proposition de la Société Nationale.

ART. 6. — Les locomotives, les tenders, les voitures à voyageurs, les véhicules de toute espèce, entrant dans la composition des trains, devront satisfaire aux conditions que le ministre jugera nécessaires dans l'intérêt de la sécurité et de l'exploitation du chemin de fer.

La Société Nationale entretiendra constamment en bon état les locomotives, voitures et véhicules de toute espèce nécessaires pour l'exploitation commerciale du chemin de fer.

ART. 7. — Des règlements d'administration publique rendus, la Société Nationale entendue, déterminent les mesures et les dispositions nécessaires pour assurer la police, la sûreté et l'exploitation du chemin de fer, ainsi que la conservation des ouvrages qui en dépendent.

Les dépenses qu'entraînera l'exécution des mesures prescrites en vertu de ces règlements seront à la charge de la Société Nationale.

La Société Nationale sera tenue de soumettre à l'approbation du ministre des Travaux publics les règlements relatifs au service et à l'exploitation du chemin de fer.

Les règlements ci-dessus prévus seront obligatoires non seulement pour la Société Nationale, mais encore pour quiconque obtien-

drait ultérieurement l'autorisation d'établir des lignes de chemins de fer d'embranchement ou de prolongement et, en général, pour toutes les personnes qui utiliseraient l'installation du chemin de fer.

Les horaires des trains ordinaires de voyageurs seront soumis à l'approbation du ministre des Travaux publics dans les conditions fixées par un arrêté ministériel. Ils seront applicables, à titre provisoire, à la date annoncée pour la mise en vigueur, si le ministre n'y fait pas opposition.

Ils seront tenus dans les gares à la disposition du public, dans les conditions établies par le ministre des Travaux publics sur la proposition de la Société Nationale.

ART. 8. — Le ministre des Travaux publics peut autoriser la Société Nationale à réduire et même à suspendre son service sur une ligne ou section de ligne, lorsqu'il estime que le maintien de ce service n'est plus justifié, soit par les nécessités du trafic, soit en raison de l'existence d'autres moyens de transport.

Il peut également autoriser la Société Nationale à effectuer ou à faire effectuer, sous son contrôle et sa responsabilité, la desserte d'une ligne ou d'une section de ligne par un autre mode de transport que le chemin de fer et par un autre itinéraire; dans ce cas, le service de remplacement sera soumis, aux lieux et places des obligations définies par le présent Cahier des charges, aux conditions et obligations qui seront fixées, en considération du mode de transport utilisé, par le ministre des Travaux publics sur la proposition de la Société Nationale et après avis des ministres intéressés.

ART. 9. — Les projets d'acquisition ou de transformation de matériel roulant, de mobilier ou d'outillage, dont le montant doit être porté au compte de premier établissement, seront soumis à l'approbation du ministre des Travaux publics, dans les conditions fixées par l'article 3 du présent Cahier des charges pour les travaux complémentaires du chemin de fer. Les marchés et traités correspondants, ainsi que ceux que la Société Nationale passera pour les besoins de l'entretien ou de son exploitation, ne deviendront définitifs que dans les conditions fixées par les prescriptions réglementaires.

TITRE II

TAXES ET CONDITIONS RELATIVES AU TRANSPORT DES VOYAGEURS ET DES MARCHANDISES

ART. 10. — La Société Nationale percevra, pendant toute la durée de son exploitation, en contre-partie de ses charges et obligations, des prix de transport et des frais accessoires qui seront établis conformément aux articles 14 à 16 ci-après.

Lorsque la perception des prix aura lieu d'après le nombre de kilomètres, les distances seront déterminées par des tableaux approuvés par le ministre des Travaux publics.

ART. 11. — Les trains réguliers de voyageurs devront contenir des places en nombre suffisant pour toutes les personnes qui se présenteraient dans les bureaux du chemin de fer. Toutefois, le ministre des Travaux publics pourra autoriser la Société Nationale à limiter, soit d'une façon permanente, soit d'une façon temporaire pendant les périodes d'affluence exceptionnelle, le nombre de places offertes dans des trains désignés dont la liste sera dressée par la Société Nationale et portée par ses soins à la connaissance du public.

Certaines des places offertes pourront, pour les parcours à courte distance et avec l'autorisation du ministre des Travaux publics, consister en places debout.

Les tarifs établis dans les conditions définies aux articles 14 à 16 ci-après pourront comporter, sur la proposition de la Société Nationale, toutes mesures utiles pour assurer l'échelonnement du trafic au cours des périodes d'affluence.

ART. 12. — Sauf exceptions prévues dans les tarifs pour certaines natures de billets ou de trains, tout voyageur dont le bagage ne pèsera pas plus de 30 kilogr. n'aura à payer, pour le transport de ce bagage, aucune autre taxe que le droit d'enregistrement fixé par les tarifs; cette franchise ne s'appliquera pas aux enfants transportés gratuitement et sera réduite à 20 kilogr. pour les enfants transportés à demi-tarif.

Le ministre des Travaux publics pourra autoriser la Société Nationale à apporter dans certains trains spécialement désignés dont la liste sera portée par les soins de la Société Nationale à la connaissance du public, des restrictions à l'admission des bagages ou au bénéfice de la franchise.

ART. 13. — La Société Nationale ne pourra se refuser à transporter les masses indivisibles que le matériel normalement affecté au service est capable de transporter.

Pour les masses indivisibles dont les tarifs ne déterminent pas les prix et conditions de transport et dont le transport sera reconnu possible par la Société Nationale, celle-ci fixera les prix, conditions et délais de transport qui seront communiqués au ministre des Travaux publics et applicables de plein droit si ce dernier n'y a pas fait opposition dans le délai de cinq jours. La Société Nationale devra, en ce cas, accorder, pendant trois mois au moins les mêmes facilités, aux mêmes conditions, à tous ceux qui en feraient la demande.

ART. 14 (modifié par la loi du 18 juillet 1942)

1°) a) Les propositions de tarifs ou de modifications de tarifs seront soumises par la Société Nationale au Secrétaire d'Etat aux Communications et communiquées, en même temps, aux chambres de commerce et aux chambres d'agriculture.

Le Secrétaire d'Etat aux Communications assurera la publication des propositions au Journal Officiel dans un délai maximum de dix jours à compter de leur dépôt au Secrétariat d'Etat aux Communications.

Les tarifs proposés seront mis en application à titre provisoire par la Société Nationale à l'expiration du délai d'un mois compté à partir de la date à laquelle la proposition a été publiée au Journal officiel, si le Secrétaire d'Etat aux Communications n'a pas fait connaître à la Société Nationale, six jours au moins avant l'expiration de ce délai, qu'il entend s'y opposer.

Dans ce dernier cas, la décision du Secrétaire d'Etat aux Communications doit intervenir dans un délai de deux mois à compter de la date de la publication au Journal officiel. A défaut de décision, le tarif sera mis en application à l'expiration de ce délai.

Le Secrétaire d'Etat aux Communications ne peut prendre une décision contraire à l'avis du Conseil général des transports qu'après une seconde délibération.

Par dérogation aux dispositions qui précèdent, le Secrétaire d'Etat aux Communications peut, en cas d'urgence, autoriser la mise en application immédiate, à titre provisoire, des tarifs proposés par la Société Nationale des Chemins de fer.

Si le Secrétaire d'Etat aux Communications décide ultérieurement de s'opposer au maintien des tarifs mis en vigueur dans les conditions du précédent alinéa, cette décision devra intervenir dans les délais et conditions fixés aux quatrième et cinquième alinéas du présent paragraphe.

Les dispositions du présent article ne s'appliquent pas aux propositions tendant à des aménagements ou augmentations de tarifs destinés à la réalisation de l'équilibre financier dans le cadre des articles 18 et 19 de la Convention du 31 août 1937, lesquels demeureront soumis pour leur mise en vigueur aux règles de l'avant-dernier alinéa de l'article 18 précité.

maximum d'un an, pouvant faire l'objet de deux prorogations successives de six mois au plus.

Toutefois, le ministre des Travaux publics pourra, à toute époque, supprimer après consultation du Conseil supérieur des Transports, l'application des prix établis suivant la procédure visée au troisième alinéa ci-dessus en notifiant sa décision à la Société Nationale des Chemins de fer français un mois au moins avant la date fixée pour la suppression. Cette décision sera publiée au "Journal Officiel".

Si, au bout de deux ans d'application, le maintien des prix établis dans les conditions des alinéas 2 et 3 du présent paragraphe est justifié, il fera l'objet d'une proposition de tarif dans la forme prévue au paragraphe a) ci-dessus.

La Société Nationale devra fournir périodiquement au ministre des Travaux publics, dans les conditions qui seront fixées par arrêté, la Société Nationale entendue, les statistiques concernant le trafic ayant bénéficié des prix ainsi appliqués d'office dans les limites d'un maximum et d'un minimum.

c) Toutes les fois qu'il aura été procédé dans les conditions des paragraphes a) et b) ci-dessus à un abaissement des prix applicables au transport soit des voyageurs, soit des marchandises, et sauf l'exception prévue au sixième alinéa du paragraphe b) ci-dessus, les prix abaissés ne pourront être relevés qu'après un délai de trois mois, réserve faite des cas où l'application des tarifs abaissés aura été originellement limitée à une durée moindre, ainsi que des relèvements de tarifs proposés en vue de la réalisation de l'équilibre financier de la Société Nationale, comme il est prévu à l'article 18 de la Convention du 31 août 1937.

2° Sous la réserve que ces conventions ne deviendront définitives qu'après l'approbation prévue au troisième alinéa ci-après, la Société Nationale est autorisée à conclure avec un ou plusieurs expéditeurs ou destinataires de marchandises, des conventions fixant, pour le transport de ces marchandises, des prix et conditions différents de ceux qui résulteraient des tarifs en vigueur et adaptés à la situation particulière du ou des expéditeurs ou destinataires.

Les conventions ne peuvent avoir pour effet d'accorder à un ou plusieurs expéditeurs ou destinataires des avantages qui ne seraient pas consentis aux expéditeurs ou destinataires placés dans des conditions analogues.

Toute convention passée par application des dispositions ci-dessus est publiée au "Journal Officiel" comme il est dit au deuxième alinéa du paragraphe a) et soumise à la procédure prévue aux alinéas 3 et suivants du même paragraphe et au paragraphe b); elle fait l'objet d'une approbation par le ministre des Travaux publics.

Les conventions sont conclues pour une première période n'excédant pas une année. Elles peuvent ensuite être prorogées

par tacite reconduction pour des périodes successives n'excédant pas une année; dans ce cas, la Société Nationale avise le ministre des Travaux publics, trois mois au moins avant l'expiration de chaque période, de la prorogation de cette convention. Cet avis est publié au "Journal Officiel" dans les conditions prévues au deuxième alinéa du paragraphe a) ci-dessus.

La Société Nationale avise également, trois mois au moins à l'avance, le ministre des Travaux publics de toute résiliation qui interviendrait, d'accord entre les parties, avant le terme fixé pour la convention. Cet avis fait l'objet d'une publication au "Journal Officiel" dans les conditions prévues au précédent alinéa.

Des modifications ne peuvent être apportées à une convention en vigueur que suivant la procédure prescrite pour la mise en application de la convention primitive.

Après la première période d'application d'une convention, le ministre des Travaux publics peut, à toute époque, la Société Nationale entendue, faire cesser l'effet de cette convention en notifiant sa décision à la Société Nationale trois mois au moins à l'avance.

ART. 15. — Lorsque l'abaissement de tout ou partie des tarifs aura été requis par le ministre des Travaux publics, d'accord avec le ministre des Finances, dans les conditions fixées au dernier alinéa de l'article 18 de la convention du 31 août 1937, la Société Nationale devra présenter les propositions nécessaires au ministre des Travaux publics dans le délai d'un mois à compter de l'invitation qui lui en aura été faite, en y joignant l'évaluation des pertes de recettes à attendre de l'abaissement requis. La mise en vigueur de ces propositions qui seront annoncées et publiées comme il est dit aux deux premiers alinéas du paragraphe a) de l'article précédent sera subordonnée à une décision du ministre des Travaux publics qui fixera la date d'application, après le vote par le Parlement du crédit prévu au dernier alinéa de l'article 18 de la convention du 31 août 1937.

ART. 16 (modifié par décret du 14 septembre 1939).

1° Les propositions tendant, soit à abaisser les taxes des marchandises destinées à l'exportation, soit à modifier les conditions générales d'application relatives à ces transports, devront indiquer la durée fixée pour l'application, qui ne pourra dans aucun cas être inférieure à trois mois, sauf les exceptions prévues au paragraphe c) de l'article 14 ci-dessus.

Le ministre des Travaux publics assurera la publication des propositions au "Journal Officiel", suivant les modalités qu'il arrêtera, dans un délai maximum de quatre jours à compter de leur dépôt au ministère.

Si, dans un délai de cinq jours, à dater de l'enregistrement de ces propositions au ministère des Travaux publics, le ministre n'a pas notifié à la Société Nationale son opposition, les tarifs proposés seront applicables à titre provisoire, cinq jours au plus

tôt après leur publication au "Journal Officiel".

Toutes les fois qu'après le délai maximum de trois mois fixé par le paragraphe c) de l'article 14 ci-dessus, et compte tenu des exceptions prévues audit paragraphe, la Société Nationale fera relever les tarifs d'exportation par elle abaissés, elle sera tenue de se conformer aux dispositions prévues par le paragraphe a) dudit article;

2° En ce qui concerne les transports des marchandises en transit, le ministre des Travaux publics pourra autoriser la Société Nationale à percevoir les prix et appliquer les conditions qu'elle jugera les plus propres à combattre la concurrence qui lui est faite par les voies étrangères.

Elle ne sera astreinte, dans ce cas, à aucun délai, soit pour appliquer les taxes réduites, soit pour opérer le relèvement des prix abaissés.

La Société Nationale communiquera au ministre des Travaux publics les prix et conditions applicables aux transports de transit, la veille de leur mise en vigueur.

Sauf le cas de dispositions exceptionnelles comportant l'octroi par voie directe ou de détaxe de prix de parité avec les voies étrangères concurrentes, chaque tarif de cette catégorie devra être produit sous forme de prix faits, c'est-à-dire présenter, pour chaque espèce de marchandises, un chiffre total unique, par tonne, comprenant le transport et les frais accessoires de toutes natures, de la frontière d'entrée à la frontière de sortie.

Le ministre des Travaux publics pourra prescrire que le prix total résultant d'un tarif de transit soit le même pour tous les ports de mer situés sur le même littoral.

A toute époque, le ministre des Travaux publics pourra interdire l'application des tarifs de transit.

ART. 17. — La perception des taxes devra se faire indistinctement et sans aucune faveur.

Tout traité particulier qui aurait pour effet d'accorder à un ou plusieurs expéditeurs une réduction sur les tarifs ou conventions en vigueur demeure formellement interdit.

Toutefois, cette disposition n'est pas applicable aux traités qui pourraient intervenir entre les services publics et la Société Nationale ni aux réductions ou remises consenties en vertu d'un décret contresigné par les ministres des Travaux publics et des Finances.

ART. 18. — La Société Nationale sera tenue d'effectuer constamment avec soin, exactitude et célérité, et sans tour de faveur,

le transport des voyageurs, bestiaux, denrées, marchandises et objets quelconques qui lui seront confiés.

Dans les autorails, l'obligation de transporter les marchandises et les bagages est limitée à la nature, à la dimension et au tonnage des colis que le matériel en service est capable de transporter.

Sauf dispense accordée par le ministre des Travaux publics, les colis, bestiaux et objets quelconques seront inscrits, à la gare de départ et à la gare d'arrivée, sur des registres spéciaux, au fur et à mesure de leur réception et mention sera faite, sur le registre de la gare de départ, du prix total dû pour le transport.

Les marchandises ayant une même destination et soumises aux mêmes conditions de tarif seront expédiées suivant l'ordre de leur inscription à la gare de départ et à la gare d'arrivée; toutefois, cette obligation ne s'entend que pour les marchandises qui ne nécessitent pas l'utilisation d'un matériel d'un type spécial que la Société Nationale n'est pas tenue de posséder en quantité suffisante pour répondre immédiatement à toutes les demandes. Les types de matériel qui doivent être considérés comme spéciaux sont déterminés par le ministre des Travaux publics sur la proposition de la Société Nationale.

Toute expédition de marchandises sera constatée, si l'expéditeur le demande, par une lettre de voiture, dont un exemplaire restera aux mains de la Société Nationale et l'autre aux mains de l'expéditeur. Dans le cas où l'expéditeur ne demanderait pas de lettre de voiture, la Société Nationale sera tenue de lui délivrer un récépissé, au plus tard à l'expiration d'un délai de vingt-quatre heures à compter de la remise. Lorsque le récépissé ne sera pas délivré immédiatement, une fiche provisoire sera établie dès l'acceptation du transport dans les conditions qui seront fixées par le ministre des Travaux publics sur la proposition de la Société Nationale. Le délai de vingt-quatre heures sus-énoncé pourra, dans certains cas spéciaux, être augmenté par décision du ministre des Travaux publics sur la proposition de la Société Nationale.

ART. 19. — 1° Dans la limite des maxima fixés par arrêté du ministre des Travaux publics, les délais d'expédition, de transport de gare à gare, de transmission en certains points du réseau de la Société Nationale ou aux points de jonction de ce réseau avec les lignes d'un autre réseau ou vice versa, et de livraison ou de mise à disposition à l'arrivée des animaux, denrées, marchandises et objets quelconques seront déterminés par les tarifs établis comme il est dit aux articles 14 à 16 ci-dessus.

2° A titre exceptionnel, les délais d'acheminement déterminés comme il est dit ci-dessus cesseront d'être obligatoires pour la Société Nationale lorsque, par suite de l'interruption d'un autre mode de transport, la quantité de marchandises remises au chemin de fer dépassera sa capacité normale de transporter. Dans ce cas, un droit de priorité pourra être accordé au transport des marchan-

dises répondant à certaines conditions fixées par le ministre des Travaux publics et définies par les tarifs ou par des conventions particulières établis comme il est dit aux articles 14 à 16 ci-dessus.

Le cas échéant, le ministre des Travaux publics déterminera, sur la proposition de la Société Nationale, les lignes sur lesquelles les délais peuvent être suspendus, la durée de cette suspension et, éventuellement, la prolongation des délais.

3° Sous réserve des règlements déterminant les heures d'ouverture et de fermeture des gares et stations, les tarifs fixent les jours et heures de réception et de livraison des marchandises ainsi que les dispositions relatives aux denrées apportées par les trains de nuit et destinées à l'approvisionnement des marchés des villes.

La Société Nationale pourra apporter aux dispositions ainsi fixées les dérogations qui seront motivées par les circonstances locales, dans l'intérêt du développement du trafic ou de l'organisation du service; il sera rendu compte au ministre des Travaux publics, dans un délai de cinq jours, de ces dérogations, qui seront portées à la connaissance du public dans les gares intéressées.

ART. 20. — La Société Nationale sera tenue de faire soit elle-même, soit par un intermédiaire dont elle répondra, l'enlèvement et la remise des marchandises au domicile des expéditeurs ou des destinataires. Les services d'enlèvement et de livraison à domicile ne seront point obligatoires en dehors de la zone agglomérée des localités non plus que pour les gares qui desserviraient soit une population agglomérée de moins de 5.000 habitants, soit un centre de population de 5.000 habitants situé à plus de cinq kilomètres de la gare du chemin de fer.

La Société Nationale pourra également faire, par elle-même ou par un intermédiaire dont elle répondra, l'enlèvement et la remise des marchandises dans les bureaux ou dépôts qu'elle pourra installer dans des localités quelconques et dans ceux des correspondants qu'elle aura agréés.

Les tarifs à percevoir seront, après affichage ou dépôt à la disposition du public dans les gares intéressées, soumis au ministre des Travaux publics et applicables dans le délai de quinze jours si, dans ce délai, le ministre n'y a pas fait opposition.

Les expéditeurs et destinataires resteront libres de faire eux-mêmes et à leurs frais l'enlèvement ou la remise des marchandises en gare. Toutefois, des tarifs établis comme il est dit aux articles 14 à 16 pourront comporter la livraison d'office au domicile du destinataire soit pour la totalité des transports de certaines catégories déterminées, soit dans des cas qu'ils fixeront.

ART. 21. — Sous réserve des dispositions destinées à assurer la coordination des transports, la Société Nationale pourra passer avec toutes entreprises de transport les accords nécessaires pour satisfaire aux besoins du public et aux nécessités du service dont elle est chargée.

Toutefois, lorsque plusieurs entreprises desserviront la relation intéressée par un accord, celui-ci sera soumis à l'approbation du ministre des Travaux publics.

TITRE III

STIPULATIONS RELATIVES A DIVERS SERVICES PUBLICS

ART. 22. — Les militaires ou marins voyageant soit en groupe ou en détachements encadrés, soit isolément, pour cause de service, envoyés en congé limité ou en permission, appelés sous les drapeaux, ou rentrant dans leurs foyers après libération seront seulement assujettis eux, leurs chevaux, mulets ou autres animaux inscrits sur les contrôles de l'armée et ainsi que leurs bagages, savoir :

— les militaires et marins ainsi que leurs bagages au quart du tarif général applicable aux voyageurs ordinaires et à leurs bagages;

— et les animaux quels que soient le nombre et la qualité des convoyeurs, au tiers de la taxe à l'unité, fixée par les tarifs commerciaux applicables sur toutes relations sans conditions spéciales.

Les réductions ci-dessus ne s'appliquent qu'au prix de transport proprement dit à l'exclusion des frais accessoires et des suppléments prévus pour l'usage de certaines voitures ou de certains trains.

Si le Gouvernement avait besoin de diriger des troupes et un matériel militaire, naval ou aérien, sur l'un des points desservis par le chemin de fer, la Société Nationale serait tenue de mettre immédiatement à sa disposition tous ses moyens de transport. Ces transports, ainsi que les transports de militaires ou marins voyageant en unités constituées par wagons ou trains complets seront réglés dans les conditions indiquées à l'article 26 ci-après.

ART. 23. — La Société Nationale est tenue, à la demande du ministre des Travaux publics et sur avis des ministres des Finances, de la Guerre, de la Marine et de l'Air, de conserver, de maintenir constamment dans l'état d'entretien jugé convenable et, le cas échéant, de remettre en état, d'une part les lignes ou installations qui auraient pu être supprimées ou dont l'entretien aurait pu être réduit ou suspendu dans les conditions prévues au second alinéa de l'article 2 ci-dessus, d'autre part, les matériels de toute espèce, estimés indispensables en excédent de ceux nécessaires pour les besoins commerciaux de la Société Nationale.

La Société Nationale est tenue en outre d'exécuter sans profit ni perte tous travaux et études de construction de lignes nouvelles et de construction ou de modification d'installations demandés par le ministre de la Guerre et approuvés par le ministre des Travaux publics.

ART. 24. — Les agents des contributions indirectes et des douanes chargés de la surveillance des chemins de fer dans l'intérêt de la perception des impôts seront, dans l'accomplissement de leurs fonctions, transportés gratuitement dans les voitures de la Société Nationale. Il en sera de même des militaires ou marins chargés d'assurer le service d'ordre dans les trains ou sur les dépendances du chemin de fer.

ART. 25. — La Société Nationale sera tenue, à toute réquisition, de faire partir par convoi ordinaire, les wagons ou voitures cellulaires employés au transport des prévenus, accusés ou condamnés.

Les wagons et les voitures employés au service dont il s'agit seront construits aux frais de l'Etat ou des départements; leurs formes ou dimensions seront déterminées de concert par les ministres de la Justice, de l'Intérieur et des Travaux publics, la Société Nationale entendue.

Les employés de l'administration pénitentiaire, les gardiens et les prisonniers placés dans les wagons ou voitures cellulaires ne seront assujettis qu'à la moitié de la taxe fixée par les tarifs généraux pour les voyageurs ordinaires de la classe inférieure.

Les gendarmes placés dans les mêmes voitures ne payeront que la taxe fixée pour les militaires ou marins, en application de l'article 22 du présent Cahier des charges.

Le transport des wagons et des voitures sera réglé dans les conditions de l'article 26 ci-après.

Dans le cas où l'administration voudrait, pour le transport des prisonniers, faire usage des voitures de la Société Nationale, celle-ci serait tenue de mettre à sa disposition, dans les trains autres que les trains à composition spéciale, un ou plusieurs compartiments de voitures à voyageurs, dont le prix de location sera égal, par compartiments et par kilomètre, au triple de la taxe fixée par les tarifs généraux pour un voyageur ordinaire utilisant le même type de compartiment.

Les dispositions qui précèdent seront applicables au transport des jeunes délinquants recueillis par l'administration pour être transférés dans des établissements d'éducation.

ART. 26. — Les charges résultant pour la Société Nationale des obligations qui lui incombent, à l'égard des services publics en exécution des articles 22, 23 et 25 seront évaluées par les ministres des Travaux publics et des Finances sur l'avis de commissions spéciales comprenant des représentants de la Société Nationale et des ministres intéressés.

Le montant de ces charges donnera lieu à remboursement à la Société Nationale dans les conditions qui seront arrêtées d'un commun accord par les ministres des Travaux publics et des Finances, la Société Nationale entendue.

ART. 27. — a) Sous réserve de la révision susceptible d'intervenir par application de l'article 20, paragraphe 5 de la convention du 31 août 1937 en vue de réduire le prix de revient des obligations stipulées ci-après, le service des lettres et des dépêches sera fait comme il suit :

1° A chacun des trains de voyageurs et de marchandises circulant aux heures ordinaires de l'exploitation désignés par le ministre des Travaux publics, la Société Nationale sera tenue de réserver, à la demande de l'administration des Postes et pour les parcours qu'elle désignera, un ou deux compartiments spéciaux d'une voiture à voyageurs ou un espace équivalent pour recevoir les lettres, les dépêches et les agents nécessaires au service des Postes, le surplus de la voiture restant à la disposition de la Société Nationale.

2° Si le volume des dépêches ou la nature du service rend insuffisante la capacité de deux compartiments, la Société Nationale sera tenue, soit de mettre à la disposition de l'administration des Postes un emplacement de 16 mètres carrés aménagé dans un fourgon convenablement suspendu ou une voiture à voyageurs, soit d'admettre la substitution aux wagons ordinaires d'une voiture spéciale, ou éventuellement de plusieurs voitures spéciales. En cas de désaccord il sera statué par le ministre des Travaux publics.

La Société Nationale ne sera pas tenue d'ajouter à un train ou d'en retirer un véhicule postal à une gare intermédiaire du parcours, lorsque cette adjonction ou ce retrait seront reconnus par le ministre des Travaux publics nécessiter une manœuvre qui ne peut s'effectuer en même temps que le service propre du train et dans le temps d'arrêt prévu pour le service.

Lorsque la Société Nationale voudra changer les heures de départ de ces convois ordinaires, elle sera tenue d'en avertir l'Administration des Postes en même temps qu'elle soumettra au ministre des Travaux publics l'horaire modifié, sans toutefois que le préavis puisse avoir une durée inférieure à dix jours.

3° Un train spécial régulier, dit train journalier de la poste, sera mis chaque jour, à l'aller et au retour, à la disposition du ministre des Postes, Télégraphes et Téléphones, pour le transport des dépêches sur toute l'étendue de chaque ligne ouverte au service des voyageurs.

4° L'étendue du parcours, les heures de départ et d'arrivée soit de jour, soit de nuit, la marche et les stationnements de ce convoi, sont réglés par le ministre des Travaux publics, après avis du ministre des Postes, Télégraphes et Téléphones, et la Société Nationale entendue.

5° Indépendamment de ce train, il pourra y avoir tous les jours, à l'aller et au retour, un ou plusieurs convois spéciaux, dont la marche sera réglée comme il est dit ci-dessus.

6° La Société Nationale pourra placer dans les convois spéciaux de la poste des voitures et wagons pour le transport, à son

profit, des voyageurs et des marchandises. Cette faculté ne devra apporter aucune entrave à l'exécution du service de la poste et, notamment, à l'application des dispositions prévues au paragraphe 4 du présent article.

7° La Société Nationale ne pourra être tenue d'établir des convois spéciaux ou de changer les heures de départ, la marche ou le stationnement de ces convois, qu'autant que l'administration l'aura prévenue par écrit, quinze jours à l'avance.

8° Néanmoins, toutes les fois qu'en dehors des services réguliers, l'administration requerra l'expédition d'un convoi extraordinaire, soit de jour, soit de nuit, cette expédition devra être faite immédiatement, sauf l'observation des règlements de police.

9° L'administration des Postes fera construire à ses frais les voitures qu'il pourra être nécessaire d'affecter spécialement au transport et à la manutention des dépêches. Les formes, dimensions et aménagements de ces voitures seront déterminés de concert par le ministre des Travaux publics, le ministre des Postes, Télégraphes et Téléphones, la Société Nationale entendue. L'administration des Postes fera entretenir ses voitures spéciales; toutefois, l'entretien des châssis et des roues sera effectué par la Société Nationale.

Le poids à pleine charge de ces voitures pourra atteindre celui des voitures autres que les automotrices, du modèle le plus grand et le plus lourd, employées normalement par la Société Nationale sur la ligne et dans le train considérés, pour l'exécution de son propre service, et une tolérance de poids de dix pour cent sera admise.

L'aménagement et l'entretien des emplacements prévus au paragraphe 2° du présent article seront effectués aux frais de l'administration des Postes par la Société Nationale.

10° Sur la demande de l'administration des Postes, la Société Nationale lui fournira en location, pour être utilisés, sans aménagement spécial, soit des fourgons entiers, soit même des compartiments de fourgons, dans la mesure où ses disponibilités et les nécessités du chemin de fer le permettront.

11° La Société Nationale sera tenue de mettre à la disposition du ministre des Postes, Télégraphes et Téléphones, dans chaque véhicule automoteur circulant aux heures ordinaires de l'exploitation, un espace suffisant aux besoins du service postal, sans que toutefois sa superficie puisse être supérieure à six mètres carrés. Un aménagement sommaire pourra être demandé par l'administration des Postes, selon les conditions prévues au dernier alinéa du paragraphe 9° du présent article.

Les convois spéciaux de la poste, prévus aux paragraphes 3° et 5°, pourront être remplacés, à la demande du ministre des Postes, Télégraphes et Téléphones, par des véhicules automoteurs spécialement aménagés, fournis par l'administration des Postes ou construits à ses frais par la Société Nationale.

12° La Société Nationale sera tenue, sauf impossibilité reconnue par le ministre des Travaux publics, d'assurer l'escorte en route et l'échange aux stations, par son personnel, des lettres et des dépêches qui lui seront confiées par le service des Postes.

La levée des boîtes aux lettres situées dans les emprises des gares et leur présentation aux agents des Postes circulant en chemins de fer pourront également être demandées à la Société Nationale.

13° La vitesse moyenne des convois spéciaux mis à la disposition de l'administration des Postes pourra atteindre, sur la demande de cette administration, et réserve faite des tonnages et stationnements relatifs à l'exécution du service postal, la vitesse normalement réalisée par les convois rapides circulant sur chaque ligne considérée. En cas de désaccord, il sera statué par le ministre des Travaux publics.

14° La Société Nationale sera tenue de transporter par tous les convois ou véhicules automoteurs servant au transport des voyageurs, et dans les mêmes conditions que les voyageurs ordinaires, et, éventuellement, par les convois servant au transport des marchandises, tout agent de l'administration des Postes, Télégraphes et Téléphones, circulant pour les besoins du service et muni d'une carte de circulation ou d'un ordre de service, délivré par le ministre des Postes, Télégraphes et Téléphones ou son délégué.

15° La Société Nationale sera tenue de fournir à chacun des points extrêmes de la ligne, ainsi qu'aux principales stations intermédiaires qui seront désignées par l'administration des Postes, un emplacement sur lequel l'administration pourra faire construire ou installer des dépôts, des bureaux de poste ou d'entrepôt des dépêches, des hangars et, d'une manière générale, procéder à toute installation utile pour le chargement et le déchargement des véhicules utilisés pour le service de cette administration.

Lorsque les conditions du service des chemins de fer le permettront, la Société Nationale pourra louer à l'administration des Postes, Télégraphes et Téléphones des locaux, guérites, espaces couverts et non clos appartenant au chemin de fer.

Les emplacements à affecter au garage des véhicules, du matériel et de l'outillage de l'administration des Postes seront déterminés de concert entre cette administration et la Société Nationale.

16° Le prix de location des terrains et des locaux fournis par la Société Nationale sera déterminé par des conventions à intervenir entre l'administration des Postes, des Télégraphes et des Téléphones et la Société Nationale.

17° La position des terrains et locaux susvisés sera choisie de manière que les bâtiments qui y seront construits aux frais de l'administration des Postes, Télégraphes et Téléphones, ne puissent entraver le service de la Société Nationale.

18° L'administration se réserve le droit d'établir à ses frais, sans indemnité, mais aussi sans responsabilité pour la Société Nationale, tous passages aériens ou souterrains, ou appareils mécaniques destinés à faciliter le transport ou l'échange des dépêches, à la condition que ces dispositifs, par leur nature ou leur position, n'apportent ni entraves ni frais supplémentaires aux différents services de la ligne ou des stations.

19° Les employés chargés de la surveillance du service, les agents préposés à l'échange ou à l'entrepôt des dépêches auront accès dans les gares ou stations pour l'exécution de leur service, en se conformant aux règlements de police intérieure de la Société Nationale.

b) L'administration des Postes, Télégraphes et Téléphones versera chaque année à la Société Nationale la somme nécessaire à rémunérer les services qu'elle en aura reçus; cette somme sera déterminée comme il est dit à l'article 14 du décret-loi du 31 août 1937 et à l'article 20 de la convention de la même date.

ART. 28. — Le Gouvernement se réserve la faculté de faire, le long des voies, toutes les constructions, de poser tous les appareils nécessaires à l'établissement de lignes télégraphiques et téléphoniques, sans nuire au service du chemin de fer.

Les installations de lignes faites par l'administration des Postes, Télégraphes et Téléphones devront satisfaire aux conditions de sécurité qui seront déterminées par le ministre des Travaux publics sur la proposition de la Société Nationale, et après avis du ministre des Postes, Télégraphes et Téléphones.

Sur la demande de l'administration des Postes, Télégraphes et Téléphones, il sera réservé, dans les gares des villes et des localités qui seront désignées ultérieurement, le terrain nécessaire à l'établissement des maisonnettes destinées à recevoir le bureau télégraphique et son matériel.

La Société Nationale sera tenue de faire garder par ses agents les fils et les appareils des lignes télégraphiques et téléphoniques, de donner au personnel de l'administration des Postes, Télégraphes et Téléphones connaissance de tous les accidents qui pourraient survenir, et de leur en faire connaître les causes. En cas de rupture du fil télégraphique, les employés de la Société Nationale auront à en rétablir provisoirement la continuité électrique, d'après les instructions qui leur seront données à cet effet.

Le personnel des services techniques de l'administration des Postes, Télégraphes et Téléphones, voyageant pour le service des lignes électriques, aura accès dans les gares et le long des voies ferrées en se conformant aux règlements sur la police des chemins de fer, ainsi que le droit de circuler dans les voitures du chemin de fer, dans les conditions définies au paragraphe 14° de l'article 27 ci-dessus.

En cas d'accident aux lignes télégraphiques et téléphoniques, l'administration peut requérir les moyens de transport utiles pour amener à pied-d'œuvre le personnel et le matériel nécessaires à la remise en état. Ce transport devra être effectué dans des conditions telles qu'il ne puisse entraver en rien l'exploitation du chemin de fer.

Dans le cas où la Société Nationale demanderait le déplacement de fils, appareils ou poteaux dont la présence s'opposerait à l'exécution de travaux sur le chemin de fer, ce déplacement aurait lieu aux frais et par les soins de l'administration des Postes, Télégraphes et Téléphones. En cas de désaccord, il sera statué par le ministre des Travaux publics.

La Société Nationale pourra être autorisée et, au besoin, requise par le ministre des Travaux publics, agissant de concert avec le ministre des Postes, Télégraphes et Téléphones, d'établir, à ses frais, les fils et appareils télégraphiques destinés à transmettre les signaux nécessaires pour la sûreté et la régularité de son exploitation.

Elle pourra, avec l'autorisation du ministre des Postes, Télégraphes et Téléphones, se servir des poteaux des lignes télégraphiques et téléphoniques de l'Etat, lorsque de semblables lignes existeront le long de la voie. Dans ce cas, les travaux seront exécutés par les agents de l'administration des Postes, Télégraphes et Téléphones contre remboursement des dépenses.

La Société Nationale sera tenue de se soumettre à tous les règlements concernant l'établissement et l'emploi de ces appareils, ainsi que l'organisation, aux frais de la Société Nationale, du contrôle de ce service par les agents de l'Etat.

Les dispositions du paragraphe B de l'article 27 ci-dessus sont applicables aux prestations fournies par la Société Nationale aux termes des troisième, quatrième, cinquième et sixième alinéas du présent article, étant entendu qu'il sera tenu compte dans la détermination, de la rémunération à verser à la Société Nationale des prestations fournies ou des avantages consentis à celle-ci à prix réduit par l'administration des Postes, Télégraphes et Téléphones évalués d'un commun accord.

ART. 29. — Les arrangements ou conventions qui pourront intervenir entre la Société Nationale et les services publics, en dehors des cas visés aux articles 22 à 28 ci-dessus, ne pourront comporter, par rapport aux tarifs ordinaires, que des modifications justifiées par les relations de service ou par les accroissements de trafic et les réductions de dépenses que ces arrangements ou conventions seront susceptibles de procurer au chemin de fer.

Ces arrangements ou conventions seront soumis à l'approbation du ministre des Travaux publics et du ministre des Finances.

TITRE IV

STIPULATIONS DIVERSES RELATIVES AUX TRAVAUX

ART. 30. — Les conditions de tracé et de construction des lignes ouvertes à l'exploitation avant le 1^{er} janvier 1938 et des lignes dont la construction était entreprise au 31 août 1937 continueront à être fixées par les dispositions des projets approuvés.

Les parties de seconde voie et autres ouvrages qu'il pourra être nécessaire d'établir ultérieurement sur l'une quelconque de ces lignes seront exécutés conformément aux dispositions des projets précédemment approuvés pour la même ligne, à moins que le ministre des Travaux publics ne prescrive de nouvelles dispositions, la Société Nationale entendue ou sur sa proposition.

ART. 31. — Les terrains acquis par la Société Nationale, postérieurement au bornage général, en vue de satisfaire aux besoins de l'exploitation et qui, par cela même, deviendront partie intégrante du chemin de fer, donneront lieu, au fur et à mesure de leur acquisition, à des bornages supplémentaires et seront ajoutés sur le plan cadastral.

Les dépenses résultant des prescriptions ci-dessus seront ajoutées aux dépenses d'acquisition des terrains ou d'exécution des ouvrages susvisés et recevront la même imputation.

ART. 32. — La Société Nationale est investie, pour l'exécution des travaux lui incombant, de tous les droits que les lois et règlements confèrent à l'administration en matière de travaux publics, notamment pour l'acquisition des terrains par voie d'expropriation et pour l'extraction, le transport et le dépôt des terres et matériaux. Elle demeure en même temps soumise à toutes les obligations qui dérivent, pour l'administration, de ces lois et règlements.

ART. 33. — La Société Nationale sera tenue, pour l'étude et l'exécution de ses projets, de se soumettre à l'accomplissement de toutes les formalités et de toutes les conditions exigées par les lois, décrets et règlements concernant les travaux mixtes.

ART. 34. — Les marchés et traités de la Société Nationale, tant pour l'exécution des travaux prévus au présent titre que pour l'application des articles 3 et 9, seront, en principe, passés après appel à la concurrence sauf exceptions justifiées par les nécessités de service et reconnues par l'autorité qui approuve lesdits marchés et traités. La décision de cette autorité devra être motivée.

TITRE V

CLAUSES DIVERSES

ART. 35. — Dans le cas où le Gouvernement ordonnerait ou autoriserait la construction de routes nationales, départementales

ou vicinales, de chemins de fer ou de canaux, qui traverseraient les lignes objet du présent Cahier des charges, toutes les dispositions nécessaires seront prises pour qu'il n'en résulte aucun obstacle à la construction ou au service du chemin de fer, ni aucuns frais pour la Société Nationale.

ART. 36. — La Société Nationale sera entendue préalablement à toute autorisation d'exécution ou concession, soit d'une nouvelle ligne de chemin de fer d'intérêt général, soit de moyens de transport d'importance équivalente, tels que téléfériques à grand rendement, pipe-lines, autoroutes, lignes de navigation aérienne.

ART. 37. — Les concessions de chemin de fer s'embranchant sur les chemins qui font l'objet du présent Cahier des charges ou les prolongeant, ne doivent apporter aucun obstacle à la circulation, ni provoquer aucuns frais particuliers pour la Société Nationale.

Les concessionnaires ou exploitants de chemin de fer d'embranchement ou de prolongement auront le droit, moyennant les prix à convenir et l'observation des règlements de police et de service, de faire circuler leurs voitures, wagons et machines sur les lignes exploitées aux conditions du présent Cahier des charges. La Société Nationale aura, dans les mêmes conditions, pareil droit pour la circulation de ses locomotives et voitures sur lesdits embranchements et prolongements.

Si le concessionnaire ou l'exploitant d'un embranchement ou prolongement, ou si la Société Nationale n'use pas du droit mentionné à l'alinéa précédent, toutes mesures doivent être prises par eux pour que le service de transport ne subisse aucune interruption au point de jonction des diverses lignes.

Dans le cas où le service des chemins de fer d'embranchement devrait être établi dans les gares de la Société Nationale, la redevance à payer à ladite Société sera réglée d'un commun accord entre elle et le concessionnaire ou exploitant intéressé.

La Société Nationale ou le concessionnaire ou exploitant qui se servira d'un matériel qui ne serait pas sa propriété payera une indemnité en rapport avec l'usage et la détérioration de ce matériel.

La Société Nationale sera tenue, si le ministre des Travaux publics le juge convenable, de partager l'usage des stations établies à l'origine des chemins de fer d'embranchement avec les concessionnaires ou exploitants ultérieurs desdits chemins.

En cas de désaccord entre la Société Nationale et les concessionnaires ou exploitants, pour l'application des clauses du présent article, il sera statué par le ministre des Travaux publics.

Les dispositions prévues ci-dessus en faveur des lignes d'embranchement ou de prolongement cesseront d'être applicables à celles de ces lignes qui ne seraient plus effectivement exploitées par voie ferrée comme à celles qui, du fait de la suspension du service sur certaines lignes de la Société Nationale, cesseraient de se raccorder effectivement au réseau exploité par ladite Société.

ART. 38. — Réserve faite de l'application éventuelle des dispositions de la loi du 3 décembre 1908, la Société Nationale sera tenue de s'entendre avec tout propriétaire de mines, d'usines ou de carrières, avec tout propriétaire ou concessionnaire d'entrepôts ou de magasins généraux, avec tout concessionnaire d'outillage public ou propriétaire d'outillage privé dûment autorisé sur les ports maritimes ou de navigation intérieure qui demanderait à user du droit d'embranchement en se conformant aux dispositions ci-après. A défaut d'accord, il sera statué par le ministre des Travaux publics, la Société Nationale entendue.

Les embranchements seront construits aux frais des demandeurs et de manière qu'il ne résulte de leur établissement aucune entrave à la circulation générale, aucune cause d'avarie pour le matériel, ni aucuns frais particuliers pour la Société Nationale.

Leur entretien devra être fait avec soin, aux frais de leurs propriétaires et sous le contrôle du ministre des Travaux publics. La Société Nationale aura le droit de faire surveiller par ses agents cet entretien ainsi que l'emploi de son matériel sur les embranchements.

Le ministre des Travaux publics pourra, à toute époque, prescrire les modifications qui seraient jugées utiles dans la soudure, le tracé ou l'établissement de la voie desdits embranchements et les changements seront opérés aux frais des propriétaires.

Le ministre des Travaux publics pourra, après avoir entendu les propriétaires, ordonner l'enlèvement temporaire des aiguilles de soudure, dans le cas où les établissements embranchés viendraient à suspendre en tout ou partie leurs transports.

La Société Nationale sera tenue d'envoyer ses wagons sur tous les embranchements autorisés destinés à faire communiquer les établissements qu'ils desservent avec la ligne principale du chemin de fer.

La Société Nationale amènera ses wagons à l'entrée des embranchements.

Les expéditeurs ou destinataires feront conduire les wagons dans leurs établissements pour les charger ou décharger et les ramèneront au point de jonction avec la ligne principale, le tout à leurs frais.

Les wagons ne pourront être employés qu'au transport d'objets et marchandises destinés à la ligne principale du chemin de fer.

Les traitements des gardiens d'aiguilles et des barrières des embranchements autorisés par l'administration seront à la charge des propriétaires des embranchements. Ces gardiens seront nommés et payés par la Société Nationale, et les frais qui en résulteront lui seront remboursés par lesdits propriétaires.

En cas de désaccord, il sera statué par le ministre des Travaux publics, la Société Nationale entendue.

Les propriétaires d'embranchements seront responsables des avaries que le matériel pourrait éprouver pendant son parcours ou son séjour sur ces lignes.

Dans le cas d'inexécution d'une ou de plusieurs des conditions énoncées ci-dessus, le préfet pourra, à la demande de la Société Nationale, et après avoir entendu le propriétaire de l'embranchement, ordonner la suspension du service et faire supprimer la soudure, sauf recours au ministre des Travaux publics et sans préjudice des dommages-intérêts qui pourraient être réclamés par la Société Nationale.

Des tarifs établis comme il est dit aux articles 14 à 16 ci-dessus détermineront les perceptions à effectuer par la Société Nationale pour l'indemniser de la fourniture et de l'envoi de son matériel sur les embranchements, le temps pendant lequel les wagons pourront normalement séjourner sur les embranchements et les indemnités à payer au cas où ce temps serait dépassé, et toutes autres dispositions relatives aux conditions générales d'usage des embranchements particuliers, notamment en ce qui touche les conditions de pesage des wagons et le mode de décompte des sommes à percevoir par la Société Nationale.

Le chargement et le déchargement sur les embranchements s'opéreront aux frais des expéditeurs ou destinataires, soit qu'ils les fassent eux-mêmes, soit que la Société Nationale consente à les opérer dans les conditions à fixer par le traité visé à l'alinéa ci-après.

Les conditions spéciales à chaque embranchement particulier seront fixées par un traité à intervenir entre la Société Nationale et le demandeur. Ce traité fixera notamment les conditions éventuelles de résiliation du traité et de suppression des ouvrages. Il sera communiqué au ministre des Travaux publics.

La Société Nationale pourra à toute époque supprimer la desserte des embranchements particuliers raccordés à une ligne ou section de ligne sur laquelle le service viendrait, en application des dispositions de l'article 8 du présent Cahier des charges, soit à être supprimé ou limité au service des voyageurs, soit à être assuré par un autre mode de transport que le chemin de fer. Si elle n'use pas de cette faculté, l'embranché devra, conformément aux dispositions du second alinéa du présent article, supporter tous les frais supplémentaires qui résulteraient pour la Société Nationale du maintien de l'embranchement.

ART. 39. — Toutes les contributions et taxes auxquelles sont soumis les terrains occupés par le chemin de fer et ses annexes, les bâtiments et magasins dépendant de l'exploitation seront à la charge de la Société Nationale.

ART. 40. — Les agents et gardes que la Société nationale établira, soit pour la perception des droits, soit pour la surveillance et la police du chemin de fer et de ses dépendances, pourront être

assermentés et seront, dans ce cas, assimilés aux gardes champêtres.

ART. 41. — En conformité de la loi du 30 janvier 1923, modifiée par celle du 21 juillet 1928 et de la loi du 18 juillet 1924, la Société Nationale devra réserver aux bénéficiaires de ces lois, un certain nombre de vacances existant ou se produisant dans les emplois inscrits aux tableaux annexés à la convention susvisée du 7 octobre 1931, approuvée par le décret-loi du 30 octobre 1935 et dans les conditions indiquées auxdits tableaux.

ART. 42. — Pour tout ce qui concerne tant l'exécution des travaux que l'entretien et les réparations du chemin de fer et de ses dépendances, l'acquisition et l'entretien du matériel et le service de l'exploitation, la Société Nationale sera soumise, au point de vue technique et au point de vue financier, au contrôle et à la surveillance de l'administration.

Les fonctionnaires et agents chargés de l'inspection du contrôle et de la surveillance du chemin de fer seront transportés gratuitement dans les voitures de la Société Nationale.

Les frais de visites, de surveillance et de réception des travaux et les frais de contrôle de l'exploitation seront supportés par la Société Nationale.

Afin de pourvoir à ces frais, la Société Nationale sera tenue de verser, chaque année, à la caisse centrale du Trésor public, une somme de six cents francs par chaque kilomètre de chemin de fer compris dans son réseau. Toutefois, cette somme sera réduite à cinquante francs par kilomètre pour les sections non encore livrées à l'exploitation.

Dans lesdites sommes, n'est pas comprise celle qui sera déterminée, en exécution de l'article 27 ci-dessus, pour frais de contrôle du service télégraphique de la Société Nationale par les agents de l'Etat.

ART. 43. — A l'époque fixée pour l'expiration du droit d'exploiter attribué à la Société Nationale et par le seul fait de cette expiration, l'Etat sera subrogé à tous les droits de la Société Nationale sur le chemin de fer et ses dépendances, et il entrera immédiatement en jouissance de tous ses produits.

Sous réserve du cas visé au second alinéa de l'article 2 ci-dessus, la Société Nationale sera tenue de remettre gratuitement à l'Etat en bon état d'entretien, le chemin de fer et tous les immeubles qui en dépendent, quelle qu'en soit l'origine, notamment les bâtiments des gares et stations, les remises, ateliers et dépôts, les maisons de garde. Il en sera de même de tous les objets immobiliers dépendant également dudit chemin, notamment des barrières et clôtures des voies, changements de voies, plaques tournantes, réservoirs d'eau, grues hydrauliques, machines fixes, ainsi que de tous les objets mobiliers, tels que le matériel roulant, les matériaux,

combustibles et approvisionnements de tout genre, le mobilier des stations, l'outillage des ateliers et des gares.

Du seul fait de l'expiration du droit d'exploiter, l'Etat sera en outre substitué à la Société Nationale dans toute concession, tout affermage, toutes participations directes ou indirectes, pris par elle au cours de son existence.

ART. 44. — Les voies ferrées des quais des ports maritimes et de navigation intérieure et les voies mères d'embranchement que la Société Nationale reçoit le droit d'exploiter, soit des administrations des Chemins de fer de l'Etat et des Chemins de fer d'Alsace et de Lorraine, soit des Compagnies du Nord, de l'Est, de Paris à Orléans, de Paris à Lyon et à la Méditerranée, et du Midi, et des deux syndicats de la Grande et de la Petite Ceinture de Paris feront ultérieurement l'objet d'un Cahier des charges particulier commun à l'ensemble de ces voies, établi dans les mêmes formes que le présent Cahier des charges.

A titre transitoire, les voies visées à l'alinéa précédent et qui faisaient antérieurement l'objet de Cahiers des charges spéciaux, demeureront soumises aux dispositions de ces Cahiers des charges, sauf en ce qui concerne les règles fixées par le titre II du présent Cahier des charges qui leur seront immédiatement applicables.

ART. 45. — Les contestations qui s'élèveraient entre la Société Nationale et l'administration au sujet de l'exécution et de l'interprétation des clauses du présent Cahier des charges seront jugées par le Conseil de préfecture de la Seine, sauf recours au Conseil d'Etat.

Vu, pour être annexé au décret du 31 décembre 1937.

Le Ministre des Travaux publics,
Henri QUEUILLE.

Le Ministre des Finances,
Georges BONNET.

II

POLICE DES CHEMINS DE FER

LOI DU 15 JUILLET 1845 SUR LA POLICE DES CHEMINS DE FER

Au Palais de Neuilly, 15 juillet 1845.

LOUIS-PHILIPPE, Roi des Français, à tous présents et à venir, Salut.

Nous avons proposé, les Chambres ont adopté, Nous avons ordonné et ordonnons ce qui suit :

TITRE PREMIER

MESURES RELATIVES A LA CONSERVATION DES CHEMINS DE FER

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

ART. 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 terres et autres objets quelconques.

ART. 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'élagage 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.

ART. 4. — 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.

ART. 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 du 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'établissement 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.

ART. 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.

ART. 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.

ART. 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.

ART. 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.

ART. 10. — Si, hors des cas d'urgence prévus par la loi des 16-24 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 aux titres IV et suivants de la loi du 3 mai 1841, et, pour tous les autres cas, conformément à la loi du 16 septembre 1807.

ART. 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 le 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

ART. 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 et 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.

ART. 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.

ART. 14. — Les contraventions prévues à l'article 12 seront punies d'une amende de trois cents francs à trois mille francs.

ART. 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 A LA SURETÉ DE LA CIRCULATION SUR LES CHEMINS DE FER

ART. 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.

ART. 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.

ART. 18. — Quiconque aura menacé, par écrit anonyme ou signé, de commettre un des 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 cent à cinq 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 vingt-cinq à trois 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, ni excéder cinq ans.

ART. 19. — Quiconque, par maladresse, imprudence, inattention, négligence ou inobservation des lois ou 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.

ART. 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.

ART. 21. — Toute contravention aux ordonnances royales portant règlement d'administration publique sur la police, la sûreté et l'exploitation du chemin de fer, et aux arrêtés pris par les préfets, sous l'approbation du ministre des Travaux publics, pour l'exécution des dites 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.

ART. 22. — Les concessionnaires ou fermiers d'un chemin de fer seront responsables, soit envers l'Etat, soit envers 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.

ART. 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 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.

ART. 24. — Les procès-verbaux dressés en vertu de l'article précédent seront visés pour timbre et enregistrés en débet.

.....
Abrogé par le décret du 30 octobre 1935 (J. O. du 31-10-35).
.....

ART. 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.

ART. 26. — L'article 463 du Code pénal est applicable aux condamnations qui seront prononcées en exécution de la présente loi.

ART. 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.

La présente loi, discutée, délibérée et adoptée par la Chambre des pairs et par celle des députés, et sanctionnée par Nous ce jour-d'hui, sera exécutée comme loi de l'Etat.

Donnons en mandement à nos cours et tribunaux, préfets, corps administratifs et tous autres, que les présentes ils gardent et maintiennent, fassent garder, observer et maintenir, et, pour les rendre plus notoires à tous, ils les fassent publier et enregistrer partout où besoin sera; et, afin que ce soit chose ferme et stable à toujours, Nous y avons fait mettre notre sceau.

Fait au palais de Neuilly, le 15 juillet 1845.

LOUIS-PHILIPPE.

Par le Roi :

Le Ministre Secrétaire d'Etat des Travaux publics,
S. DUMONT.

**DÉCRET DU 11 SEPTEMBRE 1939
PORTANT RÈGLEMENT D'ADMINISTRATION PUBLIQUE
SUR LA POLICE, LA SURETÉ ET L'EXPLOITATION
DES VOIES FERRÉES D'INTÉRÊT GÉNÉRAL
ET D'INTÉRÊT LOCAL**

Le Président de la République française,

Sur le rapport du ministre des Travaux publics,

Vu la loi du 15 juillet 1845 sur la police des chemins de fer, et notamment l'article 21, § 1^{er}, ainsi conçu :

« 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 16 à 3.000 francs »;

Vu la loi du 31 juillet 1913 sur les voies ferrées d'intérêt local, modifiée par l'article 4 du décret-loi du 1^{er} octobre 1926, et notamment l'article 43 (§§ 1^{er} et 2), et l'article 47, 3^o, 4^o et 6^o, ainsi conçus :

« ART. 43. — La loi du 15 juillet 1845 est applicable aux voies ferrées d'intérêt local, à l'exception de l'article 4 pour les parties de ces voies établies sur plate-formes indépendantes, et des articles 3, 5, 6, 7, 8, 9 et 10 pour les parties empruntant des voies publiques.

« Toutefois, pour des raisons de sécurité publique, le préfet peut imposer l'obligation de poser des clôtures sur tout ou partie de la voie ferrée; il peut également exiger de poser des barrières au croisement des chemins fréquentés.

« ART. 47. — Des règlements d'administration publique déterminent :

.....
« 3^o Les conditions spéciales auxquelles doivent satisfaire, tant pour leur construction que pour l'exploitation, les voies ferrées établies sur les voies publiques;

« 4^o Les rapports entre les services de ces voies et les autres services intéressés;

.....
« 6^o Et, d'une manière générale, toutes les dispositions nécessaires à l'exécution de la présente loi »;

Vu le décret-loi du 31 août 1937 sur la réorganisation du régime des chemins de fer;

Vu le décret du 11 novembre 1917 portant règlement d'administration publique sur la police, la sûreté et l'exploitation des voies ferrées d'intérêt général et d'intérêt local, modifié par les décrets des 14 août 1921, 21 avril 1928, 14 janvier 1930, 2 mai 1930, 10 août 1930, 22 février 1935, 12 janvier 1937 et 31 décembre 1937;

Vu le décret du 20 novembre 1917 approuvant le cahier des charges-type des voies ferrées d'intérêt local;

Vu le décret du 19 mai 1926 rendant applicable le décret du 11 novembre 1917 dans les départements du Haut-Rhin, du Bas-Rhin et de la Moselle;

Vu le décret du 26 septembre 1935 portant règlement d'administration publique pour l'application du décret-loi du 30 juin 1934 relatif à la simplification de la procédure en matière de contravention à la police des chemins de fer;

Vu le décret du 31 décembre 1937 établissant le Cahier des charges de la Société Nationale des Chemins de fer français et notamment l'article 7,

Le Conseil d'Etat entendu,

Décrète :

TITRE PREMIER

DISPOSITIONS GÉNÉRALES

ARTICLE PREMIER. — Les dispositions du présent décret sont applicables à toutes les voies ferrées d'intérêt général ou d'intérêt local, sous réserve des restrictions mentionnées en tête des articles qui ne sont pas applicables à certaines catégories de voies.

Sur les lignes où il est fait usage de l'énergie électrique pour la traction des trains, le ministre des Travaux publics peut autoriser des dérogations aux dispositions des articles ci-après lorsqu'elles sont justifiées par ce mode spécial de traction.

ART. 2. — Pour l'application du présent décret aux voies ferrées d'intérêt local, les attributions conférées au ministre des Travaux publics par les articles qui ne concernent pas uniquement ces voies sont exercées par le préfet, statuant sur le rapport du Service du Contrôle, si elles ne sont pas réservées soit au ministre, soit à d'autres autorités, par les lois et règlements spéciaux.

ART. 3. — Sont considérées comme tramways urbains, pour l'application des dispositions ci-après, les voies ferrées d'intérêt local établies sur des voies publiques dans les agglomérations et dans leur banlieue, et affectées seulement au service des voyageurs et éventuellement des messageries.

L'utilisation des voies de certaines lignes, à titre accessoire, pour des services de marchandises limités et n'ayant lieu qu'à certains moments déterminés, ne met pas obstacle à ce que le régime des tramways urbains soit appliqué à ces lignes.

Lorsqu'une voie ferrée d'intérêt local doit être soumise au régime des tramways urbains, l'acte qui autorise son établissement le spécifie.

En ce qui concerne :

1° Les voies ferrées d'intérêt local concédées comme tramways sous le régime de la loi du 11 juin 1880;

2° Les voies ferrées d'intérêt local empruntant des voies publiques qui ont été concédées postérieurement à la promulgation de la loi du 31 juillet 1913 et antérieurement à la publication du présent décret et qui sont soumises, en vertu d'une disposition spéciale de l'acte autorisant leur établissement, au décret du 16 juillet 1907;

Un décret rendu en Conseil d'Etat, les Compagnies entendues, déterminera celles de ces lignes auxquelles le régime des tramways urbains sera applicable.

ART. 4. — Des décrets pris en application des articles 46 et 47 de la loi du 31 juillet 1913 déterminent les règles applicables aux voies ferrées établies sur les quais des ports maritimes ou fluviaux.

ART. 5. — En ce qui concerne les voies ferrées exploitées directement par l'Etat, les départements, les communes ou les syndicats de communes, l'administration exploitante est soumise aux obligations et est investie des droits résultant, pour les Compagnies, du présent règlement.

TITRE II

DES GARES ET DE LA VOIE

ART. 6. — Les mesures de police destinées à assurer le bon ordre dans les parties des gares et de leurs dépendances accessibles au public sont réglées par des arrêtés du préfet du département approuvés par le ministre des Travaux publics.

Ces mesures visent notamment l'entrée, le stationnement et la circulation des voitures publiques ou particulières, destinées soit au transport des personnes, soit au transport des marchandises dans les cours dépendant des gares de chemins de fer.

ART. 7 (applicable seulement aux sections des voies ferrées d'intérêt local établies sur les voies publiques).

L'administration exploitante n'est admise à réclamer aucune indemnité à raison :

Soit des dommages que le roulage ordinaire pourrait occasionner aux ouvrages de la voie ferrée;

Soit de l'état de la chaussée et des conséquences qui pourraient en résulter pour l'état et pour l'entretien de la voie;

Soit de l'usage normal de la voie publique et des nécessités de son entretien et de son aménagement.

Les indemnités dues à des tiers, pour les dommages qui résulteraient de la construction ou de l'exploitation de la voie ferrée, sont entièrement à la charge de l'exploitant.

ART. 8 (*applicable seulement aux sections des voies ferrées d'intérêt local établies sur les voies publiques*). — Lorsque des travaux exécutés sur une voie publique empruntée par une voie ferrée d'intérêt local doivent interrompre momentanément la circulation sur celle-ci, l'autorité de qui relève la voie empruntée doit en aviser préalablement l'autorité concédante et la Compagnie.

L'autorité concédante peut mettre la Compagnie en demeure de maintenir provisoirement les communications en déplaçant momentanément ses voies, après accomplissement des formalités légales, s'il y a lieu, et moyennant une indemnité qui lui est due à moins de convention contraire.

Si les travaux d'où résulterait l'interruption sont exécutés dans l'intérêt de la circulation sur la voie empruntée, la mise en demeure est prononcée et l'indemnité est due par l'autorité ayant concédé la voie ferrée.

Si les travaux sont exécutés dans un intérêt autre que celui de la circulation sur la voie empruntée, la mise en demeure ne peut être adressée à la Compagnie par l'autorité concédante qu'à la suite d'un accord établi entre celle-ci et le service dans l'intérêt duquel les travaux sont exécutés; cet accord doit porter tant sur la nécessité du rétablissement provisoire des communications par voie ferrée que sur l'importance relative de la participation des divers services intéressés au paiement de l'indemnité. A défaut d'accord, le rétablissement provisoire ne peut être prescrit qu'en vertu d'une autorisation qui est donnée par le ministre à l'autorité concédante et qui fixe la part que celle-ci doit prendre à sa charge dans les indemnités dont le montant serait ultérieurement déterminé et dont le surplus resterait à la charge des services intéressés aux travaux.

ART. 9 (*applicable seulement aux sections des voies ferrées d'intérêt local établies sur les voies publiques*). — La modification ou la suppression définitive d'une partie des voies ferrées établies sur une voie publique peut être prononcée, à la requête de l'autorité chargée de l'administration de la voie, dans les formes prescrites par le paragraphe 4 de l'article 36 de la loi du 31 juillet 1913, et sous réserve de la détermination, dans les formes prévues par l'article 38 de

ladite loi, des indemnités dues par cette autorité, à moins de convention contraire, soit à la Compagnie, soit à l'autorité concédante, suivant les cas.

Ne peut donner lieu à aucune indemnité, en dehors des cas prévus à l'article 8 ci-dessus, le déplacement définitif des voies ferrées, exécuté aux frais du service chargé de l'administration de la voie publique, comme conséquence nécessaire de travaux exécutés pour l'entretien ou l'amélioration de cette voie.

ART. 10. — Si l'établissement de contre-rails est jugé nécessaire dans l'intérêt de la sûreté publique, la Compagnie est tenue d'en placer sur les points qui sont désignés par le ministre des Travaux publics.

ART. 11 (*applicable seulement aux sections des voies ferrées d'intérêt local établies sur les voies publiques*). — L'autorité concédante détermine les sections de la ligne où la voie doit être établie au niveau de la chaussée, avec rails noyés, en restant accessible et praticable pour les voitures ordinaires, et celles où elle doit être placée sur un accotement praticable pour les piétons, mais interdit aux voitures ordinaires.

Le Cahier des charges détermine les largeurs qui doivent être réservées pour la libre circulation sur la voie publique, de manière que le croisement de deux voitures soit toujours assuré, l'une de ces deux voitures pouvant être le véhicule circulant sur la voie ferrée dans le premier cas spécifié au paragraphe précédent.

Les dispositions prescrites doivent assurer la sécurité des piétons qui circulent sur la voie publique et celle des riverains de cette voie.

Si l'emplacement occupé par la voie ferrée reste accessible et praticable pour les voitures ordinaires, les rails doivent être à gorge ou accompagnés de contre-rails; la largeur des vides ou ornières ne peut excéder trente-cinq millimètres (0^m035) dans les parties droites et quarante et un millimètres (0^m041) dans les parties courbes. Les voies ferrées sont posées au niveau de la chaussée, sans saillie ni dépression sur le profil normal de celle-ci.

Toutefois, l'autorité concédante, d'accord avec celle de qui relève la voie empruntée, et quand les nécessités de la circulation n'y font pas obstacle, peut dispenser la Compagnie, à titre révocable, de poser des rails à gorge ou des contre-rails sur tout ou partie des voies publiques dont le sol est emprunté par la voie ferrée.

ART. 12. — Le chemin de fer et les ouvrages qui en dépendent sont constamment entretenus en bon état. La Compagnie doit faire connaître au ministre des Travaux publics, dans la forme que celui-ci juge convenable, les mesures qu'elle a prises pour cet entretien, compte tenu de l'importance du service public assuré sur chaque ligne.

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

Si les mesures prises sont insuffisantes pour assurer le bon entretien du chemin de fer, la sûreté de la circulation et la sécurité publique, le ministre, la Compagnie entendue, prescrit celles qu'il juge nécessaires.

Si, par suite de l'insuffisance des installations le service n'est pas régulièrement assuré, il est procédé conformément aux dispositions de l'article 87 ou de l'article 88 suivant les cas.

ART. 13 (*applicable seulement aux sections des voies ferrées d'intérêt local établies sur les voies publiques*). — Sur les sections à rails noyés où l'emplacement de la voie ferrée est accessible aux voitures ordinaires, l'entretien du pavage ou de l'empierrement de la surface affectée à la circulation sur la voie ferrée est réglé par le Cahier des charges, qui indique le service chargé d'exécuter cet entretien ainsi que la répartition des dépenses. Sur les voies empruntées ne relevant pas de l'autorité concédante, l'entretien est assuré par la Compagnie dans l'entre-rails, ainsi que dans une zone de cinquante centimètres (0^m50) de chaque côté des rails, à moins qu'il n'en ait été décidé autrement dans le Cahier des charges, après accord avec l'autorité de qui relèvent ces voies.

Sur les sections où l'emplacement de la voie ferrée n'est pas accessible aux voitures ordinaires, l'entretien qui est à la charge de la Compagnie comprend la surface entière occupée par les voies, augmentée, s'il y a lieu, d'une zone déterminée par le Cahier des charges.

Si la voie ferrée et les parties de la voie publique dont l'entretien est confié à la Compagnie ne sont pas constamment entretenues en bon état, il y est pourvu d'office à la diligence du préfet et aux frais de la Compagnie, sans préjudice, s'il y a lieu, de la mise en déchéance.

Le montant des avances faites est recouvré au moyen d'états que le préfet rend exécutoires.

ART. 14 (*non applicable aux tramways urbains*). — Partout où besoin sera, des agents sont placés 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 est fixé, la Compagnie entendue, par le ministre des Travaux publics, qui peut prescrire que ceux de ces agents dont le service aurait une importance particulière pour la sécurité ne soient employés à aucun autre travail.

ART. 15. — Partout où un chemin de fer d'intérêt général traverse à niveau une voie de terre, il est 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 sont réglés par le ministre, sur la proposition de la Compagnie.

Il en est de même lorsque la pose de barrières aux passages à niveau établis sur une voie ferrée d'intérêt local est prescrite, la Compagnie entendue, par application du deuxième paragraphe de l'article 43 de la loi du 31 juillet 1913.

Lorsque le ministre autorise la traversée à niveau de deux voies ferrées, il arrête, après avoir entendu les deux Compagnies, les dispositions techniques à prendre pour l'établissement et l'exploitation de ces voies dans la traversée. Il prescrit de même toutes les mesures nécessaires pour assurer la sécurité aux points de bifurcation.

Lorsqu'une voie ferrée est établie sur une voie publique, la Compagnie est tenue de prendre à ses frais, partout où la nécessité en a été reconnue par le ministre, après avis du service du contrôle et eu égard au mode d'exploitation employé, les mesures nécessaires pour assurer la liberté et la sécurité du passage des voitures et des trains sur la voie ferrée, ainsi que celles de la circulation ordinaire sur toute la voie publique suivie ou traversée par cette voie ferrée.

Lorsqu'une voie ferrée traverse à niveau sans barrière la plateforme d'une voie publique ou lorsqu'une voie ferrée établie sur une voie publique passe d'un côté à l'autre de cette voie en traversant la chaussée, les mesures visées à l'alinéa précédent comprennent la signalisation, dans les conditions fixées par le ministre des Travaux publics, de la traversée à proximité immédiate de celle-ci et, s'il y a lieu, l'annonce de l'approche des trains aux usagers de la route. Les dérogations éventuelles à cette règle devront être autorisées par le ministre, même en ce qui concerne les voies ferrées d'intérêt local.

Le ministre arrête, les Compagnies entendues, la liste des passages à niveau sans barrière où il y a lieu d'annoncer l'approche des trains et fixe le mode d'annonce à employer.

ART. 16 (*non applicable aux tramways urbains*). — Les gares et leurs abords sont éclairés la nuit pendant la durée du service.

Le ministre des Travaux publics fixe, la Compagnie entendue, les conditions dans lesquelles les passages à niveau et les tunnels, s'il y a lieu, doivent être éclairés.

ART. 17 (*applicable seulement aux tramways urbains*). — Les gares, stations, haltes et bureaux d'attente auxquels est attaché du personnel permanent sont éclairés la nuit pendant la durée du service.

Le préfet, statuant sur le rapport du service du contrôle, la Compagnie entendue, peut prescrire l'éclairage, pendant la même durée, des abris et bureaux d'attente auxquels n'est attaché aucun personnel permanent, lorsque des circonstances spéciales l'exigent.

TITRE III

DU MATÉRIEL EMPLOYÉ A L'EXPLOITATION

ART. 18. — Les locomotives, les tenders et les véhicules de toute espèce entrant dans la composition des trains doivent être construits, après autorisation du ministre des Travaux publics, suivant les meilleurs modèles, avec des matériaux de première qualité. La Compagnie doit produire, à l'appui de sa demande en autorisation, les plans, dessins et tous les documents indiqués par le ministre.

Le ministre détermine les conditions auxquelles le matériel n'appartenant pas à la Compagnie exploitante peut être admis à circuler sur le réseau de cette Compagnie.

ART. 19. — Les locomotives, tenders ou véhicules de toute espèce entrant dans la composition des trains doivent remplir les conditions que le ministre juge nécessaires pour assurer la sécurité des voyageurs et des agents pendant la circulation des trains et pendant leur formation.

ART. 20. — Il est tenu des états de service pour toutes les locomotives. Ces états sont inscrits sur des registres qui doivent 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 est tenu, en outre, pour les essieux de locomotives et tenders, des registres spéciaux sur lesquels, à côté du numéro d'ordre de chaque essieu, sont 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 documents mentionnés aux deux paragraphes ci-dessus sont présentés, à toute réquisition, aux agents du contrôle.

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

ART. 21. — Les locomotives et autres véhicules moteurs ne peuvent être mis en service qu'après établissement d'un procès-verbal de réception signé par le directeur de la Compagnie ou son délégué et dont un exemplaire est remis au service du contrôle. Ce procès-verbal doit constater que l'engin est conforme aux conditions du cahier des charges relatif à sa fourniture et qu'il a satisfait à toutes les épreuves prescrites par les règlements en vigueur.

Lorsqu'il s'agit du premier engin d'une série ou de modifications importantes au titre d'une série, la Compagnie fait connaître,

en temps opportun, au service du contrôle, la date à laquelle doivent avoir lieu les opérations de réception des engins moteurs, afin de lui permettre d'y assister.

ART. 22. — Les locomotives doivent 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.

ART. 23 (*applicable seulement aux sections des voies ferrées d'intérêt local établies sur les voies publiques*). — L'usage des chasse-pierres est interdit.

Les locomotives ou voitures motrices sont pourvues de chasse-corps ou de ramasse-corps disposés de manière à être efficaces et maintenus en bon état de fonctionnement.

Ces appareils doivent satisfaire aux conditions générales d'établissement et de fonctionnement déterminées par le ministre des Travaux publics et être d'un modèle agréé par le service du contrôle.

ART. 24. — Les voitures destinées au transport des voyageurs doivent être commodes et présenter les dispositions que le ministre juge nécessaires pour assurer la sécurité des voyageurs.

Le ministre détermine, la Compagnie entendue, les dimensions minima de la place affectée à chaque voyageur.

Toute voiture porte, à l'intérieur, l'indication, en chiffres apparents, du nombre des places pour voyageurs debout et pour voyageurs assis.

Les accès des voitures autres que les remorques ouvertes sont pourvus de dispositifs de fermeture dont la manœuvre doit toujours être simple.

Il est tenu, pour les réservoirs à gaz ou à vapeur sous pression installés sur les voitures en vue de la production de la force motrice, des registres spéciaux sur lesquels sont inscrits, à côté du numéro d'ordre de chaque voiture, la provenance de chaque réservoir, la date de sa mise en service, les épreuves initiales et les essais ultérieurs qu'il a subis, ses accidents et ses réparations. Ces registres sont présentés, à toute réquisition, aux agents du contrôle.

ART. 25. — Les véhicules mus par un moteur à explosion ou à compression ainsi que les véhicules comportant un chauffage autonome à feu nu doivent être munis de moyens efficaces de lutte contre l'incendie.

ART. 26. — Toute voiture à voyageurs ne peut être mise en service qu'après l'établissement d'un procès-verbal de réception signé par le directeur de la Compagnie ou son délégué et dont un exemplaire est adressé au service du contrôle. Ce procès-verbal

doit constater que le véhicule est conforme aux conditions du cahier des charges de sa fourniture et qu'il satisfait aux prescriptions des règlements en vigueur.

Lorsqu'il s'agit du premier véhicule d'une série ou de modifications importantes au titre de cette série, la Compagnie fait connaître en temps opportun au service du contrôle la date à laquelle doivent avoir lieu les opérations de réception des véhicules à voyageurs, afin de lui permettre d'y assister.

ART. 27. — Les locomotives, les tenders et les véhicules de toute espèce doivent 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 portent, en outre, l'indication de la classe des compartiments. Ces diverses indications sont placées d'une manière apparente sur la caisse ou sur les côtés du châssis.

ART. 28. — Les locomotives, tenders et véhicules de toute espèce et tout le matériel d'exploitation sont constamment maintenus dans un bon état d'entretien.

La Compagnie doit faire connaître au ministre des Travaux publics, dans les conditions fixées par lui, les mesures adoptées par elle à cet égard; en cas d'insuffisance, le ministre, la Compagnie entendue, prescrit les dispositions qu'il juge nécessaires au point de vue de la sécurité ou de l'hygiène publique.

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

TITRE IV

DE LA COMPOSITION DES TRAINS

ART. 29. — Tout train ordinaire de voyageurs doit contenir, en nombre suffisant, des voitures de chacune des classes prévues dans ce train, à moins d'une autorisation spéciale du ministre des Travaux publics.

Le maximum du nombre des véhicules des trains de voyageurs est fixé par le ministre, sur la proposition de la Compagnie.

ART. 30. — Chaque train doit être accompagné par un mécanicien ou agent assimilé : conducteur-électricien, etc., chargé de la conduite du train.

Lorsque le train est remorqué par une machine à vapeur, il doit y avoir, à bord de la machine, un chauffeur chargé de l'alimenter. Le chauffeur n'est toutefois pas nécessaire si la machine satisfait à certaines conditions techniques, fixées par le ministre des Travaux publics, sur la proposition de la Compagnie et pouvant d'ailleurs être différentes suivant les sections de lignes parcourues; le mécanicien est alors chargé de l'alimentation de la machine.

Chaque train doit être accompagné, en plus du mécanicien, par un agent capable d'arrêter le train en cas de défaillance du mécanicien; cet agent doit, s'il ne se tient pas à côté du mécanicien, pouvoir accéder facilement, pendant la marche, au poste de conduite. Cet agent n'est toutefois pas nécessaire si les appareils de conduite comportent un dispositif spécial d'un type agréé par le ministre des Travaux publics, provoquant l'arrêt du train en cas de défaillance du mécanicien; il peut également être supprimé, avec l'autorisation du ministre, sur certaines sections de lignes peu importantes, même si les appareils de conduite ne comportent pas ce dispositif spécial.

ART. 31. — Chaque train doit comporter un nombre d'agents d'accompagnement suffisant pour la bonne exécution du service.

Quand il y a dans un train plusieurs gardes-freins ou agents d'accompagnement, l'un d'eux doit avoir autorité sur les autres.

Le nombre total d'agents de toute nature (mécanicien, chauffeur, garde-freins, agents d'accompagnement, etc.), se trouvant dans un train, doit être de deux au minimum sur les lignes à double voie.

ART. 32. — Chaque train doit être muni de moyens de freinage conformément aux règles fixées par le ministre des Travaux publics, la Compagnie entendue, les freins des véhicules étant actionnés, soit par le mécanicien à l'aide du frein continu, soit directement par des gardes-freins.

ART. 33. — Les règles de composition des trains (nombre et place des machines, véhicules ne portant pas de voyageurs, règles d'homogénéité, etc.), sont déterminées par le ministre des Travaux publics, la Compagnie entendue.

ART. 34. — Le ministre des Travaux publics, la Compagnie entendue, arrête les règles à suivre pour le transport des matières dangereuses (explosibles, inflammables, vénéneuses, etc.) et des matières infectes; il détermine notamment les cas dans lesquels le transport de ces marchandises dans un train de voyageurs est interdit.

ART. 35 (*non applicable aux tramways urbains*). — Le conducteur de tête et, sauf les exceptions autorisées par le ministre, les gardes-freins sont mis en communication avec le mécanicien pour donner,

en cas d'accident, le signal d'alarme au moyen d'un dispositif autorisé par le ministre, sur la proposition de la Compagnie.

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

ART. 36 (*applicable seulement aux tramways urbains*). — Le receveur ou employé de service sur chaque voiture doit se trouver en communication avec le mécanicien de chaque véhicule automoteur au moyen d'un signal d'arrêt approuvé par le préfet, sur la proposition de la Compagnie et l'avis du service du contrôle.

A défaut de receveur ou d'employé dans la voiture, un signal d'arrêt doit être à la disposition des voyageurs.

ART. 37 (*non applicable aux tramways urbains*). — Pendant la nuit, et pendant le jour au passage des souterrains désignés par le ministre des Travaux publics, les fanaux des trains doivent être allumés et les voitures destinées aux voyageurs éclairées intérieurement.

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

En cas d'insuffisance des mesures adoptées par la Compagnie pour l'éclairage ou le chauffage des trains et voitures, le ministre prescrit, la Compagnie entendue, les dispositions qu'il juge nécessaires.

Tout train transportant des voyageurs est muni, sauf exception autorisée par le ministre, d'une boîte de secours dont la composition est approuvée par le ministre.

ART. 38 (*applicable seulement aux tramways urbains*). — Les voitures destinées aux voyageurs doivent être éclairées intérieurement; l'étage supérieur doit l'être également, lorsqu'il est couvert et abrité, si le préfet le requiert.

Ces voitures doivent être chauffées si le préfet le requiert, pendant la période fixée par lui, sur la proposition du service du contrôle, la Compagnie entendue, sauf stipulation contraire du Cahier des charges.

TITRE V

DU DÉPART, DE LA CIRCULATION ET DE L'ARRIVÉE DES TRAINS

ART. 39 (*non applicable aux tramways urbains*). — Le ministre des Travaux publics détermine, la Compagnie entendue, pour les lignes à plusieurs voies, celles de ces voies qui sont affectées à la circulation de chaque sens, et, pour les lignes à une voie, les points de croisement.

Il ne peut être dérogé sous aucun prétexte aux dispositions prescrites par le ministre, si ce n'est dans le cas où la voie est interceptée et, dans ce cas, le changement doit être fait avec les précautions spéciales qui sont indiquées par les règlements de la Compagnie dûment homologués.

ART. 40 (*non applicable aux tramways urbains*). — Avant le départ du train, le mécanicien s'assure que toutes les parties de la locomotive et du tender sont en bon état.

En ce qui concerne les véhicules et leurs freins, la même vérification est faite dans les conditions déterminées par les règlements homologués de la Compagnie.

Le train ne doit être mis en marche qu'après le signal de départ.

Les portières extérieures ouvertes du côté où se fait le service du train doivent être fermées au moment de la mise en marche.

ART. 41 (*applicable seulement aux tramways urbains*). — Au commencement de chaque reprise du service, le mécanicien doit s'assurer du bon fonctionnement des divers organes de la machine, notamment du mécanisme de mise en marche et des freins.

Le train ne doit être mis en marche qu'après le signal de départ.

Le préfet, statuant sur la proposition du service du contrôle, la Compagnie entendue, détermine, s'il y a lieu, les conditions dans lesquelles les portières extérieures doivent être fermées et les chaînes de fermeture attachées au moment de la mise en marche.

ART. 42 (*non applicable aux tramways urbains*). — Aucun train ne peut partir d'une gare ni y arriver avant l'heure déterminée par l'horaire de la marche des trains.

Toutefois, pour l'arrivée des trains et pour le départ de ceux qui ne transportent pas de voyageurs, il peut être dérogé à cette règle dans les conditions prévues par les règlements homologués de la Compagnie.

Les mesures propres à maintenir entre les trains qui se suivent l'intervalle nécessaire pour assurer la sécurité de la circulation sont déterminées par le ministre, la Compagnie entendue.

Des signaux sont placés à l'entrée des gares, dans les gares et sur la voie, partout où cela est 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 prescrit, la Compagnie entendue, l'établissement de ceux qu'il jugera nécessaires.

ART. 43. — Sauf le cas de force majeure, de réparation de la voie ou de nécessité de service précisée par un ordre écrit, les trains ne doivent s'arrêter qu'aux gares ou aux points de stationnement autorisés.

Les voies affectées à la circulation des trains doivent être couvertes par des signaux, ainsi qu'il est dit à l'article 49 ci-après, dans les cas où il y a nécessité absolue d'y faire stationner momentanément des machines, des voitures ou des wagons.

ART. 44 (*applicable seulement aux sections des voies ferrées d'intérêt local établies sur les voies publiques*). — Le préfet peut autoriser, sur la demande de la Compagnie et sur la proposition du service du contrôle, l'arrêt de certains trains pour prendre ou laisser des voyageurs ou des marchandises sur des points de la voie ferrée situés en dehors des gares, stations ou haltes. La durée de l'arrêt est fixée par l'horaire.

Le préfet détermine les dispositions à prendre pour faire connaître au public les points où des arrêts en pleine voie sont ainsi autorisés.

L'autorisation ne peut être donnée qu'à titre précaire et révoable, si ce service n'est pas prévu par le Cahier des charges.

Sauf dans le cas prévu ci-dessus, les trains et les machines ne peuvent stationner en dehors des gares que pendant le délai strictement nécessaire pour les besoins du service. Les machines ou les voitures isolées ne peuvent être garées sur les voies affectées à la circulation des trains.

ART. 45. — Le ministre des Travaux publics détermine, la Compagnie entendue, la vitesse maximum des trains de toute nature sur les diverses parties de chaque ligne et les mesures spéciales de précaution à prendre en vue de la circulation des trains sur les parties de lignes qui offriraient un danger particulier.

ART. 46 (*applicable seulement aux sections des voies ferrées d'intérêt local établies sur les voies publiques*). — Le maximum de la longueur des trains est fixé par le Cahier des charges.

La machine et le tender doivent être munis d'un frein pouvant être manœuvré à la main. L'ensemble de leurs moyens de freinage doit être assez puissant pour que, lancés à une vitesse de vingt kilomètres à l'heure sur des rails secs et propres et sur une voie en palier, ces véhicules puissent être arrêtés sur un espace de vingt mètres au plus, à partir du moment où le serrage a été ordonné.

Une sablière ou tout autre dispositif agréé par le préfet, sur la proposition de la Compagnie et l'avis du service du contrôle, pour augmenter en cas de besoin l'adhérence des roues motrices sur les rails, doit être à la disposition du mécanicien et constamment entretenu en bon état de fonctionnement.

L'ensemble des moyens de freinage de chaque train doit être assez puissant pour permettre l'arrêt dans les conditions prescrites pour les machines isolées au deuxième paragraphe du présent article.

Le préfet, après avis du service du contrôle et la Compagnie entendue, peut imposer les conditions spéciales de freinage qui sont reconnues nécessaires, dans l'intérêt de la sécurité, soit pour les trains de voyageurs, soit pour les trains de marchandises. Il peut notamment prescrire l'emploi de freins continus ou automatiques.

Sur les tramways urbains, chaque voiture sans exception est munie de freins.

Le frein continu et automatique est obligatoire sur tout convoi admis à circuler à une vitesse supérieure à 25 kilomètres à l'heure.

La vitesse de 25 kilomètres à l'heure figurant à l'alinéa précédent doit s'entendre de la vitesse autorisée sur les sections en paliers; sur les sections comportant des déclivités, cette vitesse limite devra être réduite à la valeur permettant d'obtenir l'arrêt du convoi sur une distance égale à la distance réalisée en palier à la vitesse de 25 kilomètres à l'heure.

Sur les sections comportant des déclivités supérieures à 60 millimètres par mètre, le frein continu et automatique est obligatoire, quelle que soit la vitesse autorisée.

La dispense de l'emploi du frein automatique peut être accordée par le ministre des Travaux publics pour le matériel appelé à circuler sur des sections dont la déclivité maxima reste comprise entre 20 et 40 millimètres par mètre, et par le préfet, sur avis conforme du directeur du contrôle, lorsque cette déclivité maxima ne dépasse pas 20 millimètres par mètre.

Les délais de mise en vigueur des dispositions ci-dessus concernant l'emploi du frein continu et automatique seront fixés par arrêté du ministre des Travaux publics.

ART. 47 (*non applicable aux tramways urbains*). — Le ministre des Travaux publics prescrit, sur la proposition de la Compagnie, les mesures spéciales de précaution à prendre pour l'expédition et la marche des trains extraordinaires.

ART. 48. — Des agents chargés de l'entretien et de la surveillance de la voie sont placés sur la ligne en nombre suffisant pour assurer la sécurité de la circulation des trains.

Ces agents sont pourvus, le jour et la nuit, des signaux prévus par les règlements.

Des agents sont 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 règle, la Compagnie entendue, le nombre des agents de ces diverses catégories.

ART. 49 (*non applicable aux tramways urbains*). — Dans le cas où, soit un train, soit une machine isolée s'arrête accidentellement sur la voie, des signaux de protection sont faits dans les conditions déterminées par les règlements de la Compagnie dûment homologués.

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

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

ART. 50 (*applicable seulement aux sections des voies ferrées d'intérêt local établies sur les voies publiques*). — Toute voiture isolée ou tout train porte extérieurement trois fanaux à réflecteurs, deux à l'avant, dont l'un à feu blanc, l'autre à feu jaune orangé et un à l'arrière à feu rouge.

Les deux fanaux d'avant sont montés sur une même verticale dans le plan axial du véhicule de tête : le foyer lumineux inférieur à 1 m. 20 au plus au-dessus du rail et le foyer lumineux supérieur à 1 m. 80 au moins au-dessus du précédent.

Le fanal avant inférieur est à feu blanc. Sur les locomotives à vapeur, il porte un feu assez puissant pour éclairer une zone de 20 mètres dans les conditions atmosphériques ordinaires. Sur les autres machines, il doit pouvoir donner à volonté : a) l'éclairage de position, utilisable lorsque le véhicule est en stationnement ou circule dans les voies pourvues d'un éclairage public; b) l'éclairage de pleine marche, permettant de voir distinctement un obstacle sombre à cent mètres dans les conditions atmosphériques ordinaires; c) l'éclairage non aveuglant pour les usagers de la route, laissant toutefois subsister une puissance suffisante pour éclairer efficacement la voie ferrée.

Le ministre des Travaux publics détermine par arrêté les conditions auxquelles doivent répondre les dispositifs réalisant les trois éclairages du feu blanc. Il approuve les types correspondant à ces conditions. Les types approuvés peuvent seuls être employés.

Le fanal avant supérieur est à feu orangé; ce fanal ainsi que le fanal arrière à feu rouge et le fanal blanc avant avec l'éclairage de position doivent être perçus à 100 mètres au moins dans les conditions atmosphériques ordinaires.

L'emploi du feu orangé n'est pas obligatoire sur les voies pourvues d'un éclairage public.

Les machines ne circulant que sur de telles voies peuvent ne disposer, pour le fanal inférieur avant, que d'un dispositif donnant l'éclairage de position.

Le feu orangé doit être éteint sur les parcours compris dans les emprises des chemins de fer d'intérêt général.

Les fanaux doivent être allumés depuis la chute du jour jusqu'à la cessation du service et depuis la reprise jusqu'au lever du jour.

Ils doivent être également allumés dans toutes les circonstances où le véhicule ou convoi ne serait pas suffisamment visible et, notamment, pendant le jour en cas de brouillard.

Les véhicules ou rames en stationnement non munis de l'éclairage réglementaire ci-dessus prévu doivent être signalés par deux feux rouges satisfaisant aux conditions d'éclairage ci-dessus fixées, placés l'un à l'avant, l'autre à l'arrière.

Lorsque la forme ou les dimensions du matériel ne permettront pas de satisfaire aux conditions imposées par le second alinéa du présent article, le ministre (ou le préfet agissant en vertu d'une délégation ministérielle expresse) pourra accorder des dérogations portant sur la hauteur d'installation du feu blanc, l'écartement minimum des deux feux avant et leur montage sur une même verticale. Pour les tramways urbains, ces dérogations pourront porter également sur l'installation du fanal supérieur à feu orangé lorsque les véhicules seront pourvus de plaques ou de girouettes lumineuses. Ces diverses dérogations ne seront accordées que dans la mesure où elles ne s'opposeront pas à l'obtention d'un ensemble lumineux à feu blanc et orangé annonçant sans ambiguïté le passage des véhicules sur voie ferrée.

Les délais de mise en vigueur des prescriptions du présent article sont fixés par arrêté du ministre des Travaux publics.

ART. 51. — Lorsque les travaux de réparation effectués sur une voie sont de nature à en altérer momentanément la stabilité, ils doivent être protégés dans les conditions prescrites par les règlements homologués de la Compagnie.

ART. 52. — Lorsque, par suite d'un accident, de réparation ou de toute autre cause, il devient nécessaire de circuler momentanément sur une seule voie, la circulation doit s'effectuer dans les conditions prescrites par les règlements homologués de la Compagnie.

ART. 53 (*non applicable aux tramways urbains*). — La Compagnie est tenue de faire connaître au ministre des Travaux publics le système de signaux qu'elle a adopté, ou qu'elle se propose d'adopter, pour les cas prévus par le présent titre.

Le ministre prescrit les modifications qu'il juge nécessaires.

ART. 54. — Le mécanicien doit porter son attention sur l'état de la voie, de manière à pouvoir éventuellement ralentir ou arrêter la marche, en cas d'obstacles. Il doit se conformer aux signaux qui lui sont transmis et signaler au premier arrêt les anomalies qu'il a remarquées.

Il surveille le fonctionnement des organes de la machine et, notamment, s'il conduit une locomotive à vapeur, la tension de vapeur et le niveau d'eau de la chaudière.

Lorsqu'une machine ou un train circule sur une voie ferrée empruntant une voie publique, le mécanicien signale l'approche du train au moyen d'un appareil sonore, du type déterminé par le ministre des Travaux publics.

Les machines circulant sur les voies ferrées occupant des voies publiques ne doivent répandre sur celles-ci ni escarbilles, ni cendres, ni eau, ni huile, ni graisse.

Il est expressément interdit d'effectuer le nettoyage des grilles sur la voie publique.

ART. 55 (*non applicable aux tramways urbains*). — Les mesures de précaution à observer par le mécanicien aux approches et au passage des bifurcations, embranchements ou traversées de voies sont fixées par des règlements homologués de la Compagnie.

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

A l'approche des gares où le train doit s'arrêter, le mécanicien prend les dispositions convenables pour que le train ne dépasse pas le point où les voyageurs doivent descendre.

ART. 56. — L'emploi du sifflet par le mécanicien comme moyen d'avertissement est obligatoire dans les cas fixés par les règlements homologués de la Compagnie.

Le mécanicien se sert également du sifflet comme moyen d'avertissement toutes les fois que la voie ne lui paraît pas complètement libre.

Le sifflet peut être remplacé par un autre signal acoustique approuvé par le ministre des Travaux publics.

ART. 57. — Aucune personne autre que les agents chargés de la conduite de la locomotive ne peut monter sur cette dernière ou sur le tender à moins d'autorisation résultant, soit des règlements homologués de la Compagnie, soit d'une permission spéciale et écrite du directeur de la Compagnie ou de son délégué.

Sont exceptés de cette interdiction les ingénieurs des ponts et chaussées et les ingénieurs des mines chargés du contrôle et les agents du contrôle technique et du contrôle du travail dans les chemins de fer.

Les dispositions ci-dessus ne sont applicables qu'à la plateforme occupée par le mécanicien pour les voitures motrices à vapeur portant des voyageurs ou des marchandises.

Des arrêtés ministériels rendus, la Compagnie entendue, déterminent les conditions dans lesquelles ces dispositions sont applicables aux voitures automotrices autres que les voitures à vapeur.

ART. 58. — Sur les points où les nécessités du service l'exigent, des machines de secours ou de réserve doivent être constamment entretenues prêtes à partir.

Les conditions dans lesquelles ce service est effectué sont réglées par le ministre, sur la proposition de la Compagnie.

ART. 59. — Il y a constamment, aux lieux de dépôt des machines, un wagon chargé de tous les agrès et outils nécessaires en cas d'accident.

Chaque train doit, d'autre part, être muni des outils les plus indispensables.

ART. 60. — Aux gares qui sont désignées par le ministre des Travaux publics, il est tenu des registres sur lesquels sont mentionnés les retards de trains excédant des limites déterminées par le ministre. Ces registres indiquent 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.

Ils sont présentés, à toute réquisition, aux agents du contrôle.

La Compagnie est tenue de prendre les mesures nécessaires pour que tout retard excédant les limites déterminées par le ministre soit, dans les moindres délais, porté à la connaissance du public dans les gares et stations pourvues d'un personnel permanent.

Les dispositions qui précèdent ne sont appliquées sur les voies ferrées d'intérêt local que dans la mesure où les conditions d'établissement et d'exploitation le permettent et où cette application aura été prescrite par le préfet, la Compagnie entendue. Elles peuvent n'être appliquées que dans les cas d'interruption momentanée du service.

ART. 61. — Les horaires fixant la marche des trains ordinaires de toute nature sont 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 communique, 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 peuvent être appliqués à titre provisoire.

A toute époque, le ministre peut prescrire d'apporter aux horaires des trains les modifications ou additions qu'il juge nécessaires pour la sûreté de la circulation ou pour les besoins du public.

Les horaires des trains transportant des voyageurs sont 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.

ART. 62 (*applicable seulement aux tramways urbains*). — Le Cahier des charges des tramways urbains indique si les voitures doivent s'arrêter en pleine voie pour prendre et laisser des voyageurs, soit sur tous les points du parcours, soit en des points à déterminer par le préfet sur la proposition de la Compagnie et l'avis du service du contrôle.

Les affiches prévues au dernier alinéa de l'article 61 ci-dessus ou les livrets qui en tiennent lieu font connaître cette circonstance au public, sans indiquer les heures du passage aux arrêts en pleine voie.

Pour les trains qui se suivraient normalement, à intervalles réguliers de quinze minutes au plus, les heures du premier et du dernier départ et la durée de l'intervalle entre les trains sont seuls indiqués sur ces affiches ou livrets.

Des extraits des dispositions relatives aux horaires et aux arrêts sont affichés dans les voitures, s'il y a lieu, conformément aux prescriptions édictées par le préfet, sur la proposition du service du contrôle et la Compagnie entendue.

Le préfet peut, sur la proposition du service du contrôle et la Compagnie entendue, fixer le maximum de la vitesse des trains sur les diverses sections de la ligne, dans les limites prévues par le Cahier des charges.

TITRE VI

DE LA PERCEPTION DES TAXES ET DES FRAIS ACCESSOIRES

ART. 63. — Aucune taxe, de quelque nature qu'elle soit, ne peut être perçue par la Compagnie qu'en vertu d'une décision du ministre des Travaux publics, en ce qui concerne les chemins de fer d'intérêt général et, en ce qui concerne les voies ferrées d'intérêt local, d'une homologation du préfet ou du ministre, dans les conditions fixées par l'article 31 de la loi du 31 juillet 1913, modifié par l'article 4 du décret-loi du 1^{er} octobre 1926.

ART. 64. — Pour l'exécution de l'article qui précède, la Compagnie doit dresser un tableau des prix qu'elle a l'intention de percevoir, pour le transport des voyageurs, des bestiaux, marchandises et objets divers, et en transmettre en même temps des expéditions au ministre, aux préfets des départements traversés par le chemin de fer et au service du contrôle.

ART. 65 (*applicable seulement aux chemins de fer secondaires d'intérêt général et aux voies ferrées d'intérêt local, y compris les tramways urbains*). — La Compagnie doit, en outre, dans le plus court délai et dans les formes énoncées en l'article précédent, soumettre ses propositions au ministre pour les prix de transport non déterminés par le cahier des charges et à l'égard desquels le ministre est appelé à statuer.

ART. 66 (*applicable seulement aux chemins de fer secondaires d'intérêt général et aux voies ferrées d'intérêt local, y compris les tramways urbains*). — La Compagnie soumet à l'approbation du ministre des Travaux publics, dans le dixième mois de chaque année, le règlement des frais accessoires, tels que ceux de chargement, de déchargement

et d'entrepôt dans les gares et magasins du chemin de fer et celui des taxes qui doivent être réglées annuellement.

Jusqu'à décision, les anciens tarifs continuent d'être perçus.

ART. 67. — Les tarifs des Compagnies sont tenus à la disposition du public dans les gares et stations intéressées.

ART. 68. — Lorsque la Compagnie veut apporter des changements aux prix autorisés, elle en donne l'avis à l'autorité concédante et au service du contrôle.

Le public est, en même temps, informé des changements soumis à la décision du ministre.

ART. 69. — La Compagnie est tenue d'effectuer avec soin, exactitude, célérité et, sauf dispense accordée par le ministre des Travaux publics, sans tour de faveur, les transports de marchandises, bestiaux et objets de toute nature qui lui sont confiés.

Les colis, bestiaux et objets quelconques seront inscrits, à la gare de départ et à la gare d'arrivée, sur des registres spéciaux, au fur et à mesure de leur réception et mention sera faite sur le registre de la gare de départ du prix total dû pour le transport.

Un récépissé doit être délivré à l'expéditeur, s'il le demande, sans préjudice, s'il y a lieu, de la lettre de voiture.

Les registres mentionnés au présent article sont présentés à toute réquisition des fonctionnaires et agents chargés de veiller à l'exécution du présent décret.

TITRE VII

POLICE ET SURVEILLANCE

ART. 70. — La surveillance de l'exploitation des chemins de fer d'intérêt général s'exerce concurremment par les inspecteurs généraux, les commissaires en chef et les commissaires du contrôle, par les ingénieurs des mines, les contrôleurs généraux et les inspecteurs principaux des transports, les inspecteurs et inspecteurs adjoints des transports du contrôle technique, du contrôle économique et de coordination et du contrôle du travail dans les chemins de fer.

Les attributions de ces agents sont définies par les règlements d'administration publique déterminant l'organisation du service du contrôle.

ART. 71. — L'organisation du contrôle des voies ferrées d'intérêt local dans les départements est réglée par un arrêté du préfet, rendu sur avis du conseil général pour les concessions ou exploitations départementales, et sur avis du conseil municipal ou du comité du syndicat de communes pour les concessions ou exploitations communales ou intercommunales. Cet arrêté est soumis à l'approbation du ministre des Travaux publics.

En ce qui concerne les lignes communales ou intercommunales, l'arrêté du préfet détermine les conditions dans lesquelles le maire ou le président du comité du syndicat est consulté sur les propositions qui doivent donner lieu à une décision préfectorale ou ministérielle et le délai au terme duquel son silence est considéré comme un acquiescement.

Les agents du contrôle local sont nommés par le préfet, sous l'autorité du ministre des Travaux publics, qui fixe par un arrêté les conditions de capacité que doivent remplir ces agents.

Les attributions du service du contrôle des voies ferrées d'intérêt local qui relève directement du ministre par application de l'article 32 de la loi du 31 juillet 1913 sont réglées par arrêté ministériel.

ART. 72. — Les services du contrôle des voies ferrées d'intérêt local ont pour mission de veiller d'une manière générale à l'exécution des lois et règlements concernant ces voies ainsi que des conventions et Cahiers des charges relatifs à chaque réseau, et notamment :

1° En ce qui concerne la construction et l'entretien :

De veiller à l'exécution des dispositions prescrites par le Cahier des charges et de celles qui résultent des projets approuvés;

2° En ce qui concerne l'exploitation commerciale :

De s'assurer que la Compagnie se conforme aux dispositions des règlements et des tarifs pour la perception des taxes ainsi que pour la réception et l'enregistrement des colis, leur transport et leur remise aux destinataires;

De veiller à l'exécution des mesures prescrites pour que le service des transports ne soit pas interrompu aux points extrêmes de lignes en communication l'une avec l'autre;

De vérifier les conditions des traités passés par les Compagnies avec les entreprises de transport par terre ou par eau en correspondance avec la voie ferrée;

De constater le mouvement de la circulation des voyageurs et des marchandises, les dépenses d'entretien et d'exploitation, et les recettes;

3° En ce qui concerne l'exploitation technique :

De vérifier l'état de la voie, des terrassements, des ouvrages d'art, du matériel roulant et des installations faites par la Compagnie pour la production et la transmission de l'énergie;

De veiller à l'exécution des mesures prescrites dans l'intérêt de la sûreté de l'exploitation;

4° En ce qui concerne la police :

De surveiller la composition, le départ, l'arrivée, la marche et le stationnement des trains, la propreté des voitures à voyageurs

et des locaux affectés au public, l'entrée, le stationnement et la circulation des voitures dans les cours et stations, l'admission du public dans les gares et sur les quais de la voie ferrée;

De veiller à l'observation, tant par le public que par la Compagnie, de ceux des règlements relatifs aux voies publiques empruntées par la voie ferrée qui intéressent le service de celle-ci.

ART. 73. — Les Compagnies sont tenues de présenter, à toute réquisition, aux directeurs des services de contrôle ou à leurs délégués, leurs registres et pièces de dépenses et de recettes, leurs circulaires et ordres de service, 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.

ART. 74. — Les Compagnies sont tenues de fournir des locaux convenables aux inspecteurs des transports du contrôle technique, dans les conditions qui sont fixées par le ministre, en ce qui concerne les chemins de fer d'intérêt général.

Les Compagnies, en ce qui concerne les voies ferrées d'intérêt local, sont tenues de fournir des locaux convenables aux agents du service du contrôle dont la présence permanente sur la ligne serait nécessaire.

ART. 75. — Toutes les fois qu'il arrive un accident sur un chemin de fer d'intérêt général ou sur ses dépendances, il en est fait immédiatement déclaration par la Compagnie ou par ses agents au commissaire du contrôle ou à l'ingénieur chargé de l'arrondissement intéressé du contrôle technique.

Lorsque l'accident présente une certaine gravité, la Compagnie avise, en outre, par les voies les plus rapides, le ministre des Travaux publics, le directeur du contrôle technique, les commissaires en chef au contrôle technique intéressés et le préfet du département.

S'il s'agit d'une voie ferrée d'intérêt local, la déclaration est faite au chef du service du contrôle, l'avis est envoyé au préfet si l'accident présente une certaine gravité.

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

ART. 76. — Les Compagnies doivent soumettre leurs règlements relatifs au service à l'approbation du ministre des Travaux publics, qui prescrit les modifications qu'il juge nécessaires.

ART. 77. — Il est défendu à toute personne :

1° De modifier ou déplacer sans autorisation et de dégrader, déranger la voie ferrée, les talus, clôtures, barrières, bâtiments et ouvrages d'art, les installations de production, de transport et de distribution d'énergie, ainsi que les appareils et le matériel de toute nature servant à l'exploitation;

2° De rien jeter ou déposer sur les lignes de transport ou de distribution d'énergie;

3° D'empêcher le fonctionnement des signaux ou appareils quelconques et de manœuvrer sans en avoir mission ceux qui ne sont pas à la disposition du public;

4° De troubler ou entraver, par des signaux faits en dehors du service ou de toute autre façon, la mise en marche ou la circulation des trains;

5° De pénétrer, circuler ou stationner, sans autorisation régulière, dans les parties de la voie ferrée ou de ses dépendances qui ne sont pas affectées à la circulation publique, d'y introduire des animaux ou d'y laisser introduire ceux dont elle est responsable, d'y faire circuler ou stationner aucun véhicule étranger au service, d'y jeter ou déposer des matériaux ou objets quelconques, d'entrer dans l'enceinte du chemin de fer ou d'en sortir par d'autres issues que celles affectées à cet usage;

6° De laisser stationner sur les parties d'une voie publique, suivie ou traversée à niveau par une voie ferrée, des voitures ou des animaux, d'y jeter ou déposer aucuns matériaux ou objets quelconques, de faire suivre les rails de la voie ferrée par des véhicules étrangers au service.

ART. 78. — Il est interdit aux voyageurs :

1° D'entrer dans les voitures sans s'être muni d'un titre de transport, lorsque la perception des taxes s'effectue dans les gares, stations ou haltes, de se placer dans une voiture d'une classe supérieure à celle à laquelle leur titre de transport leur donne droit; d'effectuer un parcours supérieur à celui que comporte ce titre de transport, sans avoir préalablement payé le supplément;

2° De prendre une place déjà retenue régulièrement par un autre voyageur et d'occuper abusivement les places et filets avec des effets, colis ou autres objets, chaque voyageur ne pouvant disposer que de l'espace situé au-dessus ou au-dessous de la place à laquelle il a droit;

3° D'occuper un emplacement non destiné aux voyageurs, de se placer indûment dans les compartiments ayant une destination spéciale, d'entraver la circulation dans les couloirs ou l'accès des compartiments;

4° De monter dans les voitures en surnombre des places indiquées en conformité de l'article 24 du présent règlement;

5° De mettre obstacle à la fermeture des portières immédiatement avant le départ, de les ouvrir après le signal du départ, pendant la marche et avant l'arrêt complet du train; d'entrer dans les voitures ou d'en sortir autrement que par les accès ménagés à cet effet et placés du côté où se fait le service du train; de monter ou de descendre ailleurs que dans les gares, stations, haltes ou aux arrêts à ce destinés et lorsque le train n'est pas complètement arrêté;

6° De passer d'une voiture dans une autre autrement que par les passages disposés à cet effet, de se pencher au dehors et de rester sur les marchepieds pendant la marche;

7° De fumer dans les salles d'attente des gares ainsi que dans les compartiments des voitures portant l'inscription « Non-fumeurs ». Cette interdiction ne s'applique pas dans les compartiments portant l'inscription « Fumeurs » ni, à condition qu'aucun des voyageurs présents ne s'y oppose, dans ceux qui ne portent aucune des deux inscriptions ci-dessus;

8° De cracher ailleurs que dans les crachoirs disposés à cet effet;

9° De se servir sans motif plausible du signal d'alarme ou d'arrêt mis à la disposition des voyageurs pour faire appel aux agents de la Compagnie;

10° De souiller ou de détériorer le matériel, d'enlever ou de détériorer les étiquettes, cartes, pancartes ou inscriptions intéressant le service de la voie ferrée ainsi que la publicité régulièrement apposée dans les gares et les voitures, sur les wagons ou les cadres; et d'une façon générale, dans toute dépendance du chemin de fer.

Lorsque la perception du prix des places est effectuée dans les voitures, tout voyageur est tenu de payer le prix de la place occupée par lui aussitôt que l'agent de perception se présente et, s'il ne s'est pas présenté, avant de quitter soit la voiture, soit la gare d'arrivée, suivant les cas; l'agent de perception est tenu de délivrer un billet à chaque voyageur.

Les voyageurs sont tenus d'obtempérer aux injonctions à eux adressées par les agents de la Compagnie pour assurer l'observation des dispositions contenues dans le présent règlement ou pour éviter tout désordre.

ART. 79. — Les indemnités forfaitaires prévues en matière de contraventions à la police des chemins de fer peuvent être encaissées par les agents verbalisateurs de la Compagnie, préposés à la direction des gares, au contrôle des titres de circulation dans les gares et dans les trains ou à la perception des suppléments.

L'agent verbalisateur chargé d'encaisser l'indemnité forfaitaire est tenu de délivrer, lors de chaque perception, une quittance extraite d'un carnet à souche.

ART. 80. — Lorsqu'une voie ferrée est établie sur une voie publique ou traverse à niveau la plateforme ou seulement la chaussée d'une voie publique, tout piéton, cavalier ou conducteur de véhicule doit, à l'approche d'une voiture ou d'un train appartenant au service de la voie ferrée, dégager immédiatement cette voie et s'en écarter de manière à livrer passage au matériel qui y circule.

Tout conducteur de troupeaux ou d'animaux doit les écarter de la voie ferrée à l'approche d'un train ou d'un véhicule appartenant au service de cette voie.

Pendant le franchissement d'une traversée à niveau, il est interdit à tout usager de la route de s'arrêter ou d'arrêter les véhicules ou animaux qu'il conduit.

Dans le cas d'une traversée non munie de barrières, l'usager de la route ne doit s'y engager qu'après s'être assuré qu'aucun train n'est visible ou que l'approche d'aucun train n'est annoncée.

ART. 81. — Il est interdit d'admettre dans les voitures plus de voyageurs que ne le comporte le nombre de places indiqué conformément à l'article 24.

ART. 82. — L'entrée et le séjour dans l'enceinte du chemin de fer ou dans les dépendances de la voie ferrée, sont interdits à toute personne en état d'ivresse.

L'entrée des voitures est interdite à tous individus porteurs d'armes à feu chargées ou d'objets qui, par leur nature, leur volume et 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, s'il en est requis, 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 condition de prendre place dans des compartiments réservés.

Peuvent 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 ont pris place sont, dès l'arrivée, soumis à la désinfection.

ART. 83. — Les personnes qui veulent expédier des matières de la nature de celles qui sont mentionnées à l'article 34 doivent les déclarer au moment où elles les apportent dans les gares du chemin de fer.

ART. 84. — Aucun animal n'est admis dans les voitures servant au transport des voyageurs.

Toutefois, la Compagnie peut placer dans des compartiments spéciaux les voyageurs qui ne voudraient pas se séparer de leurs chiens, pourvu que ces animaux soient muselés.

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

Le transport des chiens dans les fourgons ne peut avoir lieu que si ces animaux sont muselés ou enfermés dans des caisses présentant des garanties jugées suffisantes.

ART. 85. — Les cantonniers, gardes-barrières et autres agents du chemin de fer doivent faire sortir immédiatement toute personne

qui se serait introduite dans l'enceinte du chemin de fer ou dans quelque partie que ce soit des dépendances de la voie ferrée où elle n'aurait pas le droit d'entrer.

En cas de résistance de la part des contrevenants, tout employé de la voie ferrée peut requérir l'assistance des agents de la force publique.

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

TITRE VIII

DISPOSITIONS DIVERSES

ART. 86. — Dans tous les cas où, conformément aux dispositions du présent règlement, le ministre des Travaux publics doit statuer sur la proposition d'une Compagnie, celle-ci est 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 doit, sauf le cas d'urgence, entendre la Compagnie avant de prescrire les modifications.

ART. 87 (*non applicable aux tramways urbains*). — 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 est adressée par le ministre, doit pouvoir 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 statue directement.

En ce qui concerne les voies ferrées d'intérêt local, la mise en demeure est adressée et les mesures à prendre sont arrêtées, s'il y a lieu, par le ministre sur la proposition du préfet et sur le rapport du service du contrôle de ces voies relevant directement du ministre.

ART. 88 (*applicable seulement aux tramways urbains*). — Si les installations des garages ou le matériel roulant sont insuffisants pour permettre d'assurer, dans les circonstances normales, la marche régulière du service en se conformant aux conditions résultant des règlements et du Cahier des charges pour les horaires et la composition des trains, la Compagnie doit prendre les mesures nécessaires pour y pourvoir, à la suite de la mise en demeure qui lui est adressée par le ministre des Travaux publics.

Faute par elle d'avoir présenté au préfet, dans le délai imparti par la mise en demeure, des propositions ou des projets suffisants, le ministre statue directement sur la proposition du préfet et sur le rapport de l'inspection générale du contrôle des voies ferrées d'intérêt local.

ART. 89 (*non applicable aux tramways urbains*). — Aux gares désignées par le ministre, les Compagnies entretiennent les médicaments et moyens de secours nécessaires en cas d'accident.

ART. 90. — Aucun crieur, vendeur ou distributeur d'objets quelconques ne peut 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, et dans les trains, qu'en vertu d'une autorisation spéciale du ministre des Travaux publics.

La mendicité est interdite dans les cours des gares et stations, dans les trains et, en général, dans toutes les dépendances du chemin de fer.

ART. 91. — Il est interdit d'introduire dans l'enceinte du chemin de fer, pour y être consommées par les agents, des boissons alcooliques autres que le vin, la bière, le cidre, le poiré ou l'hydromel non additionnés d'alcool.

Il est interdit au personnel des hôtels établis dans l'enceinte du chemin de fer, des buffets, buvettes et wagons-restaurants, de vendre aux agents et employés du chemin de fer des boissons alcooliques autres que celles énumérées ci-dessus.

ART. 92. — Le ministre détermine, la Compagnie entendue, les dispositions relatives à la durée du travail des agents qu'il juge nécessaires à la sécurité de l'exploitation.

ART. 93. — Tout agent employé sur les chemins de fer et appelé à se trouver en contact avec le public est revêtu d'un uniforme ou d'un signe distinctif ou muni d'une pièce justifiant sa qualité.

ART. 94. — Nul ne peut être employé en qualité de mécanicien, conducteur de train ou chauffeur, s'il ne produit des certificats de capacité délivrés dans les formes qui sont déterminées par le ministre des Travaux publics.

ART. 95. — Il est tenu dans chaque gare un registre destiné à recevoir les réclamations des voyageurs, expéditeurs ou destinataires qui auraient des plaintes à formuler, soit contre la Compagnie, soit contre ses agents. Ce registre est présenté à toute réquisition des voyageurs, expéditeurs ou destinataires, et communiqué sur place aux fonctionnaires et agents du contrôle.

Dès qu'une plainte a été inscrite sur le registre, le chef de gare doit en envoyer copie au service du contrôle.

ART. 96. — Les registres mentionnés aux articles 20, 60 et 95 du présent décret sont cotés et paraphés par le directeur de la Compagnie ou son délégué.

ART. 97. — Des exemplaires du présent décret sont constamment affichés dans les gares, à la diligence de la Compagnie.

Des extraits, contenant les règles à observer par les voyageurs, pendant le trajet, sont placés dans les compartiments ou dans les couloirs des voitures.

ART. 98. — Sont 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 décret, 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 décret.

ART. 99. — Les attributions données aux préfets dans les départements par le présent décret sont exercées dans l'étendue du département de la Seine par le préfet de la Seine.

Toutefois, ces attributions sont exercées par le préfet de police, dans l'étendue de son ressort, en ce qui concerne l'ordre d'admission des voyageurs dans les voitures, la surcharge, la police des gares, quais et stations, les objets trouvés.

En outre, en ce qui concerne les voies ferrées d'intérêt local, le préfet de police, dans l'étendue de son ressort, donne son avis sur toutes les questions de police proprement dites, tenant d'une part, à la liberté, à la commodité, à la sûreté de la circulation; d'autre part, à la sécurité des voyageurs ainsi qu'à l'ordre public. Il est notamment consulté sur le système de traction, la composition des trains, la vitesse des véhicules, le modèle des voitures à adopter, le nombre de places dans les voitures; sur l'établissement des bureaux et abris, la fixation des itinéraires, des points d'arrêt et des terminus; sur les conditions de nomination des chefs de station, contrôleurs, machinistes, chauffeurs, chefs de train, receveurs et agents assermentés.

ART. 100. — Sont abrogés, sous les réserves inscrites à l'article 101, le décret du 11 novembre 1917 portant règlement d'administration publique sur la police, la sûreté et l'exploitation des chemins de fer, modifié par les décrets des 14 août 1921, 21 avril 1928, 14 janvier 1930, 2 mai 1930, 10 août 1930, 22 février 1935, 12 janvier 1937 et 31 décembre 1937, le décret du 19 mai 1926 rendant applicable le décret du 11 novembre 1917 dans les départements du Haut-Rhin, du Bas-Rhin et de la Moselle et le décret du 26 septembre 1935 portant règlement d'administration publique pour l'application du décret-loi du 30 juin 1934 relatif à la simplification de la procédure en matière de contravention à la police des chemins de fer.

ART. 101. — Restent applicables à titre transitoire :

1° Aux voies ferrées d'intérêt local concédées sous le régime du décret du 6 août 1881, portant règlement d'administration publique pour l'établissement et l'exploitation des voies ferrées sur le sol des voies publiques, les articles 1^{er} à 15, 17 et 18 du titre 1^{er} (Construction), l'article 41 du titre III (Police et surveillance), les articles 42, 43, 47 à 50 et 52 du titre IV (Dispositions diverses) de ce décret;

2° Aux voies ferrées d'intérêt local concédées sous le régime du décret du 16 juillet 1907, les articles 1^{er} à 15, 17 et 18 du titre 1^{er} (Construction), 63 à 65, 69 à 72 et 74 du titre VIII (Conditions imposées à toutes les concessions) de ce décret.

Les mêmes articles restent applicables aux embranchements et prolongements des voies ferrées mentionnées sous les numéros 1° et 2° ci-dessus, concédés postérieurement à la publication du décret du 11 novembre 1917 et soumis au cahier des charges antérieurement approuvé pour les réseaux auxquels ils se raccordent.

Ces dispositions transitoires cesseront d'être applicables à chacune des lignes ci-dessus désignées, lorsque son Cahier des charges aura été complété par des articles remplaçant les articles des règlements antérieurs provisoirement maintenus en vigueur.

ART. 102. — Le ministre des Travaux publics est chargé de l'exécution du présent décret, qui sera publié au Journal Officiel de la République française.

Fait à Paris, le 11 septembre 1939.

Albert LEBRUN

Par le Président de la République :

Le Ministre des Travaux publics,
A. DE MONZIE.

**4 MARS 1935. — DÉCRET CONCERNANT LES VOIES FERRÉES
ÉTABLIES SUR LES QUAIS DES PORTS MARITIMES
OU DES PORTS DE NAVIGATION INTÉRIEURE**

(J. O. du 8 mars 1935)

Le Président de la République française,

Sur le rapport du ministre des Travaux publics,

Vu la loi du 15 juillet 1845 sur la police des chemins de fer, et notamment le titre III;

Vu la loi du 31 juillet 1913 et notamment l'article 46 modifié par la loi du 28 février 1925 et l'article 47 (3°, 4° et 6°) ainsi conçus :

« ART. 46. — Les voies ferrées établies sur les quais des ports maritimes ou des ports de navigation intérieure, et celles qui desservent les ports aériens lorsqu'elles n'ont pas le caractère d'embranchements particuliers sont soumises, au point de vue de la concession et du régime financier, aux mêmes règles que les lignes d'intérêt général ou d'intérêt local dont elles sont les annexes.

« Elles peuvent toujours être rachetées indépendamment du réseau auquel elles se rattachent, dans les conditions prévues à l'article 39 ci-dessus.

« Lorsque les voies ferrées établies sur les quais d'un port maritime ou de navigation intérieure ou desservant un port aérien ne constituent pas une dépendance des lignes aboutissant à ce port, elles sont établies ou concédées par l'Etat.

« Dans ce cas, leur établissement est déclaré d'utilité publique par décret délibéré en Conseil d'Etat, après enquête dans les formes déterminées par le règlement d'administration publique prévu à l'article 4 ci-dessus.

« Quel que soit leur caractère, elles sont soumises, au point de vue de la police, aux dispositions spéciales édictées dans les règlements d'administration publique prévus au 3° et au 4° de l'article 47 ci-après.

« ART. 47. — Des règlements d'administration publique déterminent :

« 3° Les conditions spéciales auxquelles doivent satisfaire, tant pour la construction que pour l'exploitation, les voies ferrées établies sur les voies publiques;

« 4° Les rapports entre le service de ces voies et les autres services intéressés;

« 6° Et, d'une manière générale, toutes les dispositions nécessaires à l'exécution de la présente loi »;

Vu le décret du 30 avril 1909 relatif aux attributions des officiers et maîtres de port;

Vu le décret du 11 novembre 1917 sur la police, la sûreté et l'exploitation des voies ferrées d'intérêt général et d'intérêt local et notamment l'article 4, paragraphe 1^{er};

Vu les décrets des 7 et 8 avril 1924 modifiés respectivement par les décrets des 4 septembre et 7 octobre 1930;

Vu le décret du 13 février 1932 portant réorganisation du contrôle de l'Etat sur les chemins de fer d'intérêt général;

Vu la loi du 8 juillet 1933 relative aux grands réseaux de chemins de fer d'intérêt général, ensemble le décret du 30 décembre 1933 rendu en exécution de cette loi;

Le Conseil d'Etat entendu,

Décète :

TITRE PREMIER

DISPOSITIONS GÉNÉRALES

ARTICLE PREMIER. — Dans tout port maritime ou fluvial, la limite entre les voies de quai soumises aux dispositions du présent décret, d'une part, et les voies ferrées aboutissant au port, d'autre part, est fixée par le ministre des Travaux publics, le réseau intéressé entendu, après avis du conseil d'administration du port, s'il s'agit d'un port autonome, ou de la commission consultative du port, s'il s'agit d'un port maritime non autonome.

ART. 2. — Dans les ports où les voies ferrées des quais ne sont pas concédées, les attributions conférées à l'autorité concédante par le présent décret, sont exercées par le ministre des Travaux publics.

Dans les ports où ces voies sont concédées par un département, un syndicat de communes ou une commune, à titre d'annexes de lignes d'intérêt local, les attributions conférées au ministre des Travaux publics par les articles 9, 2^e alinéa, 10, 2^e alinéa, 33, 1^{er} et 2^e alinéas du présent décret, sont exercées par le préfet statuant sur le rapport du service du contrôle si elles ne sont pas réservées au ministre ou à une autre autorité, par des lois ou règlements spéciaux.

ART. 3. — Les arrêtés réglementaires pris par les préfets en application du présent décret ne sont exécutoires qu'après approbation du ministre des Travaux publics.

ART. 4. — Ne sont pas considérées comme voies ferrées de quais les voies ferrées des gares d'eau. Les règles applicables aux voies ferrées de ces gares sont celles du réseau dont elles font partie.

ART. 5. — Dans tous les cas, les enquêtes ouvertes au sujet des voies ferrées des quais ont lieu dans les formes des enquêtes relatives à l'exécution des travaux des ports qu'elles desservent.

TITRE II

DE LA VOIE

ART. 6. — L'autorité concédante détermine, d'accord avec l'autorité chargée de l'administration du port, les sections où la voie ferrée doit être établie au niveau des terre-pleins ou de la chaussée, avec rails noyés, en restant praticable par les véhicules routiers.

Sur ces sections, les rails doivent être à gorge ou accompagnés de contre-rails.

La largeur des vides ou ornières des contre-rails ou des rails à gorge ne peut excéder, pour des voies à écartement normal, 45 millimètres dans les parties droites et 60 millimètres dans les parties en courbe et, pour les voies étroites, 35 millimètres dans les parties droites et 41 millimètres dans les parties en courbe.

Les voies ferrées établies au moyen de rails à gorge ou munies de contre-rails sont posées au niveau de la chaussée ou du terre-plein sans saillie ni dépression sur le profil normal de ceux-ci.

Toutefois, l'autorité concédante, d'accord avec celle de qui relève le quai, ou la voie empruntée, peut, quand les nécessités de la circulation n'y font pas obstacle, dispenser le concessionnaire, à titre révocable, de poser des rails à gorge ou des contre-rails sur tout ou partie des quais, ou des voies publiques dont le sol est emprunté par la voie ferrée.

ART. 7. — Sur les sections à rails noyés où l'emplacement de la voie ferrée est accessible aux véhicules routiers, l'entretien du pavage ou de l'empierrement de la surface affectée à la circulation sur la voie ferrée est réglée pour chaque concession par le Cahier des charges qui indique le service chargé d'exécuter cet entretien, ainsi que la répartition des dépenses. Sur celles des voies publiques empruntées par la voie ferrée qui ne relèvent pas de l'autorité concédante, l'entretien est assuré par le concessionnaire dans l'entre-rails ainsi que dans une zone de 50 centimètres de chaque côté des rails, à moins qu'il n'en ait été décidé autrement par le Cahier des charges, après accord avec l'autorité de qui relèvent ces voies publiques.

Sur les sections où l'emplacement de la voie ferrée n'est pas accessible aux véhicules routiers, l'entretien, qui est à la charge du concessionnaire, comprend la surface entière occupée par les voies, augmentée, s'il y a lieu, d'une zone déterminée par le Cahier des charges.

ART. 8. — Pour des raisons de sécurité publique, le ministre des Travaux publics peut, après avis de l'autorité chargée de l'administration du port, imposer au concessionnaire, fermier ou exploitant, après l'avoir entendu, de placer des clôtures le long de tout ou partie des voies de quai.

Le ministre peut, également, dans les mêmes conditions, prescrire la pose de barrières ou de tout autre dispositif de sécurité au croisement des voies publiques.

Il fixe, l'intéressé entendu, les conditions d'éclairage des voies ferrées et de leurs annexes et les conditions de gardiennage et d'exploitation des passages à niveau.

ART. 9. — Les voies ferrées des quais et les ouvrages qui en dépendent sont constamment entretenus en bon état.

Dans le cas où les mesures prises par le concessionnaire, fermier ou exploitant sont insuffisantes pour assurer le bon entretien des voies ferrées, la sûreté de la circulation et la sécurité publique, le ministre prescrit celles qu'il juge nécessaires, après avoir entendu l'intéressé. Faute d'exécution de la part de ce dernier dans les délais fixés, il y sera pourvu d'office à la diligence du préfet et aux frais de l'intéressé. Le montant des avances faites sera recouvré au moyen d'états rendus exécutoires par le préfet.

ART. 10. — Il est placé, partout où il en est besoin, des agents en nombre suffisant pour assurer la surveillance et la manœuvre des signaux, aiguilles et autres appareils de voie.

Le nombre de ces agents peut être fixé, l'intéressé entendu, par le ministre des Travaux publics.

ART. 11. — Le concessionnaire, fermier ou exploitant n'est admis à réclamer aucune indemnité :

A raison des dommages que le roulage ordinaire pourrait occasionner aux ouvrages de la voie ferrée;

A raison de l'état des terre-pleins ou de la chaussée et des conséquences qui pourraient en résulter pour l'état et pour l'entretien de la voie;

Enfin, pour une cause quelconque résultant de l'usage normal et des nécessités de l'entretien et de l'aménagement des quais, des terre-pleins et de la voie publique.

Les indemnités dues à des tiers, pour les dommages qui résulteraient de la construction ou de l'exploitation de la voie ferrée, sont, sauf dispositions contraires des actes de concession, entièrement à la charge du concessionnaire, fermier ou exploitant.

ART. 12. — Lorsque les travaux exécutés sur un quai, un terre-plein ou une voie publique empruntée par une voie ferrée du port doivent interrompre momentanément la circulation sur celle-ci, l'autorité chargée de l'administration du port ou de la voie empruntée doit en aviser préalablement l'autorité concédante, ainsi que le concessionnaire, fermier ou exploitant.

L'autorité concédante peut mettre le concessionnaire, fermier ou exploitant en demeure de maintenir provisoirement les communications ferroviaires, et de déplacer momentanément les voies après accomplissement des formalités réglementaires. Lorsque

l'autorité concédante est un syndicat de communes ou une commune, cette mise en demeure peut être adressée par le préfet si l'autorité concédante n'intervient pas.

Les frais de déplacement et de rétablissement des voies seront, à moins de convention contraire, remboursés au concessionnaire, fermier ou exploitant.

ART. 13. — Le ministre des Travaux publics peut, après enquête et avis de l'autorité concédante, prononcer, s'il y a lieu, soit de sa propre initiative, soit sur la demande du concessionnaire, fermier ou exploitant, la modification définitive ou la suppression d'une partie des voies ferrées des quais ou de leurs dépendances. Si la modification ou la suppression a été ordonnée par le ministre, de sa propre initiative, le concessionnaire, fermier ou exploitant a droit au remboursement des frais de suppression ou de modification, ainsi qu'à une indemnité, s'il y a préjudice. A moins de convention contraire, ces frais et indemnités sont déterminés dans les formes prévues par l'article 38 de la loi du 31 juillet 1913.

Ne peuvent toutefois donner lieu à aucune indemnité, la modification définitive ou la suppression des voies ferrées, lorsqu'elles sont exécutées aux frais du service chargé de l'administration du port ou de la voie publique, comme conséquence nécessaire de travaux à exécuter pour l'amélioration du port ou de la voie publique.

TITRE III

DU MATÉRIEL, DE LA COMPOSITION, DE LA CIRCULATION ET DU STATIONNEMENT DES WAGONS, RAMES ET TRAINS

ART. 14. — Des arrêtés préfectoraux, pris après avis du service du contrôle et le concessionnaire, fermier ou exploitant entendu, réglementent, s'il y a lieu, les conditions à remplir par le matériel ainsi que la composition des trains appelés à circuler sur les voies ferrées du port.

ART. 15. — Le concessionnaire, fermier ou exploitant n'est autorisé à effectuer la conduite des wagons, ainsi que les manœuvres à faire pour répartir le matériel vide ou chargé à l'arrivée, ou pour la formation des trains au départ, qu'aux heures et suivant les conditions qui résultent des mesures prescrites, l'intéressé entendu, soit par le préfet, soit par le directeur du port, pour réglementer ces manœuvres.

ART. 16. — Le stationnement des wagons sur les voies de port ne peut avoir lieu que conformément aux prescriptions des arrêtés préfectoraux qui sont pris, le concessionnaire, fermier ou exploitant entendu, pour réglementer ce stationnement.

Cette réglementation comportera, en particulier, la signalisation de nuit et en temps de brouillard, sur les points où le préfet

le jugera nécessaire, des wagons ou rames stationnant sur une plate-forme accessible à la circulation générale.

ART. 17. — Le préfet peut, sur l'avis du contrôle et le concessionnaire, fermier ou exploitant entendu, déterminer certains points où les trains pourront prendre ou laisser des marchandises ou des voyageurs qui ne soient pas en provenance ou à destination de la voie d'eau.

Les wagons ne peuvent être amenés sur les voies des quais que pour le chargement et le déchargement des marchandises en provenance ou à destination des navires et bateaux alors même qu'elles auraient séjourné dans des magasins riverains. Dans le cas où des dérogations à cette règle ont été autorisées en raison des circonstances locales par des arrêtés préfectoraux, la priorité de l'usage des voies ferrées des quais sera réservée aux voitures ou wagons transportant des voyageurs ou des marchandises en provenance ou à destination des navires et bateaux.

ART. 18. — Sous réserve des droits qui appartiennent au maire en vertu de l'article 97 de la loi du 5 avril 1884, le préfet détermine les mesures à prendre pour la circulation des trains et les manœuvres sur les parties des voies qui offriraient un danger particulier, notamment à la traversée des voies publiques.

Il détermine également, sur l'avis du service du contrôle et le concessionnaire, fermier ou exploitant entendu, la vitesse maxima des trains et des manœuvres sur les diverses parties du port et les précautions nécessaires à la sécurité publique.

ART. 19. — Aucune personne étrangère au service des manœuvres ne peut monter sur les machines, à moins d'une permission spéciale et écrite de l'exploitant ou de son délégué.

Sont exceptés de cette interdiction, les fonctionnaires et agents des ponts et chaussées et des mines chargés du contrôle, ainsi que les officiers de port.

TITRE IV

DE LA PERCEPTION DES TAXES ET DES FRAIS ACCESSOIRES

ART. 20. — Aucune taxe relative à l'exploitation des voies ferrées des quais ne peut être perçue qu'en vertu d'une autorisation du ministre des Travaux publics ou du préfet dans les conditions ci-après.

Cette autorisation est donnée par le ministre des Travaux publics pour les voies ferrées non concédées et pour les voies ferrées concédées par l'Etat, dans les conditions fixées par le décret du 30 décembre 1933.

Pour les voies concédées par un département, un syndicat de communes ou une commune, les taxes sont homologuées dans les conditions fixées par l'article 31 de la loi du 31 juillet 1913, modifié par le décret-loi du 1^{er} octobre 1926.

Les frais accessoires, tels que ceux d'enregistrement, de chargement, de déchargement et de magasinage dans les gares et magasins, ainsi que toutes les taxes qui doivent être réglées annuellement, sont soumis dans le dixième mois de chaque année, à l'approbation, soit du ministre des Travaux publics, soit du préfet, suivant les distinctions établies ci-dessus pour les tarifs.

ART. 21. — Les tableaux des taxes et des frais accessoires approuvés sont tenus à la disposition du public dans les bureaux du service du port et dans ceux de l'exploitant. Ils y sont affichés en permanence.

ART. 22. — L'exploitant doit effectuer avec soin, exactitude et célérité, et sans tour de faveur, tous les transports qui lui sont confiés en conformité de son Cahier des charges.

Les colis, animaux ou objets quelconques confiés au chemin de fer, sont enregistrés au fur et à mesure de leur remise dans les locaux affectés à cet usage.

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

Les registres tenus en vertu du présent article sont présentés à toute réquisition des fonctionnaires et agents chargés de veiller à l'exécution du présent règlement.

TITRE V

POLICE ET SURVEILLANCE

ART. 23. — Les mesures de police destinées à assurer le bon ordre sur les voies ferrées des quais accessibles au public sont réglées par des arrêtés du préfet.

Cette disposition s'applique notamment au stationnement et à la circulation des voitures publiques ou particulières, destinées soit au transport des personnes, soit au transport des marchandises sur les quais, les terre-pleins et celles de leurs dépendances occupées par les voies ferrées du port.

ART. 24. — Les voies ferrées des quais sont soumises, quel que soit leur régime, à la surveillance d'un service spécial de contrôle. Un arrêté du ministre des Travaux publics désignera les agents chargés de ce service spécial de contrôle et réglera les conditions relatives aux frais de ce service.

Toutefois pour les voies ferrées des quais qui ne sont pas concédées et pour celles qui sont raccordées à un réseau d'intérêt général ou local desservant le port et concédées au même concessionnaire, les attributions de ce service spécial sont limitées au contrôle de la construction et de l'entretien des voies du port et de leur exploitation technique. L'organisation des services des catégories de contrôle comprenant le matériel et la traction (sauf

le matériel spécialisé aux voies du port), l'exploitation commerciale, le travail des agents, le contrôle financier, est réglée dans les conditions fixées par les articles 70, 71 et 72 du décret du 11 novembre 1917 pour les chemins de fer d'intérêt général et les voies ferrées d'intérêt local et, en outre, pour les chemins de fer d'intérêt général, par le décret du 13 février 1932.

ART. 25. — Le concessionnaire, fermier ou exploitant, est tenu de présenter, à toute réquisition, aux directeurs des services de contrôle ou à leurs délégués, les documents nécessaires à l'exercice de leur mission.

ART. 26. — En cas d'accident sur des voies de quais, il en est fait immédiatement déclaration par l'exploitant ou par ses agents au service du contrôle des voies des quais prévu par paragraphe 1^{er} de l'article 24 ci-dessus.

Lorsque l'accident présente une certaine gravité, l'exploitant avise en outre, par la voie la plus rapide, le ministre des Travaux publics, le chef du service central du contrôle des voies ferrées des quais et le préfet.

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

ART. 27. — Il est défendu à toute personne :

1° De modifier ou de déplacer sans autorisation et de dégrader ou déranger, pour quelque cause que ce soit, la voie ferrée, les talus, clôtures, barrières, bâtiments ou ouvrages d'art, les installations de production, de transport et de distribution d'énergie ainsi que les appareils et le matériel de toute nature servant à l'exploitation;

2° De rien jeter ou déposer sur les lignes de transport ou de distribution d'énergie;

3° D'empêcher le fonctionnement des signaux ou appareils quelconques et de manœuvrer sans en avoir mission ceux qui ne sont pas à la disposition du public;

4° De troubler ou entraver, par des signaux faits en dehors du service ou de toute autre façon, la mise en marche ou la circulation des trains, machines ou wagons;

5° De pénétrer, circuler ou stationner, sans autorisation régulière, dans les parties de l'enceinte ou des dépendances de la voie ferrée, notamment des gares maritimes, qui ne sont pas affectées à la circulation publique, d'y introduire ou laisser introduire aucun animal dont on est responsable, d'y faire circuler ou stationner aucun véhicule étranger au service, d'y jeter ou déposer aucuns matériaux ou objets quelconques;

6° De laisser séjourner sur les voies ferrées établies sur des emplacements affectés à la circulation publique des véhicules ou des animaux non gardés, d'y faire circuler des véhicules étrangers au service, d'y jeter ou déposer aucuns matériaux ou objets quel-

conques, enfin d'y effectuer des dépôts de quelque nature qu'ils soient, susceptibles d'entraver la circulation des trains, machines ou wagons.

A cet effet, une zone libre de 1 m. 50 de largeur devra être réservée entre tout dépôt et le bord intérieur du rail; toutefois, cette largeur pourra être modifiée par les règlements du port.

Par dérogation aux dispositions qui précèdent, les véhicules en chargement ou en déchargement peuvent stationner sur les voies, à la condition expresse qu'ils soient toujours en état de se déplacer par leurs propres moyens et à première réquisition, pour livrer passage aux trains, machines ou wagons.

ART. 28. — Tout piéton, cavalier, vélocipédiste et conducteur de véhicule à propulsion mécanique ou à traction animale doit, à l'approche d'un train, d'une machine ou d'un wagon, dégager immédiatement la voie ferrée et s'en écarter de manière à livrer passage au matériel.

Tout conducteur de troupeaux ou d'animaux doit également les écarter de la voie ferrée à l'approche d'un train, d'une machine ou d'un wagon.

ART. 29. — Les cantonniers, garde-barrières et autres agents de la voie ferrée doivent faire sortir immédiatement toute personne qui contreviendrait aux dispositions du paragraphe 5 de l'article 27 ci-dessus.

En cas de résistance de la part des contrevenants, tout employé de la voie ferrée peut requérir l'assistance des agents de la force publique.

Les animaux abandonnés qui seront trouvés dans l'enceinte de la voie ferrée sont saisis et mis en fourrière.

ART. 30. — Les agents ou préposés du concessionnaire, fermier ou exploitant et les préposés ou mandataires des expéditeurs ou destinataires sont seuls autorisés à manœuvrer, charger ou décharger les wagons stationnant sur les voies du port.

ART. 31. — En cas de contravention aux prescriptions des articles 27 et 28 ci-dessus, les officiers de port, gardes de navigation et agents assimilés peuvent immédiatement, sans mise en demeure préalable, faire dégager d'office les voies ferrées encombrées sans préjudice des poursuites auxquelles pourront donner lieu les contraventions commises.

Les marchandises et véhicules gênant la circulation des wagons et des engins de traction sont enlevés et mis en dépôt. Ils ne peuvent être ensuite retirés du dépôt qu'après remboursement des divers frais exposés suivant un état arrêté et rendu exécutoire par le préfet sur la proposition du service du port.

ART. 32. — Les expéditeurs de matières dangereuses et de matières nauséabondes doivent les déclarer au moment de leur remise au concessionnaire et se conformer à la réglementation spéciale qui régit ces transports.

TITRE VI
DISPOSITIONS DIVERSES

ART. 33. — Si les installations des voies ferrées d'un port, le personnel ou le matériel sont insuffisants pour permettre au concessionnaire, fermier ou exploitant d'assurer, sur le domaine où elles s'étendent, dans des conditions normales, la desserte du port et sa bonne exploitation, l'intéressé, sur la mise en demeure qui lui est adressée par le ministre, doit prendre les mesures nécessaires pour y pourvoir.

Faute par l'intéressé d'avoir, dans le délai qui lui aura été imparti, présenté au ministre des propositions ou pris des mesures prescrites, le ministre arrête les dispositions à prendre, sur le rapport du service du contrôle.

ART. 34. — Il est tenu par l'exploitant un registre destiné à recevoir les réclamations des voyageurs, expéditeurs ou destinataires qui auraient des plaintes à formuler, soit contre l'exploitant, soit contre ses agents. Ce registre est présenté à toute réquisition des voyageurs, expéditeurs ou destinataires, et communiqué sur place aux fonctionnaires et agents du contrôle.

Le local où sera déposé ce registre et les conditions dans lesquelles les réclamations inscrites ou déposées seront portées à la connaissance du service du contrôle seront fixés dans chaque cas par le préfet.

ART. 35. — Des exemplaires du présent décret sont affichés en permanence dans les bureaux de l'exploitant et par ses soins.

Les extraits contenant les dispositions qui concernent chacun d'eux sont délivrés aux divers agents employés sur la voie ferrée.

ART. 36. — Les dispositions du titre III de la loi du 15 juillet 1845 sur la police des chemins de fer sont applicables aux contraventions aux prescriptions du présent décret, ainsi que des arrêtés pris pour son application par le ministre des Travaux publics et par les préfets.

Les procès-verbaux peuvent être dressés, en ce qui concerne les ports maritimes, par les officiers de port ou par les agents assimilés du port; en ce qui concerne les ports de navigation intérieure, par les agents assermentés de la navigation.

ART. 37. — Le ministre des Travaux publics est chargé, etc...

**16 DÉCEMBRE 1939. — ARRÊTÉ DÉTERMINANT
LES CONDITIONS DE CIRCULATION SUR LES CHEMINS DE FER
DU MATÉRIEL N'APPARTENANT PAS AUX COMPAGNIES
EXPLOITANTES**

Le Ministre des Travaux Publics et des Transports,

Vu la loi du 15 juillet 1845 sur la police des chemins de fer;

Vu le décret du 11 septembre 1939, portant règlement d'administration publique sur la police, la sûreté et l'exploitation des voies ferrées d'intérêt général et d'intérêt local;

Vu les articles 6, 7 et 37 du Cahier des charges de la Société Nationale des chemins de fer français annexé aux décrets des 31 décembre 1937 et 14 septembre 1939;

Sur la proposition du conseiller d'Etat directeur général des Chemins de fer et des transports,

Arrête :

ARTICLE UNIQUE. — La circulation sur les voies d'une Compagnie exploitant des lignes de chemins de fer, d'un matériel n'appartenant pas à cette Compagnie sera subordonnée à la délivrance, par celle-ci, d'une autorisation qui fixera, dans chaque cas, dans le cadre de la réglementation générale en vigueur, les conditions auxquelles devra satisfaire chaque véhicule, qu'il s'agisse d'engins moteurs ou de matériel remorqué.

Fait à Paris, le 16 décembre 1939.

**30 JUIN 1934. — DÉCRET SIMPLIFIANT LA PROCÉDURE
RELATIVE AUX INFRACTIONS A LA POLICE DES CHEMINS
DE FER (J. O. du 8 juillet 1934)**

Le Président de la République française,

Sur le rapport du président du Conseil, du ministre des Finances, du garde des Sceaux, ministre de la Justice, et du ministre des Travaux publics;

Vu l'art. 36 de la loi de finances du 28 février 1934, autorisant le gouvernement à prendre par décrets toutes mesures d'économies qu'exigera l'équilibre du budget;

Vu la loi du 15 juillet 1845 sur la police des chemins de fer;

Vu la délibération du Conseil des ministres en date de ce jour,

Décrète :

ARTICLE PREMIER. — Par dérogation aux dispositions du titre III de la loi du 15 juillet 1845 sur la police des chemins de fer, si une contravention de la nature de celles qui sont indiquées ci-après est constatée par un agent verbalisateur, spécialement pourvu à cet effet, d'un carnet de quittances à souche, le contrevenant, sans préjudice du paiement de l'insuffisance de perception calculée conformément aux tarifs et règlements du chemin de fer, a, lorsqu'il n'y a pas de tentative de fraude manifestement caractérisée, la faculté d'arrêter toute poursuite en effectuant immédiatement, entre les mains de cet agent, le paiement d'une indemnité forfaitaire dans les conditions prévues par le règlement d'administration publique visé plus loin.

Les contraventions auxquelles ces dispositions sont applicables sont celles qui sont commises par tout voyageur qui, lorsque la perception des taxes s'effectue dans les gares, prend place dans une voiture sans être muni d'un billet ou qui effectue un parcours pour lequel il ne peut présenter un billet valable ou qui occupe, à défaut de déclassement autorisé par les agents du réseau, une place d'une classe supérieure à celle à laquelle son billet lui donne droit.

Le montant net de l'indemnité est égal à la moitié de l'insuffisance de perception, impôt compris, régulièrement due au chemin de fer en vertu des tarifs et des règlements en vigueur, sans toutefois pouvoir être inférieur à 2 francs, ni excéder 50 francs par voyageur en situation irrégulière.

Cette indemnité sera acquise à l'exploitant, sous réserve du paiement au Trésor de la part correspondant à l'impôt.

ART. 2. — Si le contrevenant n'effectue pas immédiatement entre les mains de l'agent le paiement de l'insuffisance de perception régulièrement due au chemin de fer en vertu des tarifs et des règlements et du montant de l'indemnité qui lui est réclamée, procès-verbal est dressé conformément à la procédure prévue par l'article 24 de la loi du 15 juillet 1845.

ART. 3. — Un règlement d'administration publique déterminera les conditions d'application des présentes dispositions et notamment, les catégories d'agents verbalisateurs limitativement habilités à recevoir les versements prévus ci-dessus.

ART. 4. — Le présent décret sera soumis à la ratification des Chambres, conformément aux dispositions de l'art. 36 de la loi du 28 février 1934.

ART. 5. — Le président du Conseil, le ministre des Finances, le garde des Sceaux, ministre de la Justice et le ministre des Travaux publics sont chargés, etc...

**30 OCTOBRE 1935. — DÉCRET TENDANT A RÉPRIMER
LES FAUSSES DÉCLARATIONS AUX CHEMINS DE FER**

(J. O. du 31 octobre 1935)

Rapport au Président de la République française

Paris, le 30 octobre 1935.

Monsieur le Président,

L'article 21 de la loi du 15 juillet 1845 sur la police des chemins de fer punit d'une amende de 16 à 3.000 fr. toute contravention aux règlements d'administration publique sur la police, la sûreté et l'exploitation du chemin de fer ou aux décisions prises en exécution de ces règlements. En cas de récidive dans l'année, l'amende est portée au double et il peut être prononcé un emprisonnement de trois jours à un mois.

Les sanctions prévues ci-dessus ne sont pas, d'après la jurisprudence de la Cour de cassation, applicables aux fausses déclarations du poids des marchandises ou du nombre de colis remis au chemin de fer, par le fait que ce dernier peut se prémunir contre les fausses déclarations par une vérification de poids ou de nombre.

Or, dans la pratique, il n'est pas possible de vérifier toutes les déclarations et les expéditeurs de mauvaise foi, qui n'ignorent pas cette impossibilité, l'exploitent à leur profit. Il a été constaté que le chemin de fer se trouve ainsi frustré de recettes importantes, la taxe pouvant être établie sur une quantité de marchandises inférieure à celle réellement transportée.

Cet état de choses porte également préjudice aux expéditeurs qui acquittent l'intégralité des frais de transport.

Pour réprimer ces abus, il convient de rendre passibles des pénalités prévues par la loi précitée du 15 juillet 1845, les fausses déclarations dont il s'agit.

On peut, d'ailleurs, adopter la méthode déjà appliquée dans des situations analogues, à l'égard, notamment, des voyageurs en situation irrégulière. A cet effet, le décret ci-joint prévoit qu'en cas de fausse déclaration, le contrevenant pourra arrêter les poursuites en versant au chemin de fer une indemnité forfaitaire égale au double de l'insuffisance de perception.

Toutefois, en vue d'éviter que le contrevenant ait avantage à se laisser poursuivre plutôt que de payer l'indemnité forfaitaire, il y a lieu de prescrire qu'en aucun cas l'amende infligée en vertu de l'article 21 de la loi du 15 juillet 1845 ne pourra être inférieure au montant de ladite indemnité.

Dans le même esprit de simplification, ces dispositions sont étendues aux fausses déclarations de la nature des marchandises. Dans ce dernier cas, le recours aux tribunaux est déjà possible, d'après la jurisprudence de la Cour de cassation. Sur ce point, il n'y

aurait donc pas innovation, mais il deviendrait possible d'arrêter les poursuites en versant une indemnité calculée de la même manière que pour les fausses déclarations de poids.

Des dispositions sont d'ailleurs prévues pour qu'il soit tenu compte des erreurs de bonne foi ou résultant de causes fortuites ou de force majeure.

Nous avons l'honneur, en conséquence, de soumettre le présent décret à votre haute approbation.

Nous vous prions d'agréer, etc...

Le Président de la République française,

Sur le rapport du président du Conseil, ministre des Affaires étrangères, du garde des Sceaux, ministre de la Justice, du ministre des Finances et du ministre des Travaux publics,

Vu la loi du 8 juin 1935 autorisant le Gouvernement à prendre par décrets toutes dispositions ayant force de loi pour défendre le franc;

Vu l'article 21 de la loi du 15 juillet 1845 sur la police des chemins de fer;

Vu le décret du 11 novembre 1917;

Le Conseil des ministres entendu,

Décrète :

ARTICLE PREMIER. — Lorsque l'expéditeur d'une marchandise empruntant la voie ferrée, sur tout ou partie du parcours, a souscrit une fausse déclaration, soit du poids, soit du nombre, soit de la nature, soit à la fois du poids ou du nombre et de la nature de la marchandise, il est passible des pénalités prévues par l'article 21 de la loi du 15 juillet 1845. Toutefois, par dérogation aux dispositions du présent article et de l'article 463 du Code pénal, l'amende ne pourra, en aucun cas, être inférieure au montant de l'indemnité forfaitaire qui résulterait de l'application de l'article 2 ci-après.

ART. 2. — Par dérogation aux dispositions de l'article précédent, et à moins d'une tentative de fraude manifestement caractérisée, lorsque la fausse déclaration a eu ou pouvait avoir pour conséquence de faire bénéficier l'expédition d'un prix de transport plus réduit que le prix à percevoir, les dispositions suivantes seront appliquées :

a) En cas de fausse déclaration soit du poids, soit du nombre, soit de la nature, soit du poids ou du nombre et de la nature de la marchandise, les poursuites pourront être arrêtées moyennant versement, au chemin de fer, par le contrevenant — sans préjudice de l'insuffisance de perception, impôt compris, — d'une indemnité forfaitaire égale au double de l'insuffisance de perception, impôt compris.

En cas de nouvelle fausse déclaration par un même contrevenant ayant donné lieu, au cours des douze mois précédents, à l'application, soit des dispositions de l'article 1^{er} du présent décret, soit de celles de l'alinéa précédent, l'indemnité forfaitaire sera portée au triple de l'insuffisance de perception.

L'indemnité forfaitaire sera acquise au chemin de fer, sous réserve du payement au Trésor de la part correspondant à l'impôt;

b) Si l'inexactitude de la déclaration ne porte que sur le poids, la déclaration de l'expéditeur ne sera pas considérée comme fausse déclaration, au sens du présent décret et l'expéditeur n'aura à payer au chemin de fer que l'insuffisance de perception, si la différence de poids n'excède pas 10 % du poids constaté, ou si l'expéditeur a demandé, avant la remise de sa déclaration d'expédition et dans le but de la compléter, le pesage de ses marchandises.

Il en sera de même, en dehors des cas visés à l'alinéa ci-dessus, si l'expéditeur apporte la preuve que la déclaration inexacte de poids résulte de circonstances fortuites ou d'un cas de force majeure; le bénéfice de cette dernière disposition ne peut toutefois être revendiqué par un expéditeur qui, au cours des trois mois précédents, a souscrit une fausse déclaration au sens du présent décret.

ART. 3. — Les réseaux assureront, sous la surveillance des agents du contrôle, l'observation d'une stricte égalité de traitement entre tous les expéditeurs, au point de vue des vérifications auxquelles donnera lieu l'application des mesures prévues ci-dessus.

ART. 4. — Un décret déterminera, s'il y a lieu, les conditions dans lesquelles seront appliquées les précédentes dispositions.

ART. 5. — Le présent décret sera soumis à la ratification des Chambres, conformément aux dispositions de la loi du 8 juin 1935.

ART. 6. — Le président du Conseil, ministre des Affaires étrangères, le garde des Sceaux, ministre de la Justice, le ministre des Finances et le ministre des Travaux publics sont chargés, etc...

Compte rendu des 10 oct 1940, 30 nov 1941, 24 fév 1943,
et 31 Dec 1943, 29 fév 1944, 4 mars 44

SOCIÉTÉ NATIONALE DES CHEMINS DE FER FRANÇAIS

Texte Rectifié

RECUEIL DE DOCUMENTS

DÉCRET-LOI DU 31 AOUT 1937

CONVENTION DU 31 AOUT 1937

———— STATUTS ————

1^{er} Fascicule

SOCIÉTÉ NATIONALE DES CHEMINS DE FER FRANÇAIS

RECUEIL DE DOCUMENTS

1^{er} Fascicule

TABLE DES MATIÈRES

	Pages
1. Décret-loi du 31 août 1937 sur la Réorganisation du Régime des Chemins de fer	5
2. Convention du 31 août 1937 concernant la Constitution de la Société Nationale des Chemins de fer Français	15
3. Décret du 31 décembre 1937 approuvant les statuts de la Société Nationale des Chemins de fer Français	37
4. Statuts de la S. N. C. F.	39

RÉORGANISATION DU RÉGIME DES CHEMINS DE FER

RAPPORT au Président de la République française

Paris, le 31 août 1937.

Monsieur le Président,

La loi du 30 juin 1937 a autorisé le Gouvernement à prendre par décret des mesures en vue d'assurer le redressement financier.

Parmi les plus importantes de celles-ci doit figurer la réorganisation des Réseaux de Chemins de fer. Tel est l'objet du présent décret que nous soumettons à votre haute approbation; ses dispositions principales approuvent une convention passée aux effets énoncés ci-dessus avec les anciennes Compagnies concessionnaires des chemins de fer d'intérêt général.

Nous vous prions d'agréer, Monsieur le Président, l'hommage de notre profond respect.

Le Président du Conseil,
Comille CHAUMPS.

Le Ministre des Travaux publics,
Henri QUEUILLE.

Le Ministre des Finances,
Georges BONNET.

I. — Décret-loi du 31 Août 1937

DÉCRET-LOI DU 31 AOUT 1937

Le Président de la République française,

Sur le rapport du Président du Conseil, des ministres des Travaux publics et des Finances;

Vu la loi du 30 juin 1937 tendant à accorder au Gouvernement des pouvoirs en vue d'assurer le redressement financier;

Vu la loi du 11 juin 1842 relative à l'établissement des grandes lignes de chemins de fer;

Vu la loi du 15 juillet 1845 sur la police des chemins de fer;

Vu l'article 79 de la loi de finances du 26 janvier 1892;

Vu le décret du 11 novembre 1917 sur la police, la sûreté et l'exploitation des voies ferrées d'intérêt général et d'intérêt local;

Vu le décret du 26 juin 1857, approuvant la convention du 21 juin 1857 avec la Compagnie du Chemin de fer du Nord et le Cahier des charges y annexé;

Vu la loi et le décret du 11 juin 1859 approuvant la convention des 24 juillet 1858 et 11 juin 1859 avec la Compagnie des Chemins de fer de l'Est et le Cahier des charges y annexé;

Vu la loi et le décret du 19 juin 1857 approuvant la convention du 11 avril 1857 avec la Compagnie du Chemin de fer de Paris à Orléans et le Cahier des charges y annexé;

Vu la loi et le décret du 19 juin 1857 approuvant la convention du 11 avril 1857 avec la Compagnie des Chemins de fer de Paris à Lyon et à la Méditerranée et le Cahier des charges y annexé;

Vu le décret du 1^{er} août 1857 approuvant la convention du 1^{er} août 1857 avec la Compagnie des Chemins de fer du Midi et du Canal latéral à la Garonne et le Cahier des charges y annexé;

Vu les diverses lois portant concession de chemins de fer d'intérêt général;

Vu les décrets des 12 août 1868, 2 mai 1863, 6 mai 1863, 6 juin 1863 et 6 mai 1863 sur les justifications financières à fournir respectivement par les Compagnies du Nord, de l'Est, de Paris à Orléans, de Paris à Lyon et à la Méditerranée, et du Midi;

Vu les conventions des 26 mai, 5, 9, 11 et 28 juin 1883 approuvées par les lois du 20 novembre 1883;

Vu la convention du 28 juin 1921 approuvée par la loi du 29 octobre 1921 et l'avenant du 6 juillet 1933 approuvé par la loi du 8 juillet suivant;

Vu le décret du 20 octobre 1933 fixant le statut des représentants de l'Etat aux conseils d'administration des Compagnies concessionnaires des grands réseaux;

Vu les décrets des 10 décembre 1851 et 22 janvier 1853 relatifs à la constitution du Syndicat du Chemin de fer de Petite Ceinture de Paris;

Vu la convention du 4 août 1875 approuvée par la loi du même jour, ensemble la convention du 23 septembre 1875 approuvée par décret du 3 décembre 1875 concernant la constitution du Syndicat du Chemin de fer de Grande Ceinture;

Vu l'arrêté du Commissaire général de la République à Strasbourg, en date du 19 juin 1919, relatif à l'organisation des Chemins de fer d'Alsace et de Lorraine;

Vu le décret du 30 novembre 1920 ratifié par la loi du 30 mars 1923 portant rattachement des Chemins de fer d'Alsace et de Lorraine au Ministère des Travaux publics;

Vu la décision ministérielle du 31 mars 1923 relative à l'entrée du réseau d'Alsace et de Lorraine dans le régime commun, en application de l'article 23 de la convention du 28 juin 1921 approuvée par la loi du 29 octobre 1921;

Vu la loi du 27 mars 1928 portant fixation des charges de capital du réseau d'Alsace et de Lorraine;

Vu le décret-loi du 1^{er} décembre 1926, modifié par les décrets-lois des 28 décembre 1926 et 25 octobre 1935, relatif à l'organisation financière des Chemins de fer d'Alsace et de Lorraine;

Vu les articles 41 à 70 de la loi de finances du 13 juillet 1911, ensemble les décrets-lois des 16 novembre, 28 décembre 1926, 6 février 1934, 25 octobre 1935 et 19 juin 1937, relatifs à l'organisation administrative et financière des Chemins de fer de l'Etat;

Vu le décret du 14 novembre 1924 fixant les conditions d'organisation et de fonctionnement du Conseil supérieur des Chemins de fer et du Comité consultatif de l'exploitation technique et commerciale des Chemins de fer, modifié par les décrets des 27 octobre 1925, 15 juin 1926, 28 juin 1927, 31 décembre 1927, 12 mars, 8 septembre, 15 décembre 1928, 17 mars 1931, 30 décembre 1933, 1^{er} octobre 1935, 25 août 1936 et 21 février 1937;

Vu le décret du 13 février 1932 portant réorganisation du contrôle de l'Etat sur les chemins de fer d'intérêt général;

Vu le décret du 6 janvier 1934 fixant la composition et le fonctionnement de la Commission des marchés;

Vu l'article 26 de la loi du 31 décembre 1936 tendant à une réforme complète du régime des chemins de fer prenant sa place dans une coordination d'ensemble du service public des transports;

Le Conseil des ministres entendu :

Décète :

ARTICLE PREMIER. — Est approuvée la convention passée le 31 août 1937 entre, d'une part, le ministre des Travaux publics, et, d'autre part, la Compagnie du Chemin de fer du Nord, la Com-

pagne des Chemins de fer de l'Est, la Compagnie du Chemin de fer de Paris à Orléans, la Compagnie des Chemins de fer de Paris à Lyon et à la Méditerranée, la Compagnie des Chemins de fer du Midi, le Syndicat du Chemin de fer de Grande Ceinture, le Syndicat du Chemin de fer de Petite Ceinture, l'Administration des Chemins de fer de l'Etat et l'Administration des Chemins de fer d'Alsace et de Lorraine pour l'exploitation de leurs réseaux par la Société Nationale des Chemins de fer Français.

Un exemplaire de la convention restera annexé au présent décret.

ART. 2. — La Société Nationale des Chemins de fer Français, créée par la convention approuvée par le présent décret, est régie par le Code de commerce et par les lois en vigueur sur les sociétés anonymes, sous réserve des dérogations résultant tant du présent décret que de la convention ci-annexée et des statuts de ladite société, tels qu'ils seront établis dans les conditions définies à l'alinéa 3 du présent article.

Ladite société est dispensée des formalités légales de constitution et notamment des formalités de publicité.

Les statuts de la Société Nationale seront approuvés par un décret en Conseil d'Etat contresigné du ministre des Travaux publics et du ministre des Finances, les Compagnies entendues.

Les actions remises à l'Etat en vertu de l'article 2 de la convention ci-annexée seront inaliénables et incessibles.

ART. 3. — Chacune des Compagnies du Nord, de l'Est, de Paris à Orléans, de Paris à Lyon et à la Méditerranée, et du Midi est autorisée à renoncer, à la date du 1^{er} janvier 1938, sous les clauses et conditions énoncées dans la convention approuvée par le présent décret, au droit d'exploiter la concession dont elle bénéficie.

ART. 4. — Aux seules fins visées par l'article 2 de la convention approuvée par le présent décret, les Compagnies du Nord et de l'Est devront se proroger jusqu'au 31 décembre 1955.

ART. 5. — Le droit d'exploiter les concessions des Compagnies du Nord, de l'Est, de Paris à Orléans, de Paris à Lyon et à la Méditerranée, et du Midi, est transféré, à la date du 1^{er} janvier 1938 et jusqu'aux dates d'expiration respectives de chacune des concessions des dites Compagnies, à la Société Nationale créée par l'article 1^{er} de la convention approuvée par le présent décret.

L'Etat attribue à la Société Nationale le droit d'exploiter, jusqu'au 31 décembre 1982 les deux réseaux de l'Etat et d'Alsace et de Lorraine. Le transfert d'attributions aura lieu au 1^{er} janvier 1938.

Les concessions actuellement attribuées aux Compagnies du Nord, de l'Est, de Paris à Orléans, de Paris à Lyon et à la Méditerranée, et du Midi sont prorogées au profit de la Société Natio-

nale depuis la date actuellement prévue de leur expiration jusqu'au 31 décembre 1982.

ART. 6. — La Société Nationale sera substituée dans les droits des Compagnies du Nord, de l'Est, de Paris à Orléans, de Paris à

**Les articles 8 et 9 sont remplacés
par les articles 38, 39 et 40 de la loi
de finances du 31 décembre 1943 (1)**

Art. 38.- Chaque année, le montant maximum des dépenses d'établissement que la Société Nationale des Chemins de fer français est autorisée à engager et à payer pendant l'exercice suivant est fixé par arrêtés interministériels du Secrétaire d'Etat à la Production Industrielle et aux Communications et du Secrétaire d'Etat à l'Economie Nationale et aux Finances.

Art. 39.- Le montant total des ressources que la Société Nationale des Chemins de fer français est autorisée à se procurer par l'émission d'emprunts pour l'application des articles 26 et 43 de la Convention du 31 août 1937 est fixé, chaque année, par un arrêté du Secrétaire d'Etat à l'Economie Nationale et aux Finances.

Art. 40.- Le Secrétaire d'Etat à l'Economie Nationale et aux Finances est autorisé à consentir à la Société Nationale des Chemins de fer français sur les ressources du Trésor les avances prévues par les articles 25 et 27 de la Convention du 31 août 1937.

**(1) L'article 41 de cette loi abroge, en effet,
toutes les dispositions législatives ou réglementaires contraires à ces trois articles.**

a) Tous les intérêts et produits des actions A de la Société Nationale pendant la durée de blocage de ces actions prévue à l'article 2 de la convention approuvée par le présent décret;

b) Les sommes versées par la Société Nationale aux Compagnies du Nord, de l'Est, de Paris à Orléans, de Paris à Lyon et à la Méditerranée, et du Midi, en vertu de l'article 5 de la convention approuvée par le présent décret.

3. L'article 4 du Code général des impôts directs est ainsi complété :

« 16° Les Compagnies du Nord, de l'Est, de Paris à Orléans, de Paris à Lyon et à la Méditerranée, et du Midi, en ce qui concerne les sommes qu'elles doivent recevoir de la Société Nationale des Chemins de fer Français, en vertu de l'article 5 de la convention du 31 août 1937, approuvée par le décret de même date, pendant la durée de blocage des actions prévue à l'article 2 de ladite convention ».

4. Le paragraphe 2 de l'article 26 ter ajouté au Code général des impôts directs par le décret du 9 mars 1937 pris en exécution de l'article 12 de la loi du 10 février 1936 est modifié ainsi qu'il suit :

« 2. Sont exemptés de la taxe :

« 1° Les réserves obligatoires en vertu des dispositions législatives ou réglementaires.

« Les sommes encaissées par les Compagnies du Nord, de l'Est, de Paris à Orléans, de Paris à Lyon et à la Méditerranée, et du Midi, et inscrites au compte spécial prévu à l'article 3 de la convention du 31 août 1937, approuvée par le décret du même jour, ainsi que les produits de ce compte;

« 2° Les amortissements... »

(Le reste sans changement.)

ART. 11. — Tous les marchés et traités en cours conclus par les Compagnies concessionnaires, antérieurement au 1^{er} janvier 1938, qui, par leur importance, seraient de la compétence de la Commission des marchés et qui n'auraient pas fait avant cette date l'objet d'une présentation à ladite Commission, lui seront soumis avant le 1^{er} juillet 1938. En cas d'avis défavorable et sous réserve des droits du ministre des Travaux publics, ces marchés et traités seront, dans un délai de six mois à dater de l'émission de l'avis, susceptibles de révision par les soins du Collège arbitral dont la création est prévue à l'article 44 de la convention approuvée par le présent décret et dans les conditions fixées par cet article.

Ceux des marchés et traités en cours qui, par leur montant, étaient exclus de la compétence de la Commission des marchés seront soumis à la même procédure lorsqu'ils auront été conclus par les Compagnies du Nord, de l'Est, de Paris à Orléans, de Paris

à Lyon et à la Méditerranée, et du Midi; avec des entreprises ou sociétés dans lesquelles elles possèdent des intérêts au titre de leurs domaines privés.

ART. 12. — Est confirmé, en tant que de besoin, le transfert, à dater du 1^{er} janvier 1938, à la Société Nationale, des biens donnés en gage par les Compagnies ou Administrations de chemins de fer ayant émis des emprunts à l'étranger.

ART. 13. — Les dispositions de la loi du 9 mars 1923, qui a rangé les obligations émises par les grands réseaux de chemins de fer dans la catégorie des valeurs admises pour tous emplois et remplois de fonds en valeurs garanties par l'Etat sont maintenues et étendues aux titres d'emprunts à émettre tant par la Société Nationale que par les Compagnies du Chemin de fer du Nord, des Chemins de fer de l'Est, du Chemin de fer de Paris à Orléans, des Chemins de fer de Paris à Lyon et à la Méditerranée, et des Chemins de fer du Midi et par les Administrations des Chemins de fer de l'Etat et d'Alsace et de Lorraine.

ART. 14. — Le ministre des Travaux publics arrêtera, sur la proposition de la Société Nationale et d'accord avec les ministres des Finances et des Postes, Télégraphes et Téléphones, le montant de la rémunération annuelle à verser, par l'Administration des Postes, Télégraphes et Téléphones, à la Société Nationale pour couvrir le prix de revient des services rendus par elle à titre gratuit ou à prix réduits à cette Administration.

Les crédits correspondants seront inscrits au budget des Postes, Télégraphes et Téléphones.

Si cet accord n'est pas intervenu avant le 1^{er} janvier 1939, les prestations faites à l'Administration des Postes, Télégraphes et Téléphones seront, à partir de cette date, payées par cette Administration aux tarifs commerciaux des prestations analogues.

ART. 15. — Les frais de fonctionnement du Conseil supérieur des transports, créé par le décret du 31 août 1937, des commissariats du Gouvernement près de cet organisme et près du Conseil d'administration de la Société Nationale, ainsi que ceux de la Commission des marchés seront à la charge de la Société Nationale à l'exception toutefois de ceux des frais des comités de coordination, du Conseil supérieur des transports et des secrétariats de ces comités, qui sont à la charge d'autres organismes.

Ces frais seront ordonnancés et payés sur les crédits du ministère des Travaux publics. La Société Nationale en remboursera le montant à l'Etat au titre des recettes d'ordre du budget.

ART. 16. — Les dépenses d'administration de la Société Nationale jusqu'au 31 décembre 1937 seront couvertes par l'Administration des Chemins de fer de l'Etat qui en sera remboursée par la Société Nationale avant le 31 mars 1938. Ces dépenses feront l'objet d'états de prévision approuvés par les ministres des Travaux publics et des Finances.

**ART. 17 - Abrogé par la loi du 10 octobre
1940 - Article 1^{er}**

ART. 18. — Le Président du Conseil d'Administration sera, et les fonctionnaires représentant l'Etat au Conseil d'administration et au Comité de direction de la Société Nationale pourront être détachés sans limitation de durée, nonobstant toute disposition contraire des statuts des corps ou administrations auxquels ils appartiennent.

Toutefois en ce qui concerne les fonctionnaires de l'ordre administratif, les conditions de ce détachement seront, le cas échéant, fixées par décret contresigné du ministre dont relèvent les fonctionnaires intéressés. Ils conserveront leur droit à avancement dans leur corps ou administration d'origine.

Les fonctionnaires appartenant aux administrations publiques pourront être détachés à la Société Nationale. Ils conserveront, dans cette situation, leur droit à avancement dans les cadres de leur corps ou administration d'origine.

ART. 19. — Les fonctionnaires actuellement en congé hors cadres ou en disponibilité dans les grands réseaux pourront être, dans des conditions qui seront déterminées par décret, placés dans la situation de service détaché à dater du 1^{er} janvier 1938 si cette position est prévue par leur statut.

ART. 20. — En cours de mandat, il peut être mis fin, dans les conditions suivantes et dans les formes prévues pour leur nomination, aux fonctions des membres du Conseil d'administration de la Société Nationale :

1° Il sera mis fin au mandat des membres des catégories b) et d) de l'article 7 de la convention approuvée par le présent décret lorsqu'ils se trouveront dans l'impossibilité de l'exercer;

2° Le mandat des membres de la catégorie b) prendra fin lorsqu'ils perdront le titre à raison duquel ils auront été investis, s'ils ne reçoivent pas une nouvelle investiture;

3° Le ministre des Travaux publics, d'accord avec le ministre des Finances, pourra, après avoir recueilli les explications de l'intéressé, provoquer le remplacement de tout membre de la catégorie b) qui aurait, par une faute, compromis d'une façon grave les intérêts de l'Etat.

La mesure ne pourra être prise qu'après avis d'une commission de quatre membres choisis de concert par les ministres précités parmi les fonctionnaires de la catégorie à laquelle appartient l'intéressé et d'un grade et d'une ancienneté au moins égaux à la sienne. S'il n'en existe pas en nombre suffisant, ils devront être du grade le plus élevé du corps ou de l'administration auquel ils appartiennent.

Remplacé par l'article 30 de la loi du
24 février 1943 (1)
(Statut social du personnel de la S.N.C.F.)
ainsi conçu :

Art. 30 - § 1^{er}.-.....

§ 2.- Toute contestation d'ordre collectif s'élevant entre l'une des fédérations prévues aux titres II et III et la Société Nationale sera soumise à une commission arbitrale constituée ainsi qu'il suit :

Un Président désigné par le Ministre Secrétaire d'Etat à la Production Industrielle et aux Communications ;

Deux membres désignés par la Société Nationale ;

Deux membres désignés par la Fédération intéressée.

§ 3.- La commission formulera, dans les quinze jours suivant la date à laquelle elle aura été saisie, un avis qui sera adressé dans les trois jours suivant la délibération, au Ministre Secrétaire d'Etat à la Production Industrielle et aux Communications.

§ 4.- Dans le cas où le Ministre Secrétaire d'Etat à la Production Industrielle et aux Communications donne son approbation à l'avis ainsi formulé, celui-ci est exécutoire.

§ 5.- Dans le cas où le Ministre Secrétaire d'Etat à la Production Industrielle et aux Communications refuse son approbation, la question est renvoyée à la commission arbitrale pour une seconde délibération qui doit avoir lieu dans un délai de quinze jours. L'avis résultant de cette délibération est adressé, dans les trois jours qui suivent, au Ministre Secrétaire d'Etat à la Production Industrielle et aux Communications qui statue en dernier ressort.

(1) L'article 40 de cette loi abroge, en effet, toutes les dispositions contraires à celles de ladite loi.

2. — Convention du 31 Août 1937

CONVENTION

L'an mil neuf cent trente-sept et le trente et un août,

Entre :

Le ministre des Travaux publics, agissant au nom de l'Etat, sous réserve de l'approbation des présentes par un décret-loi, d'une part;

Et, d'autre part :

L'Administration des Chemins de fer d'Alsace et de Lorraine, représentée par M. Bauer, Président du Conseil de Réseau;

L'Administration des Chemins de fer de l'Etat, représentée par M. Grimpret, Président du Conseil de Réseau;

La Société Anonyme établie à Paris sous la dénomination de Compagnie des Chemins de fer de l'Est, ladite Compagnie représentée par M. Marlio, Président du Conseil d'Administration, élisant domicile au siège de ladite Société à Paris, rue et place de Strasbourg, et agissant en vertu des pouvoirs qui lui ont été conférés par délibération du Conseil d'Administration, en date du 26 août 1937, et sous la réserve de l'approbation des présentes par l'Assemblée Générale des actionnaires;

La Société Anonyme établie à Paris, sous la dénomination de Compagnie des Chemins de fer du Midi, ladite Compagnie représentée par M. Tirard, Président du Conseil d'Administration, élisant domicile au siège de ladite Société à Paris, boulevard Haussmann, n° 54, et agissant en vertu des pouvoirs qui lui ont été conférés par délibération du Conseil d'Administration en date du 25 août 1937, et sous la réserve de l'approbation des présentes par l'Assemblée Générale des actionnaires;

La Société Anonyme établie à Paris, sous la dénomination de Compagnie du Chemin de fer du Nord, représentée par MM. le Baron Edouard de Rothschild, Président du Conseil d'Administration, et René Mayer, Vice-Président, élisant domicile au siège de ladite Société, à Paris, rue de Dunkerque, n° 18, et agissant en vertu des pouvoirs qui leur ont été conférés par délibération du Conseil d'Administration en date du 6 août 1937, et sous la réserve de l'approbation des présentes par l'Assemblée Générale des actionnaires;

La Société Anonyme établie à Paris, sous la dénomination de Compagnie des Chemins de fer de Paris à Lyon et à la Méditerranée, représentée par M. Lebon, Président du Conseil d'Administration, élisant domicile au siège de ladite Société, à Paris, rue Saint-Lazare, n° 88, et agissant en vertu des pouvoirs qui lui ont été conférés par délibération du Conseil d'Administration en date du 27 août 1937, et sous la réserve de l'approbation des présentes par l'Assemblée Générale des actionnaires;

La Société Anonyme établie à Paris, sous la dénomination de Compagnie du Chemin de fer de Paris à Orléans, ladite Compagnie représentée par M. Richemond, Président du Conseil d'Administration, élisant domicile au siège de ladite Société, à Paris, rue de Londres, n° 8, et agissant en vertu des pouvoirs qui lui ont été conférés par délibération du Conseil d'Administration en date du 30 août 1937, et sous la réserve de l'approbation des présentes par l'Assemblée Générale des actionnaires;

Le Syndicat du Chemin de fer de Grande Ceinture de Paris, représenté par M. le Baron Edouard de Rothschild, Président, élisant domicile au siège du Syndicat, à Paris, rue de Dunkerque, n° 18, agissant en vertu des pouvoirs qui lui ont été conférés par délibération du Conseil d'Administration du Syndicat en date du 31 août 1937, et sous la réserve de l'approbation des présentes par l'Assemblée Générale du Syndicat;

Le Syndicat du Chemin de fer de Petite Ceinture de Paris, représenté par M. Lebon, Président, élisant domicile au siège du Syndicat à Paris, rue de Dunkerque, n° 18, agissant en vertu des pouvoirs qui lui ont été conférés par délibération du Conseil d'Administration du Syndicat en date du 31 août 1937, et sous la réserve de l'approbation des présentes par l'Assemblée Générale du Syndicat;

Vu la délibération du Comité de Direction des Grands Réseaux en date du 31 août 1937;

Il a été dit et convenu ce qui suit :

TITRE PREMIER

CONSTITUTION DE LA SOCIÉTÉ

ARTICLE PREMIER. — Il est créé une Société Nationale des Chemins de fer Français, régie, sous réserve des dérogations approuvées ou prévues par le décret en date du 31 août 1937, par le Code de Commerce et par les lois en vigueur sur les Sociétés anonymes, par la présente Convention et par ses statuts.

Ladite Société, dont l'objet social est principalement l'exploitation et, s'il y a lieu, la construction de chemins de fer, viendra à expiration le 31 décembre 1982.

Elle pourra, avec l'autorisation du ministre des Travaux publics et du ministre des Finances, prendre toute concession, tout affermage, toutes participations directes ou indirectes dans toutes opérations quelconques se rattachant à l'objet ci-dessus spécifié, par voie de création de Sociétés nouvelles, d'apports, souscriptions ou achats de titres, ou droits sociaux, fusions, associations en participation, syndicats de garantie ou autrement.

Chacune des Compagnies du Nord, de l'Est, de Paris à Orléans, de Paris à Lyon et à la Méditerranée, et du Midi, le Syndicat du

Chemin de fer de Grande Ceinture et le Syndicat du Chemin de fer de Petite Ceinture, en vue du transfert à la Société Nationale de l'exploitation des lignes composant leurs réseaux, renoncent, à la date du 1^{er} janvier 1938, en faveur de la Société Nationale et sous les clauses et conditions ci-dessous énoncées, au droit d'exploiter les concessions dont ils bénéficient.

L'Etat transfère à la même date à la Société Nationale le droit d'exploiter les deux Réseaux de l'Etat et d'Alsace et de Lorraine.

A l'exception des biens, droits et charges composant les domaines privés des Compagnies, tous les biens, meubles et immeubles des grands réseaux d'intérêt général, et notamment les bâtiments, terrains et ateliers, le matériel, le mobilier et l'outillage, les approvisionnements, les crédits en banque et les fonds en caisse, ainsi que tous baux, contrats et arrangements quelconques conclus dans l'intérêt de l'exploitation de ces réseaux, la jouissance de toutes créances comme la charge de toutes dettes desdits réseaux seront à cette date transférés de plein droit à la Société Nationale.

Le droit d'exploiter le réseau constitué par l'ensemble des lignes ainsi transférées est, pour une période de 45 années, c'est-à-dire jusqu'au 31 décembre 1982, attribué par l'Etat à la Société Nationale, au profit de laquelle est prorogé jusqu'au 31 décembre 1982 le bénéfice de chacune des concessions des Compagnies précitées au fur et à mesure de leur expiration.

ART. 2. — Les statuts de la Société Nationale devront être approuvés par un décret rendu en Conseil d'Etat sous le contre-seing des ministres des Travaux publics et des Finances, les Compagnies entendues.

Le capital social est fixé à un milliard quatre cent dix-neuf millions quatre cent douze mille francs (1.419.412.000 frs) et sera représenté :

— d'une part, par un million trois cent quatre-vingt-onze mille vingt-quatre (1.391.024) actions A d'une valeur nominale de cinq cents francs chacune, qui seront remises, savoir :

— deux cent soixante dix-neuf mille cinq cent quatre-vingt-seize (279.596) à la Compagnie du Nord,

— deux cent cinquante mille trois cent quatre-vingt-quatre (250.384) à la Compagnie de l'Est,

— deux cent vingt-huit mille quatre cent six (228.406) à la Compagnie de Paris à Orléans,

— cinq cent vingt mille cinq cent vingt-deux (520.522) à la Compagnie de Paris à Lyon et à la Méditerranée,

— cent douze mille cent seize (112.116) à la Compagnie du Midi,

en représentation de l'ensemble des apports faits par ces Compagnies à la Société Nationale, et notamment de leur matériel, de leur mobilier, de leur outillage, de leurs approvisionnements et de

leurs travaux complémentaires, y compris les parts respectives afférentes aux Chemins de fer de Ceinture;

— d'autre part, par un million quatre cent quarante-sept mille huit cents (1.447.800) actions B de même valeur nominale, qui seront remises à l'Etat en représentation des mêmes apports en ce qui concerne les Réseaux de l'Etat et d'Alsace et de Lorraine et d'une partie, tant des dépenses faites à son compte antérieurement sur l'ensemble des réseaux exploités que des avances faites par lui au Fonds commun institué par l'article 13 de la Convention du 28 juin 1921.

Les actions A de la Société Nationale recevront jusqu'à remboursement un intérêt fixé à SIX POUR CENT (6 %) de la valeur nominale du titre; leur amortissement sera réglé de façon à être achevé le 31 décembre 1982. Les actions amorties seront remplacées par des actions de jouissance dites actions J.

Les actions B auront droit au même intérêt que les actions A.

L'intérêt des actions sera payé au 31 décembre de chaque année et, pour la première fois, le 31 décembre 1938. Le remboursement des titres amortis sera pour chaque année effectué à la même date.

Les actions A remises aux Compagnies demeureront, ainsi que les actions J, bloquées à leurs noms jusqu'au 31 décembre 1955.

A cette date, les actions A et J détenues par chacune des Compagnies intéressées seront distribuées entre ses actionnaires au prorata de leurs droits respectifs dans l'actif de la Compagnie.

Au terme de la prorogation des concessions accordées à la Société Nationale, c'est-à-dire à l'expiration de cette Société, son actif fera retour gratuitement à l'Etat.

ART. 3. — Les sommes encaissées chaque année par les Compagnies du Nord, de l'Est, de Paris à Orléans, de Paris à Lyon et à la Méditerranée, et du Midi, au titre de l'intérêt et de l'amortissement des actions A de la Société Nationale qu'elles détiennent, seront inscrites par chacune d'elles à un compte spécial. Ces sommes, dont les Compagnies auront la gestion ne pourront faire l'objet de répartitions entre les actionnaires des Compagnies avant le 31 décembre 1955, sauf autorisation spéciale du ministre des Finances. Les Compagnies devront pouvoir justifier à tout moment, à la Commission des Comptes de la Société Nationale, de l'emploi desdites sommes.

Les produits du placement des sommes portées au compte spécial susvisé pourront être répartis dans les conditions déterminées par les Assemblées Générales des Compagnies.

Le montant du compte spécial et ses produits seront exonérés de tout impôt frappant les réserves des sociétés.

Par dérogation aux dispositions du premier alinéa du présent article, un pourcentage de 20 % au maximum des sommes encaissées annuellement par chaque Compagnie au titre de l'intérêt et

de l'amortissement des actions A de la Société Nationale pourra être réparti entre les actionnaires desdites Compagnies, lorsque la Société Nationale aura, pour l'exercice correspondant, réalisé l'équilibre entre ses recettes telles qu'elles sont définies au paragraphe A de l'article 21 et ses dépenses telles qu'elles sont définies au paragraphe B du même article, alinéas a), b), d), e), f) et g).

ART. 4. — Nonobstant toute disposition contraire, les actions A, B et J jouiront à l'Assemblée Générale de la Société Nationale d'un droit de vote égal, sans limitation du nombre des voix.

ART. 5. — La Société Nationale versera annuellement aux Compagnies du Nord, de l'Est, de Paris à Orléans, de Paris à Lyon et à la Méditerranée, et du Midi :

— d'une part, par moitié le 30 juin et le 31 décembre, les sommes représentant l'intérêt statutaire de leurs actions et, le 31 décembre, les sommes nécessaires au remboursement du capital dans les conditions fixées par les statuts et le tableau d'amortissement actuel des Compagnies;

— d'autre part, au 31 décembre, jusqu'aux dates d'expiration des concessions respectives, les sommes prévues par l'article 15, paragraphe D, de la Convention du 28 juin 1921.

ART. 6. — L'Assemblée Générale des actionnaires se réunit une fois par an pour délibérer sur la gestion et les comptes de la Société.

Les délibérations concernant la gestion et les comptes devront être précédées du rapport d'une Commission des comptes dont la composition, les pouvoirs et le droit de communication seront définis par les statuts et qui devra comprendre, en nombre égal, des membres désignés par les actionnaires autres que l'Etat, d'une part, et des membres représentant l'Etat, d'autre part.

TITRE II

ADMINISTRATION DE LA SOCIÉTÉ

Loi du 10 octobre 1940.

Le Conseil d'Administration de la Société Nationale des Chemins de fer français comprend :

Douze membres jusqu'au 31 décembre 1955;

et dix membres à partir du 1^{er} janvier 1956, savoir :

a) Six membres désignés parmi les fonctionnaires en activité de service appartenant aux administrations suivantes :

Deux parmi les catégories ci-après :

Un membre du Conseil d'Etat ayant au moins le grade de Maître des Requêtes;

Et un membre d'un des grands corps de l'Etat ou d'un corps d'inspection générale des grands services publics.

Deux parmi les fonctionnaires relevant du département des Finances et choisis parmi :

- Soit parmi les inspecteurs généraux des finances, les inspecteurs des finances de 1^{ère} ou de 2^{ème} classe; les secrétaires généraux, directeurs ou directeurs adjoints de l'administration centrale, et les directeurs généraux des administrations financières ;

- Soit les magistrats de la cour des comptes ayant au moins le grade de conseiller référendaire ;

Deux parmi les membres des corps des ponts et chaussées et des mines ayant au moins le grade d'ingénieur en chef et les secrétaires généraux, directeurs ou directeurs adjoints de l'administration centrale des travaux et des transports.

Ces fonctionnaires sont nommés par arrêté du Ministre Secrétaire d'Etat aux Finances et du Secrétaire d'Etat chargé des transports :

b) 1^o- Jusqu'au 31 décembre 1955 :

Cinq membres désignés par les conseils d'administration des anciennes compagnies de chemins de fer à raison de :

Un pour la compagnie du Nord ;
Un pour la compagnie de l'Est ;
Un pour la compagnie de Paris-Orléans ;
Un pour la compagnie de Paris à Lyon et à la Méditerranée ;
Un pour la compagnie du Midi ;

2^o- A partir du 1^{er} janvier 1956 :

Trois membres désignés par l'assemblée des porteurs d'actions A et J, les droits de vote attachés à la possession de ces actions dans ladite assemblée étant les mêmes pour les actions A et les actions J et s'exerçant, par dispositions expresses, sans limitation du nombre des voix ;

c) Un membre représentant le personnel, nommé par arrêté du Secrétaire d'Etat chargé des transports, choisi parmi les agents en activité de service.

Le mandat des Administrateurs en fonctions lors de la promulgation de la présente loi prendra fin le 1^{er} novembre 1940. Ils pourront être réinvestis.

Les membres du Conseil d'Administration sont nommés pour six ans. Toutefois, les membres des catégories a et b seront renouvelables tous les trois ans, par moitié pour la catégorie a et à raison de deux lors du premier renouvellement et des renouvellements de rang impair pour la catégorie b. Le premier renouvellement interviendra le 1^{er} janvier 1944, les Administrateurs sortants étant désignés par voie de tirage au sort. Ils peuvent être réinvestis.

Lorsqu'un Administrateur de la catégorie a quitté le service actif dans l'Administration à laquelle il appartenait lors de sa nomination comme Administrateur, il peut être mis fin à son mandat d'Administrateur par arrêté du Ministre Secrétaire d'Etat aux Finances et du Secrétaire d'Etat chargé des Transports.

Il pourra être mis fin, par arrêté du Ministre Secrétaire d'Etat aux Finances et du Secrétaire d'Etat chargé des Transports, au mandat d'un Administrateur qui n'aura pas assisté au moins aux deux tiers des séances au cours d'une période de six mois.

L'Administrateur nommé en remplacement d'un autre ne conserve son mandat que jusqu'à l'époque où devraient expirer les fonctions de celui qu'il remplace.

Le Président du Conseil d'Administration choisi parmi les Administrateurs de la catégorie a est nommé pour six ans par arrêté du Ministre Secrétaire d'Etat aux Finances et du Secrétaire d'Etat chargé des Transports. Il n'est pas, en tant qu'administrateur, soumis au premier renouvellement triennal.

L'un des Vice-Présidents, obligatoirement choisi dans la catégorie a, est nommé pour une durée égale à celle de son mandat d'Administrateur par arrêté du Ministre Secrétaire d'Etat aux Finances et du Secrétaire d'Etat chargé des Transports.

Un deuxième Vice-Président est élu par les membres de la catégorie b.

En cas de partage égal des voix, la voix du Président est prépondérante.

Pour l'application des textes maintenus en vigueur, les désignations d'Administrateurs se substituent comme suit :

Catégorie a nouvelle à catégorie b ancienne ;
Catégorie b nouvelle à catégorie c ancienne ;
Catégorie c nouvelle à catégorie e ancienne.

Le Comité de Direction de la Société Nationale des Chemins de fer français est supprimé. Toutes les attributions et tous les pouvoirs du Comité sont dévolus au Conseil d'Administration qui pourra déléguer une partie de ses attributions et pouvoirs au Président du Conseil d'Administration.

Ainsi complété par la loi du 29 février 1944 : Les mandats de membre du Conseil d'Administration de la Société Nationale des Chemins de fer français n'entrent pas en compte dans la détermination du nombre de mandats susceptibles d'être détenus par une même personne en application des lois qui régissent les sociétés anonymes.

En outre, lorsque le Conseil d'Administration ou le Comité de direction de la Société Nationale examinera un marché ou traité, de quelque nature qu'il puisse être, conclu entre la Société Nationale et une entreprise dans laquelle un des administrateurs de la Société aurait des intérêts au titre de propriétaire, gérant ou administrateur, cet administrateur ne prendra pas part au vote.

Dans les cas prévus au précédent alinéa, mention spéciale des conditions de passation du marché ou traité sera faite lors de sa présentation à la Commission des Marchés visée à l'article 42.

ART. 11. — Un commissaire du Gouvernement, qui est le Directeur général des Chemins de fer et des Transports au ministère des Travaux publics, siège au Conseil d'Administration et a accès au Comité de direction. Ce commissaire est assisté du chef de la Mission de contrôle financier des Chemins de fer en qualité de commissaire adjoint.

Le commissaire du Gouvernement peut demander l'inscription à l'ordre du jour de telle question qu'il juge utile; il peut, le cas échéant, provoquer une réunion du Conseil d'Administration ou du Comité.

Le commissariat du Gouvernement comprend, en outre, des commissaires suppléants et un secrétariat dans les conditions prévues pour l'ensemble des commissariats du Gouvernement près les comités de réseau des Chemins de fer de l'Etat et des Chemins de fer d'Alsace et de Lorraine.

La Société Nationale supportera les frais de fonctionnement du commissariat du Gouvernement qui seront, sauf révision ultérieure, égaux aux chiffres antérieurement fixés pour l'ensemble des commissariats du Gouvernement près les Comités de réseau des Chemins de fer de l'Etat et des Chemins de fer d'Alsace et de Lorraine par application de l'article 10 du décret-loi du 16 novembre 1926 et de l'article 9 du décret-loi du 1^{er} décembre 1926.

ART. 12. — Le commissaire du Gouvernement reçoit, 8 jours au moins avant chaque séance du Conseil d'Administration, un rapport écrit sur chacune des affaires soumises au Conseil.

Il pourra être dérogé à cette règle, d'accord entre le président du Conseil d'Administration et le commissaire du Gouvernement.

ART. 13. — Le Conseil d'Administration est investi pour l'administration de la Société Nationale des pouvoirs les plus étendus, dans les conditions qui seront définies par les statuts de la Société.

Il peut déléguer tout ou partie de ses pouvoirs au Comité de direction, dans les conditions qui seront définies par ces statuts.

Le président du Conseil d'Administration nomme, sous réserve des dispositions transitoires de l'article 15, le directeur général, le directeur général adjoint et le secrétaire général, sur proposition du Conseil d'Administration et sous réserve de l'agrément du ministre des Travaux publics. Il nomme, en outre, les directeurs

et principaux chefs de service, sur présentation du directeur général, ~~et après avis du Comité de direction.~~
abrogé par la loi du 10 Oct 1940.
 ART. 14. — Il sera mis fin, le 1^{er} janvier 1938, au jeu des dispositions tant des articles 6, 7 et 8 de la Convention du 28 juin 1921 que de l'article 1^{er} de l'avenant du 6 juillet 1933.

TITRE III

DIRECTION ET ORGANISATION DE LA SOCIÉTÉ

ART. 15. — Le directeur général est assisté d'un directeur général adjoint. Il est créé, en outre, un poste de secrétaire général.

Le directeur général, le directeur général adjoint et le secrétaire général sont nommés dans les conditions définies à l'article 13.

A titre transitoire les premiers titulaires seront nommés par décret contresigné du ministre des Travaux publics.

Le directeur général, le directeur général adjoint et le secrétaire général ne peuvent être relevés de leurs fonctions qu'après avis préalable du Conseil d'Administration et par l'autorité qui les a désignés. Toutefois, si l'avis du Conseil n'est pas conforme, la décision sera prise par arrêté du ministre des Travaux publics.

Le directeur général est chargé de la nomination et de la promotion du personnel, sous réserve des dispositions de l'article 13.

ART. 16. — Le Conseil d'Administration de la Société Nationale aura mission d'arrêter, avant le 30 juin 1938, en fonction de la réforme de l'exploitation des chemins de fer d'intérêt général faisant l'objet de la présente convention, le programme d'un ensemble de mesures tendant à la réorganisation et la simplification des services, qui lui paraîtront génératrices d'économies.

ART. 17. — Le Comité de direction des Grands Réseaux et les Compagnies du Nord, de l'Est, de Paris à Orléans, de Paris à Lyon et à la Méditerranée, et du Midi, ainsi que les Administrations des Chemins de fer de l'Etat et d'Alsace et de Lorraine, devront prendre, jusqu'au 1^{er} janvier 1938 et à la requête de la Société Nationale les mesures nécessaires pour permettre l'organisation des nouveaux services de la Société Nationale sous l'autorité de son Conseil d'Administration.

TITRE IV

DISPOSITIONS FINANCIÈRES

ART. 18. — Chaque année, avant le 1^{er} novembre, le Conseil d'Administration arrêtera le budget de l'exercice suivant.

Les recettes de toute nature à prévoir devront, dès l'exercice 1938, être au moins égales au montant de l'ensemble des dépenses et des charges de toute nature incombant à la Société

telles qu'elles sont énumérées à l'article 21, à l'exception toutefois de l'alinéa c du § B.

Le Conseil d'Administration de la Société Nationale sera tenu de faire face, par des augmentations ou aménagements de tarifs, à défaut d'économies suffisantes, à l'équilibre ainsi défini des prévisions budgétaires de même qu'à toutes les modifications de la situation ainsi prévue qui pourraient apparaître en cours d'exercice et qui résulteraient notamment :

— soit d'une augmentation de plus de 5 % par rapport aux prévisions dans les éléments constitutifs des dépenses d'exploitation;

— soit d'une réduction équivalente des recettes d'exploitation prévues;

— soit d'une évolution des recettes et des dépenses de nature à compromettre l'équilibre budgétaire prévu.

Les aménagements ou augmentations de tarifs proposés en vertu des dispositions qui précèdent seront présentés par le Conseil d'Administration de la Société Nationale et seront soumis pour avis au Conseil Supérieur des Transports, dans les conditions fixées par le statut de ce dernier. Ils deviendront exécutoires de plein droit si le ministre des Travaux publics, sur avis conforme du ministre des Finances, n'y fait pas opposition dans le délai d'un mois à dater du jour où le Conseil d'Administration aura proposé la mesure. En cas d'opposition, le Gouvernement demandera immédiatement au Parlement le vote d'un crédit égal au produit qui était attendu de l'augmentation ou de l'aménagement de tarifs proposé et dont le montant sera versé à la Société. A défaut du vote de ce crédit dans un délai de deux mois à partir du jour de la proposition faite par le Conseil d'Administration, les mesures proposées par ce dernier seront applicables de plein droit. Dans le cas où la proposition serait faite dans l'intervalle de deux sessions parlementaires, ce dernier délai pourra être porté à trois mois.

Le ministre des Travaux publics pourra, d'accord avec le ministre des Finances, demander à la Société Nationale un abaissement de ses tarifs. Dans ce cas, le Gouvernement demandera immédiatement au Parlement le vote d'un crédit destiné à couvrir la perte de recettes qui résultera pour la Société Nationale de l'application de la mesure imposée et dont le montant sera versé à cette dernière. Ladite mesure ne sera mise en application qu'après le vote du crédit prévu ci-dessus.

ART. 19. — L'équilibre intégral de l'ensemble des dépenses et des recettes de la Société Nationale devra être assuré progressivement.

A cet effet, les dépenses qui figurent à l'alinéa c du § B de l'article 21 devront être couvertes par la Société Nationale dans les conditions définies aux alinéas 3 et suivants de l'article précédent, en cinq étapes annuelles égales, à partir du 1^{er} janvier 1939, en sorte que l'équilibre intégral soit assuré au plus tard pour l'exercice 1943.

Ainsi complété par la loi du 29 février 1944 : Les mandats de membre du Conseil d'Administration de la Société Nationale des Chemins de fer français n'entrent pas en compte dans la détermination du nombre de mandats susceptibles d'être détenus par une même personne en application des lois qui régissent les sociétés anonymes.

La Société Nationale recevra, s'il y a lieu, du Trésor, sous la forme des avances prévues à l'article 25, les sommes correspondant aux charges qui, par application du paragraphe qui précède, ne seraient pas encore incorporées dans l'équilibre financier de la Société.

L'Etat sera remboursé de ces avances dans les conditions prévues à l'article 24 *in fine*.

Les économies résultant de toutes opérations ayant pour effet de réduire les charges financières de la Société Nationale définies à l'alinéa c du § B de l'article 21 viendront obligatoirement en atténuation de la part des dites charges encore couverte par des avances du Trésor.

ART. 20. — Pour chaque exercice, la Société Nationale fera des propositions au sujet de la somme à lui verser pour couvrir le prix de revient des services rendus par elle, en vertu du Cahier des charges, à titre gratuit ou à prix réduits, à l'Administration des Postes, Télégraphes et Téléphones.

Les premières propositions seront faites au cours du deuxième trimestre de l'exercice 1938.

Cette somme sera arrêtée par le ministre des Travaux publics, d'accord avec les ministres des Finances et des Postes, Télégraphes et Téléphones.

Si cet accord n'est pas intervenu avant le 1^{er} janvier 1939, les prestations faites à l'Administration des Postes, Télégraphes et Téléphones seront, à partir de cette date, payées par cette Administration aux tarifs commerciaux des prestations analogues.

Dans le but de diminuer le prix de revient visé au premier alinéa du présent article, il pourra être, d'un commun accord entre l'Administration des Postes, Télégraphes et Téléphones et la Société Nationale, procédé à une révision des obligations de la Société Nationale à l'égard de cette Administration.

ART. 21. — Le compte annuel de liquidation de la Société Nationale comprendra :

A. — En recettes, les recettes de toute nature, y compris les subventions versées en vertu de l'article 18;

B. — En dépenses :

a). Les dépenses d'exploitation proprement dites, y compris la dotation annuelle du fonds de renouvellement des installations et du matériel définie au premier alinéa de l'article 23;

Loi du 30 novembre 1941.

b) Le montant des charges effectives (intérêts, amortissement, frais accessoires, etc) dûment justifiées du capital social et des emprunts de toute nature contractés par la Société Nationale en vertu des articles 30 et 31, ainsi que des emprunts émis par elle pour le remboursement, la consolidation ou la conversion des emprunts susvisés, le tout sous déduction des remboursements et annuités dus par l'Etat, les départements, les communes et les particuliers.

Ainsi complété par la loi du 29 février 1944 : Les mandats de membre du Conseil d'Administration de la Société Nationale des Chemins de fer français n'entrent pas en compte dans la détermination du nombre de mandats susceptibles d'être détenus par une même personne en application des lois qui régissent les sociétés anonymes.

c) Le montant des charges effectives (intérêts, amortissement, frais accessoires, etc) dûment justifiées des emprunts de toute nature pris en charge par la Société Nationale en vertu des articles 30 et 31, ainsi que des emprunts émis par elle pour le remboursement, la consolidation ou la conversion des emprunts susvisés, le tout sous déduction des remboursements et annuités dus par l'Etat, les départements, les communes et les particuliers.

Paris à Orléans, de Paris à Lyon et à la Méditerranée, et du Midi, par application de l'article 5 ci-dessus;

f) Les primes prévues à l'article 36;

g) Le remboursement au Trésor des avances prévues au deuxième alinéa de l'article 25.

ART. 22. — Les sommes provenant du prélèvement effectué sur ses dépenses et charges par la Société Nationale, en exécution du décret du 16 juillet 1935, instituant un prélèvement de 10 % sur les dépenses publiques, du décret du 25 juillet 1935 et des textes subséquents, viendront en déduction des dépenses et charges telles qu'elles sont prévues à l'article 21.

ART. 23. — Il sera constitué un fonds de renouvellement des installations et du matériel de la Société Nationale. Ce fonds sera alimenté en premier lieu par une dotation annuelle qui, pour chaque exercice, sera égale à 20 % de l'excédent des dépenses complémentaires de premier établissement proprement dites (installations et matériel) sur la valeur initiale des installations et du matériel supprimés.

D'autre part, le fonds recevra une fraction de l'excédent du compte annuel de liquidation dans les conditions définies à l'article 24.

ART. 24. — En fin d'exercice, si le compte annuel de liquidation visé à l'article 21 laisse un reliquat, celui-ci sera affecté, pour 80 % au plus de son montant, au remboursement au Trésor des avances consenties par lui à la Société Nationale, par application de l'article 25, le complément devant alimenter le fonds de renouvellement des installations et du matériel défini à l'article 23.

Toutefois, si ce complément, augmenté de la valeur initiale des installations et du matériel supprimés et de la dotation annuelle visée à l'article 23, dépasse 3 % des dépenses d'établissement proprement dites inscrites au bilan au 31 décembre de l'exercice considéré, l'excédent sera affecté à la constitution d'un fonds de réserve jusqu'à ce que ce fonds ait atteint 10 % du montant des recettes d'exploitation de l'exercice et, au delà, à l'apurement des avances faites par le Trésor public au Fonds commun institué par l'article 13 de la Convention du 28 juin 1921, sous déduction du capital représenté par la valeur nominale de celles des actions B

qui correspondent à l'apport fait par l'Etat au titre des dites avances.

ART. 25. — Si, en fin d'exercice, le compte annuel de liquidation visé à l'article 21 fait apparaître une insuffisance, celle-ci sera couverte d'abord par les ressources du fonds de réserve visé à l'article 24 et, ensuite, par des avances directes en capital du Trésor, faites par l'Etat à titre de garant. Ces avances donneront lieu à des versements échelonnés, aussi régulièrement que possible, entre le 1^{er} janvier et le 30 juin de l'exercice suivant et seront remboursables dans les conditions prévues à l'article 24.

Toutefois, dans la mesure où ces avances dépasseront le montant des charges qui, par application du deuxième alinéa de l'article 19, ne seront pas encore incorporées dans l'équilibre financier de la Société, elles seront remboursées au Trésor au plus

Loi du 30 novembre 1941.

ART. 26 - La Société Nationale ne pourra emprunter qu'en vue de :

1°) Couvrir ses dépenses d'établissement dans les conditions définies aux articles 28 et 43 ;

2°) Procéder au remboursement, à la consolidation ou à la conversion des emprunts émis par elle ainsi que des emprunts visés aux articles 29, 30

3°) Faire face à ses besoins de trésorerie en vertu du premier alinéa de l'article 25.

ART. 28. — Les dépenses complémentaires de premier établissement de matériel roulant, de mobilier et outillage, et les dépenses rattachées, savoir : approvisionnements, participations et valeur en capital des pensions de rétroactivité prévues par la loi du 28 décembre 1911, seront supportées par la Société Nationale.

Elles seront couvertes, dans la mesure décidée par le Conseil d'Administration, par les ressources du fonds de renouvellement dont la constitution fait l'objet de l'article 23 ci-dessus et, pour le surplus, par le produit de l'émission d'obligations ou de bons dont les types seront fixés par arrêté du ministre des Finances.

ART. 29. — Si le ministre des Finances leur en fait la demande, les Compagnies du Nord, de l'Est, de Paris à Orléans, de Paris à Lyon et à la Méditerranée, et du Midi émettront, jusqu'au 1^{er} janvier 1943, des emprunts pour la couverture de tout ou partie des dépenses visées à l'article 28. Elles en assureront, dans les conditions prévues à l'article 30, la gestion et le service et seront remboursées des charges effectives (intérêts, amortissement, frais accessoires, etc...) dûment justifiées qui correspondent à ces emprunts.

ART. 30. — Jusqu'à l'expiration de leurs concessions respectives, les Compagnies du Nord, de l'Est, de Paris à Orléans, de Paris à Lyon et à la Méditerranée, et du Midi, assureront la gestion et le service des emprunts émis par elles ou par le Syndicat de Grande Ceinture avant le 1^{er} janvier 1938, soit pour leur compte, soit pour celui de l'Etat.

Toutefois, à partir du 1^{er} janvier 1943, la Société Nationale pourra, au 1^{er} janvier de chaque année, et moyennant un préavis d'un an, prendre la gestion et le service des dits emprunts.

En toute hypothèse, à partir de l'expiration de la concession de chaque compagnie et jusqu'au 31 décembre 1982, la gestion et le service des emprunts dont la dite compagnie avait la charge seront assurés par la Société Nationale.

Le service des emprunts émis par l'Administration des Chemins de fer de l'Etat sera assuré directement par le Trésor.

Les compagnies, tant qu'elles assureront la gestion et le service de leurs titres, d'une part, et le Trésor, d'autre part, recevront de la Société Nationale, la veille de chaque échéance, une somme représentant les charges effectives (intérêts, amortissement, frais accessoires, etc...) dûment justifiées de ces emprunts.

Par dérogation aux dispositions du sixième alinéa de l'article premier de la présente Convention, chacune des compagnies, pour les titres émis ou pris en charge par elle, et le Trésor, pour les titres des Chemins de fer de l'Etat, conserveront les fonds représentant, au 31 décembre 1937, les arriérés sur coupons et remboursements de ces titres, ainsi que les soldes de tous autres comptes relatifs aux opérations de titres en cours.

La Société Nationale assurera, dès le 1^{er} janvier 1938, la gestion et le service des emprunts émis par l'Administration des Chemins de fer d'Alsace et de Lorraine.

ART. 31. — Les Compagnies du Nord, de l'Est, de Paris à Orléans, de Paris à Lyon et à la Méditerranée, et du Midi, ainsi que les Administrations des Chemins de fer de l'Etat et d'Alsace et de Lorraine, émettront, s'il y a lieu, chacune pour la part qui la concerne, des emprunts pour la couverture des dépenses d'établissement, y compris les dépenses rattachées, effectuées à une date antérieure au 1^{er} janvier 1938 et non couvertes à cette date, ainsi que, si le ministre des Finances leur en fait la demande, pour la couverture des montants des insuffisances d'exploitation antérieures à la même date, non encore couverts par des émissions d'obligations ou de bons des réseaux.

Les Compagnies et les administrations susvisées émettront également, si le ministre des Finances leur en fait la demande, des emprunts pour le remboursement, la consolidation ou la conversion de leurs emprunts existant au 1^{er} janvier 1938 ou des emprunts émis par elles postérieurement à cette date pour la couverture des dépenses d'établissement ou des insuffisances d'exploitation antérieures à cette même date.

La faculté donnée au ministre des Finances en vertu de l'alinéa précédent prendra fin à partir de la date à laquelle la Société Nationale assurera la gestion et le service des dits emprunts.

La gestion et le service des emprunts visés aux deux alinéas précédents, ainsi que le remboursement des charges effectives (intérêts, amortissement, frais accessoires, etc...) dûment justifiées qui correspondent à ces emprunts, seront assurés dans les conditions prévues à l'article 30.

ART. 32. — La Société Nationale recevra de l'Etat des annuités dont le total devra couvrir :

1° Les charges effectives (intérêts, amortissement, frais accessoires, etc...) dûment justifiées des emprunts émis avant le 1^{er} janvier 1938 par les Compagnies du Nord, de l'Est, de Paris à Orléans, de Paris à Lyon et à la Méditerranée, et du Midi, ainsi que par les Administrations des Chemins de fer de l'Etat et d'Alsace et de Lorraine, pour la couverture de dépenses d'établissement ou d'insuffisance d'exploitation incombant à l'Etat, soit au titre du Budget ou de la Caisse autonome d'amortissement, soit au titre des charges d'insuffisances 1921-1925.

2° Les charges effectives (intérêts, amortissement, frais accessoires, etc...) dûment justifiées des emprunts nouveaux émis à partir du 1^{er} janvier 1938 pour la couverture des dépenses remboursables d'établissement ou d'insuffisance d'exploitation antérieures à cette date et non encore couvertes à cette même date.

Ces annuités seront versées à la Société Nationale en autant de fractions qu'il sera nécessaire, suivant des modalités à déterminer d'accord avec les ministres des Travaux publics et des Finances.

Le montant des annuités sera modifié pour faire état des arrêtés définitifs des comptes des anciens réseaux jusqu'à l'exercice 1937 inclus, ainsi que des remboursements et conversions intervenus sur les emprunts à la charge desquels ces annuités doivent faire face.

Par ailleurs, la Société Nationale recevra de l'Etat — ou lui paiera — toutes autres annuités prévues par les conventions antérieures.

ART. 33. — Les emprunts prévus par les articles 29, 30 et 31 bénéficieront de la garantie de l'Etat.

ART. 34. — Les charges des emprunts émis, soit par les Compagnies et les Administrations des Chemins de fer de l'Etat et d'Alsace et de Lorraine, soit par la Société Nationale, dont la période d'amortissement dépasserait le 31 décembre 1982, seront, à partir de cette date, supportées par l'Etat.

La durée de ceux de ces emprunts qui seront émis à partir du 1^{er} janvier 1938 ne sera en aucun cas supérieure à 60 ans.

ART. 35. — La comptabilité de la Société Nationale sera tenue suivant les principes de la comptabilité industrielle.

Elle comprendra un compte de premier établissement, un compte annuel d'exploitation et des comptes divers.

Les imputations à ces différents comptes seront, en principe et sous réserve des dispositions de la présente Convention, faites conformément aux règles actuellement applicables aux grands réseaux d'intérêt général.

Toutefois, les dépenses rangées actuellement dans les travaux complémentaires, dont le montant unitaire n'atteindra pas 200.000 francs ou ultérieurement un chiffre fixé par arrêté ministériel, seront considérées comme dépenses d'exploitation.

ART. 36. — Il sera alloué au personnel de la Société Nationale, à son Comité de direction et à son Conseil d'Administration, en fonction des résultats techniques et commerciaux de sa gestion, des primes d'exploitation dont le mode de calcul est fixé ci-dessous :

A partir de l'exercice pour lequel la totalité des dépenses figurant à l'alinéa c du paragraphe B de l'article 21 sera incorporée dans l'équilibre financier de la Société, la prime du personnel autre que le personnel dirigeant sera égale aux cinquante millièmes de l'excédent des recettes de toute nature augmentées de l'impôt sur les transports sur les quatre-vingt-dix centièmes des prélèvements totaux du paragraphe B de l'article 21.

Pour les exercices au cours desquels une fraction égale à quatre, trois, deux ou un cinquième des dépenses du susdit alinéa c sera incorporée dans l'équilibre financier de la Société, le coefficient de la prime sera réduit à quarante-huit, quarante-six, quarante-quatre ou quarante-deux millièmes et celui des dépenses élevé à quatre-vingt-onze, quatre-vingt-douze, quatre-vingt-treize ou quatre-vingt-quatorze centièmes.

Pour l'exercice où aucune part des dépenses du susdit alinéa c ne sera incorporée dans l'équilibre financier de la Société, le coefficient de la prime sera fixé à quarante millièmes et celui des dépenses à quatre-vingt-quinze centièmes.

La prime ainsi calculée ne pourra jamais excéder les six millièmes des recettes de toute nature augmentées de l'impôt sur les transports.

Si les recettes de toute nature augmentées de l'impôt sur les transports n'atteignent pas la fraction des dépenses venant, dans le calcul de la prime, en déduction de ces recettes, il ne sera alloué aucune prime.

La prime allouée au Conseil d'Administration, au Comité de direction et au personnel dirigeant est égale, chaque année, aux

Ainsi modifié par la loi du 4 mars 1944. — Art. 37. — Des arrêtés concertés du Ministre Secrétaire d'Etat aux Communications et du Ministre Secrétaire d'Etat à l'Economie Nationale et aux Finances fixeront, la Société Nationale entendue, les conditions dans lesquelles les primes visées à l'article 36 devront être attribuées et mises en paiement et détermineront les règles applicables au cas de correction de primes résultant de rectifications de comptes sur exercices clos.

TITRE V

DISPOSITIONS DIVERSES

ART. 38. — Tous les agents des grands réseaux en activité de service au 31 décembre 1937 seront incorporés, à partir du 1^{er} janvier 1938, dans les cadres du personnel de la Société Nationale, avec la même échelle, le même échelon et la même ancienneté que ceux dont ils jouissaient sur leur réseau.

Le personnel des compagnies et administrations contractantes en activité de service au 31 décembre 1937 sur des réseaux autres que les Grands Réseaux de la Métropole conservera les mêmes facultés d'intégration ou de réintégration dans les cadres de la Société Nationale que celles dont il eût joui vis-à-vis de la Compagnie ou de l'administration intéressée.

Le temps de service, sur leur ancien réseau, des agents incorporés dans les cadres de la Société Nationale comptera, au même titre que celui de leurs services postérieurs, pour la détermination de leurs droits à la retraite.

Les compagnies pourront demander à la Société Nationale, moyennant le remboursement des charges y afférentes, de détacher auprès d'elles le personnel qui sera nécessaire au fonctionnement de leurs services, étant entendu que les opérations de liquidation des comptes du Domaine public pour les exercices 1937 et antérieurs incomberont à la Société Nationale.

ART. 39. — La Société Nationale prendra possession de l'ensemble des avoirs des caisses de retraites et des caisses de pensions-accidents, à la date du 1^{er} janvier 1938, tels qu'ils se trouveront à cette époque.

Elle affectera ces avoirs, à due concurrence, d'une part, à la constitution d'un fonds de réserve unique pour les pensions de retraites du personnel et, d'autre part, à la constitution d'un fonds de réserve unique pour les pensions-accidents. Elle sera substituée à chacun des réseaux dans tous les droits et obligations de celui-ci.

A cet effet, et en ce qui concerne les retraites du personnel, elle inscrira chaque année, parmi ses dépenses d'exploitation, les sommes nécessaires pour porter, dans chaque exercice, au niveau des dépenses (arrérages ou capitaux des pensions, remboursements des retenues, allocations de réforme et frais de gestion) les ressources du fonds spécial de ces retraites (retenues des agents et autres ressources réglementaires, produits des placements de fonds et revenus des valeurs, capitaux constitutifs des pensions de rétro-activité, dons et legs).

Les agents des Compagnies de l'Est, de Paris à Orléans, et du Midi, affiliés au 31 décembre 1937 aux caisses de prévoyance de ces réseaux continueront à être placés sous le régime de ces caisses, la Société Nationale se substituant aux dites Compagnies dans leurs relations avec les caisses de prévoyance en question.

ART. 40. — Les ministres des Travaux publics et des Finances possèdent, à l'égard de la Société Nationale et de son personnel, les droits et pouvoirs qu'ils tiennent actuellement vis-à-vis des grands réseaux et de leur personnel des textes législatifs et réglementaires en vigueur.

La Société Nationale sera soumise aux clauses et conditions d'un Cahier des charges qui sera approuvé, avant le 1^{er} janvier 1938, la Société Nationale entendue, par un décret contresigné par les ministres des Travaux publics et des Finances et rendu en Conseil d'Etat. Ce Cahier des charges sera, en principe, conforme au Cahier des charges annexé à la loi du 4 décembre 1875, sous réserve, d'une part, du remplacement, par des dispositions adéquates, de celles figurant notamment aux articles 3, 13, 20, 27, 32, 35 à 41, 42 à 50, 62, 68 et 69 et, d'autre part, d'une adaptation aux diverses dispositions législatives et réglementaires en vigueur, et notamment aux deux décrets des 30 décembre 1933 et 19 janvier 1934.

Par ailleurs, les dispositions du nouveau Cahier des charges qui ne répondraient plus, à un moment donné, à la situation du chemin de fer, pourront être modifiées sur proposition de la Société Nationale et par décret rendu en Conseil d'Etat et contresigné des ministres des Travaux publics et des Finances.

ART. 41. — A) La Société Nationale fournit aux ministres des Travaux publics et des Finances, chaque année avant le 1^{er} novembre, son projet de budget pour l'exercice suivant.

Ce projet est accompagné de toutes justifications utiles.

Elle communique pour approbation aux ministres des Travaux publics et des Finances ses programmes de travaux, de matériel roulant, et d'une manière générale l'ensemble de ses propositions relatives aux dépenses d'établissement de l'exercice suivant. Le montant des emprunts à émettre pour assurer la couverture de ces dépenses est arrêté par le ministre des Finances.

B) En cours d'exercice, la Société Nationale soumet à l'approbation du ministre des Travaux publics tous projets de travaux complémentaires de premier établissement, d'acquisition de matériel roulant, de mobilier et d'outillage à porter à son compte d'établissement dont le montant dépassera 200.000 francs, sauf révision ultérieure de ce dernier chiffre par arrêté ministériel.

Par ailleurs, elle prendra toutes dispositions utiles pour que les ministres des Travaux publics et des Finances puissent suivre mois par mois les recettes et les dépenses d'exploitation.

Les statistiques tenues par la Société Nationale devront permettre l'appréciation du résultat d'exploitation pour telle ligne ou section de ligne déterminée.

C) Aussitôt après la tenue de l'Assemblée Générale prévue à l'article 6, la Société Nationale transmet ses comptes afférents à l'exercice précédent aux ministres des Travaux publics et des Finances. L'arrêté définitif de ces comptes interviendra après avis de la Commission de vérification des comptes des chemins de fer.

ART. 42. — La Commission des marchés, instituée par l'article 4 de l'Avenant du 6 juillet 1933, modifiant l'article 7 de la Convention du 28 juin 1921, conservera, à l'égard de la Société Nationale dans les conditions définies par ces textes, ses attributions actuelles, mais seulement en ce qui concerne :

— d'une part, les marchés dont le montant net dépasse 200.000 francs;

— d'autre part, les traités comportant perception ou versement d'une redevance annuelle supérieure à 20.000 francs et pouvant engager la Société pour une durée telle que le produit de la redevance par le nombre des années en cause dépasse 200.000 francs.

Les minima énoncés par le présent article sont susceptibles d'être révisés par arrêtés du ministre des Travaux publics, pris la Société Nationale entendue.

ART. 43. — Seul pourra être poursuivi l'établissement des lignes ou sections de lignes nouvelles déjà concédées ou déclarées d'utilité publique et dont les travaux de construction proprement dits sont entrepris à la date de la présente convention; pour ces lignes ou sections de lignes la construction sera, à partir du 1^{er} janvier 1938, effectuée aux conditions définies par la convention de concession ou par l'acte déclaratif d'utilité publique, la Société Nationale se substituant à la compagnie ou à l'administration intéressée.

Pour toute ligne ou section de ligne nouvelle autre que celles définies à l'alinéa précédent, les conditions d'établissement et de financement seront, dans chaque cas, fixées par une convention à intervenir entre l'Etat et la Société Nationale.

ART. 44. — L'Etat reconnaît aux Compagnies du Nord, de l'Est, de Paris à Orléans, de Paris à Lyon et à la Méditerranée, et du Midi, la pleine propriété et la libre disposition de leurs domaines privés respectifs, sauf redressements à provenir des arrêtés définitifs des comptes et sous les réserves suivantes :

Les biens des domaines privés qu'après un examen de concert avec les Compagnies, la Société Nationale estimera nécessaires à l'exploitation du chemin de fer seront transférés à cette Société dans les conditions de l'alinéa ci-après.

Ces biens seront, à défaut d'accord, déterminés pour chaque Compagnie par un Collège arbitral composé d'un expert désigné par la Compagnie intéressée, d'un expert désigné par la Société Nationale avec l'agrément du ministre des Travaux publics et d'un arbitre désigné par le premier président de la Cour de Cassation. Ce collège fixera le montant de l'indemnité qui sera due du fait du transfert de ces biens à la Société Nationale. La sentence arbitrale sera susceptible d'un recours de plein contentieux devant le Conseil d'Etat.

A partir du 1^{er} janvier 1938, la Société Nationale prendra en location les immeubles ou locaux appartenant aux domaines privés des compagnies et actuellement affectés, soit au service du chemin de fer, soit au logement de ses agents, soit au logement d'agents des services publics connexes. Cette location se fera aux conditions en vigueur au 31 décembre 1937. Toutefois, il pourra être procédé à des révisions basées sur les prix de location des immeubles analogues et de situation comparable. En cas de désaccord, le collège arbitral consulté statuera dans les conditions de l'alinéa précédent. Ladite location ne prendra fin, s'il y a lieu et sauf accord amiable entre les parties, que par cession desdits immeubles au profit de la Société Nationale dans les conditions indiquées à l'alinéa précédent et au plus tard au 31 décembre 1955.

ART. 45. — Les Compagnies renoncent à tous recours contre les arrêtés ministériels pris avant le 1^{er} septembre 1937 et clôturant définitivement leurs comptes d'exercices. Elles abandonneront, en conséquence, toutes instances en cours, se désistant de leurs pourvois, et supporteront les frais de ces désistements.

Par contre, il ne sera apporté aux comptes d'exercice n'ayant pas encore donné lieu à arrêtés ministériels définitifs d'autres redressements à la charge des compagnies que :

— ceux résultant de l'application, pour lesdits exercices, aux mêmes cas, des décisions incluses dans les arrêtés visés au premier alinéa;

— ceux qui pourraient éventuellement être la conséquence de contraventions graves aux règles d'imputation dans les comptes, les dépenses non engagées dans l'intérêt direct du chemin de fer pouvant seules donner lieu à redressements à la charge des compagnies.

ART. 46. — Sur les sommes prévues à l'article 1^{er} de la Convention du 27 juin 1912 passée entre le ministre des Travaux publics et la Compagnie des Chemins de fer du Midi et approuvée par la loi du 13 juillet 1912 et complétée par divers avenants approuvés par les lois des 4 janvier 1920 et 5 avril 1923, la Compagnie du Midi ne sera plus tenue à aucun versement à l'occasion d'avances faites ou à faire à la Société des voies ferrées départementales du Midi.

ART. 47. — L'attribution aux Compagnies des actions dont il est parlé à l'article 2 de la présente Convention entraîne renonciation desdites Compagnies aux droits qu'elles tiennent, en ce qui concerne l'indemnité de reprise ou de rachat, des articles 36 et 37 du Cahier des charges, tels qu'ils ont été complétés ou modifiés par les Conventions de 1883, de l'article 20 de la Convention du 28 juin 1921 et de l'article 21 de la même Convention, modifié par les articles 6 et 7 de l'Avenant du 6 juillet 1933, et plus généralement la renonciation, en faveur de la Société Nationale, aux avantages directs ou indirects résultant des textes antérieurs, à

l'exclusion de ce qui concerne les domaines privés dont le sort est réglé par l'article 44 ci-dessus.

Ce règlement implique l'extinction des dettes de garantie arrêtées au 31 décembre 1913 des Compagnies de Paris à Orléans et du Midi et visées au premier alinéa de l'article 19 de la Convention du 28 juin 1921.

ART. 48. — Le Syndicat de Petite Ceinture, institué par la Convention du 10 décembre 1851, approuvée par le décret du 11 décembre 1851,

Et le Syndicat de Grande Ceinture, institué par la Convention du 23 septembre 1875, approuvée par le décret du 3 décembre 1875,

Seront dissous à la date du 31 décembre 1937.

ART. 49. — Sont annulées toutes les dispositions des Conventions antérieures contraires à celles de la présente Convention.

Fait à Paris, le 31 août 1937, en onze exemplaires, dont un pour l'Administration de l'Enregistrement.

Pour l'Administration des Chemins de fer
d'Alsace et de Lorraine,
BAUER.

Pour l'Administration
des Chemins de fer de l'Etat,
GRIMPRET

Pour la Compagnie des Chemins de fer de l'Est,
MARLIO.

Pour la Compagnie du Chemin de fer du Nord,
Ed. de ROTHSCHILD. René MAYER.

Pour la Compagnie des Chemins de fer
de Paris à Lyon et à la Méditerranée,
André LEBON.

Pour la Compagnie du Chemin de fer
de Paris à Orléans,
RICHEMOND.

Pour la Compagnie
des Chemins de fer du Midi,
P. TIRARD.

Pour le Syndicat du Chemin de fer
de Grande Ceinture de Paris,
Ed. de ROTHSCHILD.

Pour le Syndicat du Chemin de fer
de Petite Ceinture de Paris,
André LEBON.

Le Ministre des Travaux Publics,
Henri QUEUILLE.

3. — Décret du 31 Décembre 1937

DÉCRET DU 31 DÉCEMBRE 1937
 APPROUVANT LES STATUTS
 DE LA SOCIÉTÉ NATIONALE DES CHEMINS DE FER FRANÇAIS

Le Président de la République française,

Sur le rapport du ministre des Travaux publics et du ministre des Finances,

Vu le décret-loi du 31 août 1937 et la Convention y annexée relatifs à la réorganisation du régime des chemins de fer; vu notamment l'article 2 dudit décret et l'article premier de ladite Convention;

Vu les résolutions adoptées par l'Assemblée Générale des actionnaires de la Société Nationale des Chemins de fer en date du 9 décembre 1937;

Vu les lettres des Compagnies du Chemin de fer du Nord, des Chemins de fer de l'Est, des Chemins de fer de Paris à Lyon et à la Méditerranée, du Chemin de fer de Paris à Orléans, et des Chemins de fer du Midi, en date des 14, 15, 16 et 17 décembre 1937;

Le Conseil d'Etat entendu,

Décète :

ARTICLE PREMIER. — Sont approuvés les statuts de la Société Nationale des Chemins de fer Français tels qu'ils ont été ratifiés par l'Assemblée Générale des actionnaires de cette Société, tenue le 9 décembre 1937.

Un exemplaire desdits statuts restera annexé au présent décret.

ART. 2. — Les rapports de la Commission des comptes visés à l'article 6 de la Convention annexée au décret-loi du 31 août 1937 sont transmis au ministre des Travaux publics et au ministre des Finances.

ART. 3. — Le ministre des Travaux publics et le ministre des Finances sont chargés, chacun en ce qui le concerne, de l'exécution du présent décret, qui sera publié avec son annexe au "Journal Officiel de la République française".

Fait à Paris, le 31 décembre 1937.

Albert LEBRUN.

Par le Président de la République :

Le Ministre des Travaux publics,
 Henri QUEUILLE.

Le Ministre des Finances,
 Georges BONNET.

4. — Statuts de la S.N.C.F.

STATUTS DE LA S. N. C. F.

La Société Nationale des Chemins de fer Français, régie par le décret-loi du 31 août 1937 et la Convention y annexée, est soumise, en outre, aux dispositions ci-après :

DÉNOMINATION

ARTICLE PREMIER. — La Société Anonyme créée par la Convention approuvée par le décret-loi du 31 août 1937 sous le nom de « Société Nationale des Chemins de fer Français » sera désignée ci-après : « Société Nationale ».

SIÈGE

ART. 2. — Le siège de la Société Nationale est établi à Paris, rue Saint-Lazare, n° 88. Il peut être transféré en tout autre endroit du territoire français par décision du Conseil d'Administration.

Il pourra être créé par décision du Conseil d'Administration des établissements auxiliaires dans toutes les localités des territoires sur lesquels s'exerce l'activité de la Société Nationale et des agences à l'étranger.

ACTIONS

ART. 3. — Avant le 1^{er} juillet 1938, des certificats nominatifs seront délivrés à chacun des actionnaires de la Société Nationale, indiquant le nombre d'actions qu'il possède et les numéros de ces actions. Ils seront extraits de registres à souches, revêtus d'un numéro d'ordre, du timbre de la Société Nationale et de deux signatures, manuscrites ou griffées d'administrateurs ou, à défaut, d'un administrateur et d'un fonctionnaire de la Société Nationale, délégués à cet effet par le Conseil d'Administration.

Les certificats mentionneront pour les actions A et J le blocage au nom des compagnies jusqu'au 31 décembre 1955 dans les conditions où il est prévu par l'article 2 de la Convention du 31 août 1937 et, pour les actions B, l'inaliénabilité et l'incessibilité prévues par l'article 2 du décret-loi du 31 août 1937.

Jusqu'à l'Assemblée Générale qui sera appelée à statuer sur les comptes de l'exercice 1955, la Société Nationale peut avoir moins de 7 actionnaires.

ART. 4. — A partir du 1^{er} janvier 1956, les actions A et J pourront être nominatives ou au porteur, au choix des actionnaires.

Au moment de leur création matérielle, les titres d'actions seront extraits de registres à souches, revêtus d'un numéro d'ordre, du timbre de la Société Nationale et de deux signatures manuscrites ou griffées d'administrateurs ou, à défaut, d'un administrateur et d'un fonctionnaire de la Société Nationale, délégués à cet effet par le Conseil d'Administration.

La cession des actions nominatives ne peut s'opérer que par une déclaration de transfert signée du cédant ou de son mandataire, inscrite sur un registre de la Société Nationale à ce destiné.

La Société Nationale peut exiger, sauf dispositions légales contraires, que la signature des parties soit certifiée par un agent de change ou un notaire.

La cession des actions au porteur se fait par la simple tradition.

Le registre des transferts est clos pendant les huit jours qui précèdent l'Assemblée Générale, ainsi que le jour même de l'Assemblée.

Les actions sont indivisibles vis-à-vis de la Société Nationale qui ne reconnaît qu'un seul propriétaire pour chaque action.

En conséquence, les co-propriétaires indivis sont tenus de se faire représenter auprès d'elle par un seul d'entre eux, considéré par elle comme ayant seul le droit de voter et d'encaisser le produit de l'action.

L'usufruitier et le nu propriétaire d'une action nominative sont également tenus de se faire représenter par l'un d'entre eux. Toutefois, sauf opposition régulièrement notifiée à la Société Nationale au siège social, le nu propriétaire est valablement représenté par l'usufruitier et la Société Nationale ne reconnaît que l'usufruitier pour toutes les communications à faire aux actionnaires; le droit de vote appartient à l'usufruitier pour les Assemblées Générales.

Les droits et obligations attachés à l'action suivent le titre dans quelque main qu'il passe. La possession d'une action emporte de plein droit adhésion aux statuts de la Société Nationale et aux résolutions prises par l'Assemblée Générale.

Les héritiers ou créanciers d'un actionnaire ne peuvent, sous quelque prétexte que ce soit, requérir l'apposition des scellés sur les biens et documents de la Société Nationale, ni s'immiscer en aucune manière dans les actes de son administration.

EMPRUNTS ET ÉMISSIONS

ART. 5. — En vertu des dispositions de l'article 12 des présents statuts, le Conseil d'Administration de la Société Nationale autorise tous les emprunts ou émissions de la Société Nationale dans les conditions définies à l'article 26 de la Convention du 31 août 1937.

Les emprunts en obligations et bons ne pourront être autorisés par le Conseil d'Administration que jusqu'à concurrence des sommes fixées chaque année à titre provisionnel par la loi de finances et des autorisations données en cours d'année par le ministre des Travaux publics d'accord avec le ministre des Finances.

Si le Conseil le juge nécessaire, il pourra, jusqu'au 1^{er} janvier 1943, faire au ministre des Finances toutes propositions utiles afin que celui-ci demande aux Compagnies du Nord, de l'Est, de

Paris à Orléans, de Paris à Lyon et à la Méditerranée, et du Midi, d'émettre des emprunts pour la couverture de tout ou partie des dépenses visées par les articles 28 et 43 de la Convention du 31 août 1937, comme le prévoit l'article 29 de cette Convention.

ART. 6. — Sont applicables aux obligations et bons à émettre par la Société Nationale à partir du 1^{er} janvier 1938 les dispositions de l'article 4 des présents statuts relatives à la forme et à la transmission des actions A et J après le 31 décembre 1955.

CONSEIL D'ADMINISTRATION

ART. 7. — Jusqu'au 31 décembre 1955 aucune obligation n'est imposée aux administrateurs d'être et de demeurer, pendant toute la durée de leurs fonctions, propriétaires d'actions de la Société Nationale.

A partir du 1^{er} janvier 1956, les Membres du Conseil d'Administration désignés par l'Assemblée des porteurs d'actions A et J devront être et demeurer, pendant toute la durée de leurs fonctions, propriétaires chacun de 50 actions A. Ces actions seront affectées en totalité à la garantie des actes de l'administration, même de ceux qui seraient exclusivement personnels à l'un des administrateurs; elles sont nominatives, inaliénables, frappées d'un timbre indiquant l'inaliénabilité, et déposées dans la caisse sociale.

Les responsabilités civiles résultant de l'exercice du mandat des administrateurs représentant l'Etat incombent à celui-ci; les responsabilités pénales sont encourues par ces administrateurs personnellement.

ART. 8. — L'administrateur nommé en remplacement d'un autre ne conserve son mandat que jusqu'à l'époque où devraient expirer les fonctions de celui qu'il remplace.

ART. 9. — Le président du Conseil d'Administration est suppléé, en cas d'empêchement, par le vice-président choisi parmi les administrateurs de la catégorie a) de l'article 1^{er} de la loi du 10 octobre 1940 ou, à son défaut, par le vice-président choisi parmi les administrateurs de la catégorie b) dudit article.

ART. 10. — Sous réserve des droits que le commissaire du Gouvernement tient de l'article 11, alinéa 2, de la Convention du 31 août 1937, le Conseil d'Administration se réunit sur la convocation de son président aussi souvent que l'intérêt de la Société Nationale l'exige, soit au siège social, soit en tout autre lieu indiqué dans la lettre de convocation qui sera, en principe, adressée 8 jours avant la séance. Il doit être convoqué au moins 10 fois par an et une fois par trimestre et chaque fois que la moitié au moins des membres du Conseil le demande.

Pour que le Conseil d'Administration puisse valablement délibérer, il suffit que la moitié au moins de ses membres en exercice soit présente. Sur deuxième convocation, le Conseil peut valable-

ment délibérer, avec le même ordre du jour, si le tiers au moins de ses membres en exercice est présent.

Les délibérations sont prises à la majorité des voix des membres de l'Assemblée.

Un administrateur absent peut se faire représenter pour le vote par un autre administrateur, mais un administrateur ne peut représenter comme mandataire qu'un seul de ses collègues.

Le Conseil désigne la ou les personnes devant remplir les fonctions de secrétaire et qui peuvent être prises en dehors de ses membres.

ART. 11. — Les délibérations du Conseil d'Administration sont constatées par des procès-verbaux inscrits sur un registre spécial et signés par le président de séance et par un autre administrateur présent à la séance.

Les copies ou extraits de ces procès-verbaux à produire en justice ou dans toute circonstance sont signés, soit par le président du Conseil d'Administration, soit par deux autres administrateurs.

La justification du nombre des administrateurs en exercice et de leur nomination, ainsi que la justification du mandat donné par les administrateurs représentés à la séance, résulte valablement, vis-à-vis des tiers, de la simple énonciation, dans le procès-verbal, du nom des administrateurs présents ou représentés, et du nom des administrateurs absents non représentés.

ART. 12. — Le Conseil d'Administration fait ou autorise tous les actes et opérations relatifs à l'objet de la Société Nationale qui ne sont pas de la compétence de l'Assemblée Générale.

Il a notamment les pouvoirs suivants, lesquels sont énonciatifs et non limitatifs :

Il représente la Société Nationale vis-à-vis des tiers et de toutes administrations;

Il fait les règlements de la Société Nationale;

Il établit des établissements auxiliaires, agences, dépôts et bureaux partout où il le juge utile, en France, dans les colonies françaises, les pays de protectorat et les pays étrangers; il les déplace ou les supprime;

Il approuve les conventions collectives de travail; il établit, le cas échéant, les règlements concernant le personnel et sa rémunération, les échelles de traitements et salaires du personnel de tout grade, les conditions générales de l'admission, de l'avancement et de la révocation des agents; il organise toutes caisses d'assurance, de secours et de prévoyance pour le personnel;

Il détermine, dans les limites fixées par décisions concertées entre le ministre des Travaux publics et le ministre des Finances, la rémunération des fonctionnaires en service détaché faisant partie du Conseil d'Administration.

Il remplit toutes les formalités pour soumettre la Société Nationale aux lois des pays dans lesquels elle pourrait opérer;

Il détermine le placement des sommes disponibles et règle l'emploi des fonds de réserve, ainsi que des sommes disponibles du fonds de renouvellement;

Il contracte et résilie toutes assurances;

Il souscrit, endosse, accepte, négocie et acquitte tous effets de commerce;

Il statue sur tous traités, marchés, soumissions, adjudications, entreprises à forfait ou autrement, rentrant dans l'objet de la Société Nationale;

Il demande ou accepte toutes concessions, fait toutes soumissions, prend part à toutes adjudications, fournit tous cautionnements;

Il autorise toutes acquisitions, tous retraits, transferts, aliénations de rentes, valeurs, créances, brevets ou licences de brevets d'invention et droits mobiliers quelconques;

Il consent ou accepte, cède ou résilie tous baux et locations, avec ou sans promesse de vente;

Il autorise toutes acquisitions et tous échanges de biens et droits immobiliers, ainsi que la vente de ceux qu'il juge inutiles;

Il décide toutes constructions, aménagements, installations et tous travaux;

Il se fait ouvrir à toutes banques, notamment à la Banque de France, tous comptes-courants et avances sur titres et crée tous chèques et effets pour le fonctionnement de ces comptes; il règle les conditions auxquelles la Société Nationale reçoit des fonds en dépôt et en comptes-courants;

Il demande et autorise tous escomptes, avances et crédits, quelles qu'en soient la forme et les conditions;

Il détermine les conditions auxquelles la Société Nationale participe à des opérations d'émissions directement, par garantie ou autrement;

Il donne la caution simple ou solidaire de la Société Nationale pour assurer le paiement de toutes dettes contractées par des tiers, sous forme d'obligations ou autrement; il confère, s'il y a lieu, toutes garanties mobilières et immobilières, notamment toutes hypothèques et tous nantissements sur les biens de la Société Nationale; il avalise tous effets de commerce; il garantit l'exécution de toutes conventions passées avec des tiers et de tous engagements contractés par eux;

Il contracte tous emprunts par voie d'ouverture de crédit ou autrement, sous réserve des dispositions des articles 5 et 26 des présents statuts;

Il fonde toutes sociétés françaises ou étrangères ou concourt à leur fondation; il fait à des sociétés constituées ou à constituer,

aux conditions qu'il juge convenables, tous apports n'entraînant pas restriction de l'objet social; il souscrit, achète et cède toutes actions, obligations, parts de fondateurs, parts d'intérêt et tous droits quelconques; il intéresse la Société Nationale dans toutes participations et tous syndicats;

Il prend toutes mesures conservatoires et exerce toutes actions judiciaires tant en demandant qu'en défendant, forme tous appels et pourvois, s'en désiste, fait exécuter tous jugements et arrêts, fait procéder à toutes saisies et mesures d'exécution;

Il représente la Société Nationale dans toutes opérations de faillites ou de liquidation, adhère à tous règlements amiables et à tous concordats; fait toutes remises de dettes, consent la transformation de créances en actions, parts bénéficiaires ou obligations;

Il autorise tous traités, transactions, compromis, tous acquiescements et désistements ainsi que toutes subrogations et antériorités avec ou sans garantie, et toutes mainlevées d'inscription, saisie, opposition et autres droits avant ou après paiement;

Il arrête les états de situation, les inventaires et les comptes qui doivent être soumis à l'Assemblée Générale des actionnaires; il statue sur toutes propositions à lui faire et fixe l'ordre du jour.

ART. 13. — (Abrogé).

PRÉSIDENT

ART. 14. — Les pouvoirs que le Conseil d'Administration peut, en application de l'article 1^{er} de la loi du 10 octobre 1940, déléguer au Président sous réserve pour lui d'agir dans le cadre des programmes approuvés et dans la limite des crédits ouverts par le Conseil et de rendre compte au Conseil de sa gestion, sont les suivants :

a) Contracter tous emprunts dans les limites fixées par le Conseil d'Administration, auquel il sera rendu compte à sa plus prochaine séance ;

b) Approuver les projets dont le montant ne dépasse pas 10 millions ;

c) Approuver les adjudications inférieures à 20 millions ;

d) Autoriser la passation des marchés de gré à gré lorsque le montant de la dépense ne dépasse pas 4 millions ;

e) Décider tous achats, ventes, échanges, acquisitions et aliénations de biens, meubles et immeubles, lorsque le montant de

l'opération ne dépasse pas 1 million de francs, toutes locations de moins de 18 ans, ainsi que tous retraits, transferts, conversions, aliénations et acquisitions de valeurs;

f) Approuver les nominations du personnel supérieur laissées à la décision du directeur général;

g) Fixer, dans le cadre des règles tracées par le Conseil d'Administration, les traitements, salaires, gratifications et indemnités diverses des directeurs, principaux chefs de service et fonctionnaires supérieurs de la Société Nationale, ainsi que toutes les autres conditions de leur entrée au service de la Société Nationale ou de leur départ;

h) Recevoir les sommes dues à la Société Nationale, donner tous reçus, quittances et décharges;

i) Fixer et modifier les tarifs sous réserve des formalités réglementaires d'homologation, dans les conditions fixées par les Cahiers des charges et dans le cadre des limites et règles générales arrêtées par le Conseil d'Administration, auquel il sera rendu compte à sa plus prochaine séance;

j) Autoriser et suivre toutes actions judiciaires devant toutes juridictions, tant en demande qu'en défense;

k) Déterminer l'emploi des fonds disponibles et le placement des réserves; autoriser tous compromis, transactions, acquiescements, désistements et toutes mainlevées d'inscription de saisie, d'opposition avant ou après paiement;

l) Et, plus généralement, tous pouvoirs nécessaires pour assurer la bonne marche des affaires courantes de la Société Nationale et, notamment, le fonctionnement de sa trésorerie.

Les limites fixées aux alinéas b), c), d) et e) ci-dessus pourront être relevées par décision du Conseil d'Administration.

Le Conseil d'Administration, peut, en tout état de cause, déléguer au Président des pouvoirs spéciaux pour le règlement d'une affaire déterminée.

SIGNATURE DES ACTES ENGAGEANT LA SOCIÉTÉ NATIONALE ET DE LA CORRESPONDANCE OFFICIELLE

ART. 15. — Les actes engageant la Société Nationale délibérés par le Conseil d'Administration devront porter les signatures conjointes du président du Conseil d'Administration et d'un vice-président avec faculté de délégation à l'un des membres du Conseil.

La correspondance officielle est signée par le président du Conseil d'Administration avec faculté de délégation à un vice-président ou, à défaut, à un membre du Conseil.

DIRECTEUR GÉNÉRAL

ART. 16. — Sous réserve des dispositions de l'article 2 de la loi du 18 septembre 1940, le Directeur Général a compétence pour :

— suspendre et révoquer le personnel, sous réserve des dispositions énumérées aux articles précédents ou figurant dans les Conventions Collectives de travail ;

— fixer, dans le cadre des Conventions Collectives de travail et des règles tracées par le Conseil d'Administration, sous réserve des dispositions de l'article 14, alinéa g), les traitements, salaires, gratifications et indemnités diverses de tous les agents et employés de la Société Nationale, ainsi que toutes les conditions de leur entrée en service et de leur départ ;

— signer la correspondance de service.

COMMISSION DES COMPTES

ART. 17. — La Commission des comptes est composée de huit membres, savoir :

— quatre membres désignés par les actionnaires autres que l'Etat dont l'un au moins doit être choisi sur la liste établie conformément à l'article 33 de la loi du 24 juillet 1867 modifié par le décret-loi du 8 août 1935 et le décret-loi du 31 août 1937;

— et quatre membres représentant l'Etat, désignés par arrêté concerté entre le ministre des Travaux publics et le ministre des Finances, savoir :

— un membre du Conseil d'Etat;

— un magistrat de la Cour des comptes;

— un membre de l'Inspection générale des Finances;

— un membre des corps des Mines ou des Ponts-et-Chaussées.

Les commissaires sont désignés pour trois ans et leur mandat peut être indéfiniment renouvelé.

La Commission désigne dans son sein son président choisi parmi les quatre membres représentant l'Etat. Elle délibère à la majorité des membres présents; en cas de partage égal des voix, la voix du président est prépondérante; les dissidents ont la faculté de faire connaître leur avis dans le rapport commun ou dans un rapport séparé.

Chaque commissaire peut, sous sa responsabilité, se faire assister par un collaborateur dans l'exercice de sa mission. Pour les commissaires représentant l'Etat, ce collaborateur est obligatoirement pris dans le corps auquel appartient le commissaire; il doit être agréé par le ministre des Travaux publics et le ministre des Finances.

En ce qui concerne la convocation de l'Assemblée Générale, en cas d'urgence, conformément à l'article 32 de la loi du 24 juillet 1867, modifié par le décret-loi du 8 août 1935 et le décret-loi du 31 août 1937, chacun des deux groupes de quatre membres de la Commission pourra agir séparément.

Tout membre de la Commission nommé en remplacement d'un autre conserve ses fonctions jusqu'à l'époque où devaient expirer les fonctions du commissaire qu'il remplace.

La Commission dispose, pour l'examen des opérations de la Société Nationale, des pouvoirs reconnus aux commissaires par les articles 32 et 34 de la loi du 24 juillet 1867 modifiés par le décret-loi du 8 août 1935 et le décret-loi du 31 août 1937.

ASSEMBLÉES GÉNÉRALES

ART. 18. — Les actionnaires sont réunis en Assemblée Générale par le Conseil d'Administration dans les six premiers mois qui suivent la clôture de chaque exercice, aux jour, heure et lieu indiqués par l'avis de convocation.

En dehors de cette Assemblée Générale annuelle, les actionnaires peuvent être réunis, en cas d'urgence, soit par le Conseil d'Administration, soit par la Commission des comptes ou l'un des deux groupes des membres de la Commission des comptes, en Assemblée Générale convoquée extraordinairement. Le Conseil d'Administration est tenu, d'autre part, de convoquer extraordinairement l'Assemblée Générale dans le délai d'un mois lorsque la demande lui en est adressée par un ou plusieurs actionnaires représentant le quart au moins du capital social.

Les convocations à l'Assemblée Générale sont faites 16 jours au moins à l'avance par un avis inséré au "Journal Officiel" et dans l'un des journaux d'annonces légales du lieu du siège social. Ce délai de convocation peut être réduit à huit jours pour les Assemblées spéciales et pour les Assemblées Générales convoquées extraordinairement ou réunies sur deuxième convocation.

Les avis de convocation doivent indiquer sommairement l'objet de la réunion.

ART. 19. — Toute personne titulaire d'une ou plusieurs actions depuis huit jours au moins avant une Assemblée Générale peut assister à cette Assemblée sans formalité préalable.

A partir du 1^{er} janvier 1956, les propriétaires d'actions au porteur doivent, pour avoir le droit d'assister à l'Assemblée Générale, déposer leurs titres cinq jours ouvrables au moins avant cette Assemblée, soit au siège social, soit dans les maisons de banques ou établissements indiqués dans la dite convocation. Toutefois, le Conseil d'Administration a la faculté d'accepter des dépôts même en dehors de la limite ci-dessus fixée. Il est remis à chaque déposant une carte nominative ou un récépissé nominatif qui en tiendra lieu.

Les titulaires de titres nominatifs et les déposants d'actions au porteur dans les conditions ci-dessus fixées peuvent se faire représenter à l'Assemblée Générale.

Nul ne peut représenter un actionnaire à l'Assemblée Générale s'il n'est lui-même membre de cette Assemblée ou représentant légal d'un membre de l'Assemblée.

Le ministre des Finances et le ministre des Travaux publics désignent la personne appelée à représenter l'Etat à l'Assemblée Générale.

Les sociétés sont valablement représentées par un de leurs gérants ou un associé en nom ayant la signature sociale, ou par un membre de leur Conseil d'Administration valablement délégué à cet effet, soit par tout autre mandataire, membre lui-même de l'Assemblée; les femmes mariées sont représentées par leur mari s'il a l'administration de leurs biens, les mineurs, interdits et autres incapables, par leur tuteur ou administrateur, les associations et établissements ayant une existence juridique par un délégué dûment mandaté, le tout, sans qu'il soit nécessaire que le gérant, l'associé en nom, le délégué du Conseil d'Administration, le mari, le tuteur, l'administrateur ou le délégué soient personnellement actionnaires.

Le nu propriétaire est valablement représenté par l'usufruitier, conformément aux dispositions de l'article 4 des présents statuts.

La forme des pouvoirs est déterminée par le Conseil d'Administration, ainsi que les lieux et délai de leur production.

ART. 20. — L'Assemblée est présidée par le président du Conseil d'Administration. Celui-ci peut être suppléé par l'un des vice-présidents dans les conditions prévues par l'article 9 des présents statuts ou, à défaut, par un autre administrateur désigné par lui.

Les fonctions de scrutateurs sont remplies par les deux actionnaires présents et acceptants, qui représentent le plus grand nombre d'actions.

Le Bureau désigne un secrétaire qui peut être pris en dehors des actionnaires.

Il est tenu une feuille de présence contenant les noms et domiciles des actionnaires présents et représentés, le nombre d'actions possédées par chacun d'eux. Cette feuille est certifiée par le Bureau; elle est déposée au siège social et doit être communiquée à tout requérant.

ART. 21. — L'ordre du jour est arrêté soit par le Conseil d'Administration si la convocation est faite par lui, soit par la Commission des comptes ou l'un des groupes de membres de cette Commission, si la convocation est faite, en vertu de l'article 32 de la loi du 24 juillet 1867, modifié par le décret-loi du 8 août 1935 et le décret-loi du 31 août 1937.

Il n'y est porté que des propositions émanant du Conseil ou des commissaires.

Toutefois, y sont également portées, s'il s'agit d'une Assemblée Générale annuelle, les propositions du ressort de cette Assemblée qui ont été communiquées au Conseil un mois au moins avant la réunion et revêtues de la signature des membres de l'Assemblée représentant au minimum le quart du capital social.

Il ne peut être mis en délibération aucune proposition ne figurant pas à l'ordre du jour.

ART. 22. — Le vote à l'Assemblée Générale a lieu à main levée, à moins que le scrutin secret ne soit réclamé par le quart au moins des actionnaires présents.

ART. 23. — Les délibérations de l'Assemblée Générale sont constatées par les procès-verbaux inscrits sur un registre spécial et signés par les membres composant le bureau ou tout au moins par la majorité d'entre eux.

Les copies ou extraits de ces procès-verbaux, à produire en justice ou en toute autre circonstance sont signés soit par le président du Conseil d'Administration, soit par un des vice-présidents, soit par deux autres administrateurs.

ART. 24. — L'Assemblée Générale, régulièrement constituée, représente l'universalité des actionnaires.

Les délibérations valablement prises par l'Assemblée obligent tous les actionnaires même absents ou dissidents.

ART. 25. — Pour délibérer valablement, l'Assemblée Générale doit être composée d'un nombre d'actions représentant au moins un quart du capital social.

Si cette condition n'est pas remplie, l'Assemblée est convoquée de nouveau suivant les formes prescrites par l'article 18 ci-dessus.

Dans cette seconde réunion, les délibérations sont valables quel que soit le nombre d'actions représentées, mais elles ne peuvent porter que sur les objets mis à l'ordre du jour de la première réunion.

Les délibérations de l'Assemblée Générale sont prises à la majorité des voix des membres présents ou représentés.

ART. 26. — L'Assemblée Générale annuelle détermine l'importance des jetons de présence et allocations à attribuer aux membres du Conseil d'Administration, à titre d'indemnité de fonctions et remboursements de frais.

Elle détermine également les allocations accordées au même titre aux membres de la Commission des comptes.

L'importance des jetons de présence et allocations fixée par une Assemblée Générale au titre des deux paragraphes qui précèdent reste maintenue jusqu'à décision contraire.

L'Assemblée fixe le montant maximum des emprunts à faire par la Société pour la couverture des dépenses visées aux articles 28 et 43 de la Convention du 31 août 1937.

Elle délibère sur toutes les propositions portées à son ordre du jour.

L'Assemblée Générale convoquée extraordinairement peut statuer sur toutes les questions relevant de la compétence de l'Assemblée Générale annuelle, à l'exception de celles ayant trait à l'approbation des comptes ou s'y rattachant.

ASSEMBLÉES SPÉCIALES POUR LA DÉSIGNATION DES MEMBRES DE LA COMMISSION DES COMPTES REPRÉSENTANT LES ACTIONNAIRES ET POUR LA DÉSIGNATION DES SIX MEMBRES DU CONSEIL D'ADMINISTRATION REPRÉSENTANT LES PORTEURS D' ACTIONS A ET J

ART. 27. — A l'issue de l'Assemblée annuelle, s'il y a lieu — ou en tant que de besoin — et pour la première fois à l'issue de l'Assemblée approuvant les statuts, les actionnaires autres que l'Etat tiendront une Assemblée spéciale en vue de la désignation des membres de la Commission des comptes chargés de les représenter dans les conditions de l'article 17 des présents statuts.

Le Bureau de cette Assemblée sera constitué par les trois plus forts porteurs d'actions présents à l'Assemblée qui désigneront parmi eux le président.

ART. 28. — A partir du 1^{er} janvier 1956, à l'issue de l'Assemblée Générale ou à toute autre date — et en tant que de besoin — il sera tenu une Assemblée spéciale des porteurs d'actions A et J, en vue de désigner les six membres du Conseil d'Administration qui doivent les représenter ou de compléter à six le nombre de ces membres.

Le Bureau de cette Assemblée sera constitué par les trois plus forts porteurs d'actions présents à l'Assemblée qui désigneront parmi eux le président.

ART. 29. — Les deux Assemblées dont la réunion est prévue aux articles 27 et 28 ci-dessus seront convoquées par le Conseil d'Administration dans les mêmes conditions que l'Assemblée Générale.

Les règles d'admission, de quorum et de vote prévues pour les Assemblées Générales seront applicables à la tenue de ces deux Assemblées dont les frais seront supportés par la Société Nationale.

ANNÉE SOCIALE

ART. 30. — L'année sociale commence le 1^{er} janvier et finit le 31 décembre.

INVENTAIRE

ART. 31. — L'inventaire contenant l'indication de l'actif et du passif de la Société Nationale, le compte de profits et pertes, le bilan et le compte annuel de liquidation établis chaque année par le Conseil d'Administration, sont mis à la disposition des commissaires le 40^e jour au plus tard avant l'Assemblée Générale et sont présentés à cette Assemblée.

Dans les 15 jours qui précèdent l'Assemblée Générale, tout actionnaire peut prendre, au siège social, communication de l'inventaire et de la liste des actionnaires, et se faire délivrer, à ses frais, copie du bilan résumant l'inventaire et du rapport des commissaires.

AMORTISSEMENT DES ACTIONS

ART. 32. — L'amortissement des actions A prévu à l'article 2 de la Convention du 31 août 1937 sera réglé conformément au tableau annexé aux présents statuts, qui fixe le nombre d'actions à rembourser chaque année dans chaque série. Chacune des séries est déterminée comme suit :

1 ^{re} série	Actions n ^{os}	1 à	279.596
2 ^e —	—	279.597 à	529.980
3 ^e —	—	529.981 à	758.386
4 ^e —	—	758.387 à	1.278.908
5 ^e —	—	1.278.909 à	1.391.024

A partir du 1^{er} janvier 1956, la désignation des actions à amortir dans chaque série aura lieu au moyen de tirages au sort, qui se feront publiquement à Paris dans le dernier trimestre de l'année, suivant la forme qui sera déterminée par le Conseil d'Administration.

Les numéros des actions désignées par le sort pour être remboursées le 31 décembre suivant seront publiés dans les formes prévues au paragraphe 3 de l'article 18 ci-dessus.

CONTESTATIONS

ART. 33. — En cas de contestation s'élevant pendant le cours de la Société Nationale, soit entre les actionnaires et la Société

Nationale, soit entre les actionnaires eux-mêmes au sujet des affaires sociales, tout actionnaire doit faire déclaration de domicile dans le ressort du siège social et toutes assignations ou significations sont régulièrement délivrées à ce domicile.

A défaut d'élection de domicile, les assignations et significations sont valablement faites au Parquet du procureur de la République près le Tribunal civil du lieu du siège social.

APPROBATION ET MODIFICATION DES STATUTS

ART. 34. — Les présents statuts seront soumis à l'approbation d'une Assemblée Générale réunie à cet effet sur l'initiative du Conseil d'Administration.

Ils sont modifiés, le cas échéant, sur la proposition du Conseil d'Administration et suivant les mêmes formes.

Vu pour être annexé au décret du 31 décembre 1937.

Le Ministre des Travaux publics,
Henri QUEUILLE.

Le Ministre des Finances,
Georges BONNET.

REGIME FINANCIER
DES CHEMINS DE FER EN TEMPS DE GUERRE

Convention du 9 septembre 1939
Avenant du 4 mars 1942

Ministère
des Travaux Publics

Direction Générale
des Chemins de fer
et des Transports

1er Bureau

Régime financier des
Chemins de fer en
temps de guerre

D.91310/9

Paris, le 12 octobre 1939

Le Ministre,

à Monsieur le Président du Conseil d'Administration
de la Société Nationale des Chemins de fer

J'ai l'honneur de vous adresser ci-joint, à titre de notification, deux ampliations du décret du 9 septembre 1939 qui a approuvé la convention du même jour relative au régime financier des Chemins de fer en temps de guerre.

Vous voudrez bien trouver également ci-joint deux exemplaires originaux de cette convention.

Pour le Ministre et par autorisation :
Le Conseiller d'Etat
Directeur Général des Chemins de fer
et des Transports,

Si n^é : CLAUDON.

Ministère
des Travaux Publics

Ministère
des Finances

R A P P O R T

à Monsieur le Président de la République
présentant un décret-loi approubatif de la Convention
relative au régime financier des Chemins de fer en
temps de guerre

Paris, le 9 septembre 1939.

Monsieur le Président,

La Convention du 31 août 1937, approuvée par le Décret-loi du même jour, reste applicable en temps de guerre ; mais les hostilités étant susceptibles d'apporter des modifications profondes dans l'exploitation du chemin de fer, il a paru nécessaire de la compléter par une Convention spéciale définissant le régime financier de la S.N.C.F. pour le temps de guerre.

Cette Convention a pour objet, d'une part, d'assouplir la procédure de relèvement des tarifs, et, d'autre part, de suspendre, pour le temps des hostilités, l'intégration progressive des charges dans l'équilibre financier à réaliser par la S.N.C.F.

Par ailleurs, pour le cas où cet équilibre ne serait pas réalisé, elle fixe le mode de liquidation des déficits de guerre qui seront couverts par des allocations au capital remboursables

.....

sans intérêt sur les excédents des exercices ultérieurs dans les conditions prévues à l'article 24 de la Convention du 31 août 1937.

Le Décret que nous avons l'honneur de soumettre à votre signature a pour objet d'approuver la dite Convention.

Veuillez agréer, Monsieur le Président, l'hommage de notre respectueux dévouement.

Le Président du Conseil,
Ministre de la Défense Nationale
et de la Guerre,
Signé : DALADIER.

Le Ministre
des Travaux Publics,

Signé : Adie MONZIE

Le Ministre des Finances,
Signé : Paul REYNAUD

Ministère
des Finances

Ministère
des Travaux Publics

--

D E C R E T

relatif au régime financier
applicable à la Société Natio-
nale des Chemins de fer en
temps de guerre

Le Président de la République,

Sur le rapport du Président du Conseil, Ministre de la
Défense Nationale et de la Guerre, du Ministre des Travaux Publics
et du Ministre des Finances,

Vu le décret du 31 août 1937 relatif à la réorganisation
du régime des chemins de fer, ensemble la Convention de même date
y annexée,

Vu la loi du 11 juillet 1938 sur l'organisation généra-
le de la Nation en temps de guerre,

Vu la loi du 19 mars 1939 accordant au Gouvernement des
pouvoirs spéciaux pour la défense du Pays,

Le Conseil des Ministres entendu,

D E C R E T E :

Article premier

Est approuvée la Convention passée le 9 septembre 1939
entre le Ministre des Travaux Publics et la Société Nationale des
Chemins de fer Français, au sujet du régime financier applicable à
la Société Nationale en temps de guerre.

Un exemplaire de la Convention restera annexé au présent
décret.

.....

Article 2

Le présent décret sera soumis à la ratification des Chambres, conformément à la loi du 19 mars 1939.

Article 3

Le Président du Conseil, Ministre de la Défense Nationale et de la Guerre, le Ministre des Travaux Publics et le Ministre des Finances sont chargés, chacun en ce qui le concerne, de l'exécution du présent décret qui sera publié au Journal Officiel de la République Française.

Fait à Paris, le 9 septembre 1939

Signé : A. LEBRUN

Par le Président de la République,

Le Président du Conseil,
Ministre de la Défense Nationale
et de la Guerre,

Signé : E. DALADIER.

Le Ministre
des Travaux Publics,

Signé : A. de MONZIE.

Le Ministre des Finances,

Signé : P. REYNAUD.

SECRET

C O N V E N T I O N

relative au régime financier des Chemins de fer
en temps de guerre

Entre :

Le Ministre des Travaux Publics, agissant au nom de l'Etat, sous réserve de l'approbation des présentes par une loi, d'une part,

Et la Société Nationale des Chemins de fer Français (S.N.C.F.), agissant conformément à la délibération de son Conseil d'Administration en date du premier septembre 1939, d'autre part,

Il a été dit et convenu ce qui suit :

Article 1

En cas de mobilisation générale et pendant toute la durée des hostilités, les dispositions de la Convention du 31 août 1937 seront applicables, sous réserve des dispositions énoncées dans les articles ci-après :

Article II

L'équilibre du budget de la S.N.C.F. devra être assuré, dans les conditions prévues par les articles 18 et 19 de la Convention du 31 août 1937, sous les réserves suivantes :

a) Pendant la période définie à l'article 1er, le Conseil d'Administration devra procéder, tous les trois mois au moins, à un examen de la situation financière et proposer les majorations de tarifs nécessaires pour rétablir l'équilibre;

b) Pendant cette même période, les majorations de tarifs visées ci-dessus n'auront pas à être soumises à l'examen du Conseil Supérieur des Transports;

c) Pendant la dite période, les délais de un, deux et trois mois prévus par le quatrième paragraphe de l'article 18 seront réduits de moitié;

.....

d) Par dérogation au deuxième alinéa de l'article 19, pour tous les exercices compris entre le 1er janvier de l'année de la mobilisation générale et le 31 décembre qui suivra la date officielle de cessation des hostilités, l'équilibre ci-dessus visé sera assuré dans les conditions applicables à l'exercice précédant la mobilisation générale si celle-ci intervient au cours du premier semestre et à l'exercice même de cette mobilisation si celle-ci intervient pendant le deuxième semestre. La réalisation de l'équilibre intégral sera, le cas échéant, reculée d'autant d'années qu'il en sera écoulé pendant la période précitée.

e) L'application des dispositions prévues au deuxième alinéa de l'article 25 de la Convention du 31 août 1937 sera suspendue pendant tous les exercices compris entre le 1er janvier de l'année de la mobilisation générale et le 31 décembre qui suivra la date officielle de cessation des hostilités.

Les insuffisances éventuelles du compte de liquidation de chaque exercice, déduction faite des charges non encore incorporées dans l'équilibre financier de la S.N.C.F., seront couvertes, à partir du 1er janvier suivant le dit exercice, par une allocation en capital inscrite au budget de l'Etat, versée dans les conditions prévues par le premier alinéa de l'article 25 de la Convention du 31 août 1937 et remboursable sans intérêt dans les conditions fixées à l'article 24 de la dite Convention.

f) Le remboursement des avances consenties à la S.N.C.F. en vertu de l'article 27 de la Convention du 31 août 1937 sera automatiquement imputé sur les versements effectués par l'Etat du fait, tant de la disposition "e" ci-dessus, que de l'article 25, premier alinéa, de la Convention du 31 août 1937.

Article III

Les dépenses engagées par la S.N.C.F. à la demande de l'Autorité Militaire pour procéder soit à des travaux d'établissement, soit au renouvellement ou à la réparation d'installations ou de matériel détruits ou détériorés du fait des hostilités, lui seront remboursées par l'Etat sur présentation de mémoires, dans les conditions en vigueur en ce qui concerne les travaux remboursables en capital.

L'Etat se réserve le droit, après la cessation des hostilités, de procéder à une révision portant sur le montant et la nature

des dépenses visées au premier alinéa du présent article.

Cette révision tiendra compte de l'utilité que pourront présenter pour la S.N.C.F. les dépenses en cause.

Article IV

Les sommes qui seront dues à la S.N.C.F. au titre de la remise en état de ses installations et de son matériel seront déterminées et versées conformément aux principes posés par la législation régissant la matière, soit actuellement par les articles 23 et 24 de la loi du 11 juillet 1938 sur l'organisation générale de la Nation en temps de guerre.

Article V

La présente Convention est dispensée du droit de timbre et d'enregistrement.

Fait à Paris, le 9 septembre 1939

Le Président du Conseil d'Administration
de la S.N.C.F.
signé: GUINAND.

Le Ministre
des Travaux Publics,
signé: A. de MONZIE.

Le Vice-Président
du Conseil d'Administration de la
S.N.C.F.,
signé: GRIMPRET

SECRETARIAT D'ETAT
AUX COMMUNICATIONS

Paris, le 11 avril 1942

Direction Générale
des Transports

Service Economique

1er Bureau

COPIE

LE SECRETAIRE d'ETAT AUX COMMUNICATIONS

à Monsieur le Président du Conseil d'Administration
de la SOCIETE NATIONALE DES CHEMINS DE FER.

J'ai l'honneur de vous adresser ci-joint, à titre de
notification, copie de la loi du 3 avril 1942 approuvant
l'avenant à la Convention du 9 septembre 1939 sur le régime
financier des chemins de fer en temps de guerre.

Je vous adresse également un des exemplaires originaux
de l'avenant et la lettre interprétative en date du 4 mars.

Par autorisation
Le Directeur Général des Transports,

signé: René CLAUDON.

L O I n°460

relative à l'approbation d'un avenant à la Convention
du 9 septembre 1939 sur le régime financier des
Chemins de fer en temps de guerre

Nous, Maréchal de France, Chef de l'Etat français,
Le Conseil des Ministres entendu,

D E C R E T O N S :

Article 1er. - Est approuvé l'avenant passé le 4 mars 1942 entre l'Etat et la Société Nationale des Chemins de fer français en vue de compléter la Convention du 9 septembre 1939 relative au régime financier des Chemins de fer en temps de guerre et auquel les Compagnies de Chemins de fer de l'Est, du Nord, de Paris à Lyon et à la Méditerranée, de Paris à Orléans et du Midi ont donné leur adhésion par lettre commune en date du 23 janvier 1942.

Article 2. - Il est précisé que, pour l'application de l'art. 3, alinéa 4, de la Convention du 31 août 1937, intervenue entre l'Etat et les Compagnies de chemins de fer, il ne sera pas tenu compte des dépenses supplémentaires résultant pour le compte de liquidation de l'application du § h de l'article précédent modifiant l'article 2 de la Convention du 9 septembre 1939, dans la mesure où l'application de ce paragraphe entraîne pour le compte de liquidation des charges supérieures à celles découlant de l'art. 23 de la Convention de 1937.

Article 3. - Le Ministre Secrétaire d'Etat à l'Economie Nationale et aux Finances est autorisé à prélever sur les ressources de la Trésorerie le montant des versements prévus à l'art. 2, § c) de la Convention du 9 septembre 1939, modifiée par l'avenant du 4 mars 1942 approuvé par le présent décret.

Ces versements seront portés au débit d'un compte spécial ouvert dans les écritures du Trésor. Ce compte sera crédité ultérieurement des reversements éventuels de la Société Nationale et, pour le solde, du montant des crédits ouverts à cet effet au budget de l'Etat dans le premier cahier de crédits supplémentaires ouverts pour l'exercice au titre duquel les versements ci-dessus visés auront été effectués.

Article 4. - Le présent décret sera exécuté comme loi de l'Etat

Fait à Vichy, le 3 avril 1942,
signé: Ph. PETAIN.

Par le Maréchal de France, Chef de l'Etat français
Le Ministre
Secrétaire d'Etat à l'Economie
Nationale et aux Finances,
signé: BOUTHILLIER.

Le Secrétaire d'Etat aux
Communications,

signé: BERTHELOT.

AVENANT

à la Convention du 9 septembre 1939
relative au régime financier des Chemins de fer
en temps de guerre

Entre :

Le Secrétaire d'Etat aux Communications, agissant au nom de l'Etat, sous réserve de l'approbation des présentes par une loi, d'une part, et la Société Nationale des Chemins de fer français (S.N.C.F.) agissant conformément à la délibération de son Conseil d'Administration en date du 4 février 1942, d'autre part ;

Vu la lettre d'adhésion des Compagnies du Nord, de l'Est, de Paris à Orléans, de Paris à Lyon et à la Méditerranée et du Midi, en date du 23 janvier 1942 ;

Il a été dit et convenu ce qui suit :

ARTICLE I - Les dispositions de l'article 2 de la Convention du 9 septembre 1939 relative au régime financier des Chemins de fer en temps de guerre sont complétées ainsi qu'il suit :

.....

c).....

Pendant la même période, à partir du 1er janvier 1941, et en cas d'opposition du Gouvernement à une demande d'aménagement ou d'augmentation de tarifs, le montant de la subvention prévue à l'article 18 de la Convention du 31 août 1937 sera déterminé et versé à la Société Nationale dans les conditions suivantes :

1°- Pour un exercice donné, le montant de la subvention sera égal au produit attendu pour ledit exercice de l'aménagement ou de l'augmentation de tarifs refusé par le Gouvernement.

2°- La subvention ainsi déterminée sera versée en autant de fractions égales qu'il y aura de trimestres civils à courir entre la date où l'aménagement ou l'augmentation de tarifs serait devenu applicable et la fin de l'exercice, tout trimestre commencé comptant pour un trimestre entier.

Chaque versement sera effectué au milieu de la fraction du trimestre ou du trimestre pour lequel il est dû.

Toutefois, les versements afférents aux 3° et 4° trimestres de l'année pourront être ajournés partiellement ou en totalité s'il est reconnu, d'un commun accord entre la S.N.C.F. et le Ministre Secrétaire d'Etat à l'Economie Nationale et aux Finances et le Secrétaire d'Etat aux Communications que ces versements entraîneraient probablement l'application du premier alinéa du 3° ci-dessous.

.....

3°- Si, en fin d'exercice, le total des versements du Trésor dépasse la somme nécessaire pour assurer l'équilibre du compte annuel de liquidation, tel que ce compte résulte des dispositions du présent article, sous déduction des charges financières prévues au § B-c) de l'article 21 de la Convention du 31 août 1937, l'excédent des versements sera remboursé au Trésor par la S.N.C.F. avec valeur du 31 mars de l'exercice suivant.

Si, au contraire, en raison des ajournements opérés en vertu des dispositions finales du 2°) ci-dessus, ce total est insuffisant pour assurer ledit équilibre, un versement complémentaire sera opéré par le Trésor, avec valeur du 31 mars de l'exercice suivant, pour élever le montant des versements du Trésor à la somme nécessaire pour assurer l'équilibre, dans la limite de la subvention primitivement prévue.

.....

g) Pendant la période à courir du 1er janvier 1941 au 31 décembre qui suivra la date officielle de cessation des hostilités, la S.N.C.F. est autorisée à inscrire parmi les dépenses d'exploitation visées au § B-a de l'article 21 de la Convention du 31 août 1937, pour chaque exercice au cours duquel des raisons majeures, comme par exemple la pénurie de main-d'oeuvre ou de matières premières, auraient empêché l'exécution des travaux normaux d'entretien et de réparation, une provision pour travaux différés égale à la différence entre les dépenses qui auraient résulté de cette exécution et les dépenses réellement faites.

Les éléments du programme normal de travaux d'entretien et de réparation servant de base à la détermination de la provision seront arrêtés chaque année par la S.N.C.F., d'accord avec la Direction Générale des Transports. Le montant de cette provision sera fixé en fin d'exercice par le Secrétaire d'Etat aux Communications, après avis de la Commission de Vérification des Comptes des Chemins de fer.

h) Pendant la période visée au § g) ci-dessus, le fonds de renouvellement des installations et du matériel défini à l'article 23 de la Convention du 31 août 1937 et dont l'affectation générale fait l'objet du 2° alinéa de l'article 28 de ladite Convention recevra à son débit la valeur en écritures des installations et du matériel supprimés, sous déduction de la valeur de liquidation des vieilles matières ou de remploi des matériaux utilisables. Il recevra, chaque année, à son crédit, une dotation qui, par dérogation aux dispositions de l'article 23 précité, 1er alinéa, sera composée de deux éléments déterminés ainsi qu'il suit :

Le premier élément sera égal, pour chaque exercice, à 20 % des dépenses complémentaires de premier établissement proprement dites (installations et matériel) à l'exclusion de celles concernant le remplacement et la transformation du matériel roulant, du mobilier et de l'outillage.

Le second élément constituera une annuité de renouvellement du matériel, du mobilier et de l'outillage. Elle sera calculée suivant des modalités arrêtées, sur la proposition de la S.N.C.F., par le Ministre Secrétaire d'Etat à l'Economie Nationale et aux Finances et le Secrétaire d'Etat aux Communications, en fonction de la valeur de remplacement du matériel nécessaire aux besoins du trafic, et de sa durée normale d'utilisation. A l'annuité ainsi calculée, s'ajoutera, le cas échéant, la somme nécessaire pour porter le solde non employé des annuités précédentes au niveau des prix du matériel de remplacement à la fin de l'exercice.

Toutefois, pour l'exercice 1941, le 2ème élément sera égal à la somme dont l'imputation dans les dépenses d'exploitation réalisera l'équilibre exact du compte de liquidation visé à l'article 21 de la Convention du 31 août 1937, tel que ce compte résulte des dispositions du présent article, déduction faite des charges non encore intégrées dans l'équilibre financier de la S.N.C.F.

Pour l'exercice 1942, il sera fixé à la moitié de l'annuité de renouvellement.

Pour chacun des exercices suivants, il pourra être augmenté, par rapport à l'exercice précédent, d'un pourcentage supplémentaire qui sera fixé avant le 1er janvier de l'exercice par arrêté du Ministre Secrétaire d'Etat à l'Economie Nationale et aux Finances et du Secrétaire d'Etat aux Communications, sur la proposition de la S.N.C.F.

ARTICLE 2 - Le présent avenant est dispensé du droit de timbre et d'enregistrement.

Fait à PARIS, le 4 mars 1942.

Le Président du Conseil
d'Administration de la S.N.C.F.,
Signé : FOURNIER.

Le Secrétaire d'Etat aux
Communications,
Signé : BERTHELOT.

Le Vice-Président du Conseil
d'Administration de la S.N.C.F.,
Signé : GRIMPRET.

SECRETARIAT D'ETAT
AUX COMMUNICATIONS

Paris, le 4 mars 1942

Direction Générale
des Transports

Services Economiques

1er Bureau

C O P I E

Le Ministre Secrétaire d'Etat à l'Economie
Nationale et aux Finances
et le Secrétaire d'Etat aux Communications

à Monsieur le Président du Conseil d'Administration
de la Société Nationale des Chemins de fer français

Par application de l'article II, paragraphe h), 5ème alinéa, de la Convention du 9 septembre 1939, complétée par l'avenant en date de ce jour, l'annuité de renouvellement du matériel ne sera incorporée que par étapes dans l'équilibre du budget de la Société Nationale des Chemins de fer français.

Le texte de l'avenant ne précise pas le nombre de ces étapes. Il fixe la dotation, pour l'année 1942, à la moitié de l'annuité de renouvellement, et se borne à prévoir que cette dotation pourra être augmentée, pour chacun des exercices suivants, d'un pourcentage qui sera arrêté avant le 1er janvier de l'exercice.

Mais au cours des travaux préparatoires, les représentants de votre Société ont fait valoir qu'il était hautement désirable que cette augmentation fût aussi rapide que les circonstances le permettraient, de façon à assurer au fonds de renouvellement, dans le plus petit nombre d'années possible, le versement de l'annuité pleine, telle qu'elle résulte de l'application intégrale des dispositions du 3ème alinéa du paragraphe h).

Nous avons l'honneur de vous donner l'assurance que cette interprétation correspond bien aux intentions du Gouvernement.

Le Ministre Secrétaire d'Etat
à l'Economie Nationale et aux Finances,

Le Secrétaire d'Etat
aux Communications,

signé: POUTHILLIER .

signé: BERTHELOT.