

Expédition

Service Général

1<sup>re</sup> Section II

Cabinet des charges des Lieux Secrétaire

Réviser les publications relatives à  
Services publics

76.16.17.05

19 JUIN 1947

S.N.C.F.  
REGION DU SUD-OUEST  
EXPLOITATION  
SERVICE GENERAL  
1ère Section B

Paris, le

AL.V.E/ BA/P.O.C.

Monsieur le Directeur du Service  
Central du Mouvement 4e Division

Cahier des Charges des Chemins de Fer  
Secondaires d'intérêt général. Révision des  
stipulations relatives à divers services  
publics.

(Votre lettre n° 15.59.9/27 du 4-6-47)

J'ai l'honneur de vous faire connaître  
que nos lignes d'intérêt général affermées à  
des Compagnies Secondaires :

- Ligne du Blanc à Argent
- Ligne de la Corrèze

sont assujetties au Cahier des Charges et  
tarifs de la S.N.C.F.

Dans ces conditions, la question posée par M. le Ministre des Travaux Publics et des Transports n'intéresse pas la Région du Sud-Ouest.

P. LE CHEF DU SERVICE DE L'EXPLOITATION  
LE CHEF DE LA DIVISION DU SERVICE GENERAL

Signé: LABAT

M. Surpleng m. Pasquier.

Prière d'examiner.

Y a-t-il des chemins de fer secondaires  
d'intérêt général exploités par S.O. pour lesquels la  
question se pose?

Le B.A. est chemin de fer secondaire d'intérêt  
général mais, sans erreur, il est assujéti au  
même cahier des charges et applique les mêmes  
taux que le S.N.C.F. - la vérifier - oui  
Quid du P.O.C. ? — de —

En voyez-vous d'autres ? - voy.

G.C. 1947

Hanau  
Monsieur le Chef de Subdivision

Les lignes S.N.C.F. d'intérêt général affermées :

— la C.E. de Chemin de fer de Blaise à Argent (B.A.)  
— la S.C.E.T.A. (lignes de la Corvée P.O.C.) et tarifs  
sont assujéti au cahier des charges de la S.N.C.F.

Dans ces conditions nous n'avons pas de propositions  
à faire au Service Central de Transport.

16.6.47

Surpleng →



V/ 4/VI  
CB 30547  
MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS  
ET DES TRANSPORTS  
-----  
Direction Générale des  
Chemins de fer et des  
Transports  
-----  
1er Bureau

COPIE à: SERVICE CENTRAL DU MOUVEMENT  
Projet de réponse à la signature de  
M. le Président du Conseil d'Administra-  
tion (s) ARMAND

M. LEMAIRE  
M. BOYAUX  
Services V et C

PARIS, le 22 Mars 1947



LE MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS  
ET DES TRANSPORTS

à Monsieur le Président du Conseil d'Administration  
de la Société Nationale des Chemins de fer Français.  
(Chemin de fer d'HAZEBROUCK à la frontière belge -  
Chemin de fer du Vieux Port de MARSEILLE)

Objet : Cahier des charges des Chemins de fer secondaires d'intérêt  
général - Révision des stipulations relatives à divers services  
publics.

L'Ingénieur en Chef des Ponts et Chaussées, Administrateur du  
Séquestre des Chemins de fer de la Provence, m'a adressé des propositions  
tendant à la révision du cahier des charges du réseau des Chemins de fer  
de la Provence en ce qui concerne les avantages consentis à divers services  
publics.

Constatant que l'exécution gratuite ou à prix réduit des transports  
effectués pour certains services publics constitue pour le réseau une lourde  
charge, l'Administration du Séquestre propose d'introduire dans la partie  
du cahier des charges du réseau de la Provence traitant des stipulations  
relatives à divers services publics, la notion de rémunération de services  
rendus par le chemin de fer ainsi qu'il l'a été fait en 1937 pour la SNCF  
et comme c'est également le cas pour les services routiers. La nouvelle  
rédaction proposée est d'ailleurs palquée sur celle du Titre III du cahier  
des charges de la S.N.C.F., réservée faite de quelques adaptations de  
détail.

S.N.C.F.  
Service Central du Mouvement  
-----  
4ème Division  
n° 15.59.9/27  
le Chef du Service:  
Copie transmise à  
Monsieur le Chef du Service  
de la Région SUD-OUEST,  
Paris, le 4 Juin 1947  
6 JUN 1947  
Région SUD-OUEST  
4191  
5 JUN 1947

en le priant de bien vouloir, en ce qui le concerne et pour  
la date extrême du 20 courant, se mettre à même de répondre  
à M. le Ministre des T.P.

Le Directeur  
du Service Central du Mouvement,

P. O. le Chef du Service Central  
du Centre du Mouvement

Cette proposition a reçu mon entière adhésion. L'exécution gratuite ou à prix réduit des transports effectués pour les services publics oblige les réseaux secondaires, pour couvrir la charge qui en résulte, à pratiquer en permanence des tarifs supérieurs à ceux de la Société Nationale, c'est-à-dire à faire supporter par les usagers les avantages accordés aux services publics. Cette charge est dom de nature à diminuer le trafic et par conséquent les recettes. L'extension à ces réseaux du principe adopté pour la S.N.C.F. de la rémunération des services rendus aux Administrations publiques se traduirait par une diminution très sensible des prestations qui leur sont imposées et par un surcroît non négligeable des recettes d'exploitation.

J'estime, dans ces conditions, qu'il serait opportun d'étendre au cahier des charges de tous les chemins de fer secondaires d'intérêt général les mesures de révision proposées par l'Administration du Séquestre pour les Chemins de fer de la Provence. Je viens d'écrire dans ce sens à M. le Ministre des Postes, Télégraphes et Téléphones, principal intéressé, ainsi qu'aux Ministres de la Justice et de la Guerre pour les prier d'examiner la question et de me faire connaître leur accord de principe.

D'ores et déjà, je vous prie de bien vouloir procéder à une étude de la question, en ce qui concerne les chemins de fer que vous administrez et de m'adresser toutes propositions utiles en vue de la révision, sur les bases ci-dessus indiquées, des avantages stipulés par le cahier des charges au profit des administrations publiques.

Par autorisation :  
Le Directeur Général des Chemins de fer  
et des Transports  
(s) DORGES



## MINISTÈRE DES TRAVAUX PUBLICS

*du 31 décembre 1937*

## DÉCRET APPROUVANT LE CAHIER DES CHARGES

DE LA

## SOCIÉTÉ NATIONALE DES CHEMINS DE FER FRANÇAIS

*a été modifié par  
décret du 14.9.39  
et tenu du 18.7.62*

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<sup>er</sup> 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,

Décrète :

Art. 1<sup>er</sup>. — 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

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

Art. 1<sup>er</sup>. — 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 1<sup>er</sup>

## 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 susénoncée 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 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 obtiendrait 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. — 1° a) Les propositions de tarifs ou de modifications de tarifs présentées par la société nationale seront portées à la connaissance du public un mois d'avance dans les gares désignées par elle, soit par des affiches, soit par le dépôt, annoncé par affiches, de textes nouveaux ou modifiés et seront en même temps communiquées aux chambres de commerce et aux chambres d'agriculture.

Le ministre des travaux publics assurera la publication des propositions au *Journal officiel*, dans un délai maximum de dix jours à compter de leur dépôt au ministère.

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 ministre des travaux publics 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 ministre 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 remis en application à l'expiration de ce délai.

Le ministre ne peut prendre une décision contraire à l'avis du conseil supérieur des transports, qu'après une seconde délibération.

Toutefois, les dispositions ci-dessus 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, lesquelles demeureront soumises pour leur mise en vigueur aux règles de l'avant dernier alinéa de l'article 18 précité.

b) Les tarifs pourront comporter l'indication d'un prix maximum et d'un prix minimum.

Dans ce cas, les prix à percevoir dans la limite de ce maximum et de ce minimum seront annoncés dans la forme visée au premier alinéa du paragraphe a) du présent article et communiqués au ministre des travaux publics qui en assurera la publication dans les conditions du 2° alinéa dudit paragraphe. Ils pourront être appliqués à l'expiration d'un délai de quinze jours comptés à partir de la réception de cette communication si le ministre n'a pas fait connaître à la Société nationale, trois jours au moins avant l'expiration de ce délai, qu'il entend s'y opposer.

Les prix ainsi appliqués dans la limite d'un maximum et d'un minimum seront valables pour une durée maximum d'un an, pouvant faire l'objet de deux prorogations successives de six mois au plus. Si, au bout de deux ans d'application, le maintien d'un prix est justifié, il fera l'objet d'une proposition de tarif dans la forme prévue au paragraphe a) ci-dessus.

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, 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 originairement 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 3° 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 2° 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

*L'article 14 a été modifié par le Décret du 17-9-39*



*Journal officiel* dans les conditions prévues au deuxième alinéa du paragraphe a) ci-dessus.

La société nationale avisera 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. — 1<sup>o</sup> La société nationale est dispensée, pour les tarifs d'exportation des formalités préalables d'affichage ou de dépôt des propositions dans les gares intéressées.

Elle soumettra, en ce cas, au ministre des travaux publics, toutes les propositions tendant, soit à abaisser les taxes des marchandises destinées à l'exportation, soit à modifier les conditions générales d'application relatives à ce transport.

Les propositions dont il s'agit 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*.

Ces tarifs seront portés immédiatement à la connaissance du public par des affiches apposées dans les gares désignées par la société nationale.

Toutes les fois qu'après le délai maximum de trois mois, fixé par le paragraphe c) de l'article 14 ci-dessus, la société nationale voudra relever les tarifs d'exportation par elle abaissés, elle sera tenue de se conformer aux dispositions prévues par le paragraphe a) dudit article;

2<sup>o</sup> 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 aucune formalité d'affichage préalable ou de dépôt des propositions et 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 étran-

gères 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.

Chaque tarif de transit sera porté à la connaissance du public avant sa mise en vigueur dans les gares intéressées, soit par affiche, soit par le dépôt des textes nouveaux ou modifiés.

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<sup>o</sup> 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<sup>o</sup> 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 marchandises 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<sup>o</sup> 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 au 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, les 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;

*L'article 16 a été modifié par  
le décret du 17.9.39*



— 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 appliquées 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 revision 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 natio-



nale 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'entreposage 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<sup>er</sup> 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 téléphériques 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'en-

voi 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.

---

Paris. -- Imprimerie des *Journaux officiels*, 31, quai Voltaire.

---