

Région du Sud-ouest  
Service du Matériel et de la Traction

73 LM 3/1

(1941-1945)

Construction d'une ligne de chemin de  
fer reliant la Méditerranée au Niger.

Textes officiels.

## PRINCIPE

- 1 - Textes légaux
- 2 - Bulletin de Renseignements n° 44 du 6 juin 1941 - Lettre aux  
2 Juillet 1941 - Les Services doivent dresser  
d'agents qui poseront leur candidature.
- 3 - 5 août 1941 - Les demandes de détachement au Méditerranée  
être adressées au Service Central P. qui le  
au Secrétariat d'Etat aux Communications.
- 4 - 9 Septembre 1941 - 1ère Division - Les Candidats agréés seront  
comme détachés et conserveront leurs droits  
et à la retraite. Ils seront repris à la S.  
piration de leur détachement.
- 5 - 1 Octobre 1941 - P. 6306 - Etablissement et transmission des  
d'emploi au Méditerranée-Niger.
- 6 - 13 Novembre 1941 - P. 6646 - Candidatures pour le Méditerranée  
Etablissement des demandes d'emploi.
- 7 - 31 Décembre 1941 - Les renseignements concernant la rémunération  
détachés ne pourront être fournis par le Mé.  
Niger que lorsque cette Administration aura  
candidatures.
- 8 - 9 Février 1942 - Il n'y a plus lieu d'accepter et de transme  
ce Central du Personnel les demandes de data  
Méditerranée-Niger.
- 9 - 27 Novembre 1942 - Dispositions réglant, compte tenu des évènements,  
- les questions de solde des agents n'ay  
barquer, - la réintégration de ces agents, -  
toutes les demandes de détachement.
- 10 -
- ~~17 Janvier 1945 - Envoi des fiches de renseignement des agents d  
Méditerranée - Niger en vue de leur notation~~

(November 1945.)

gouvernement provisoire

Relance du projet de construction

Les représentants de la cour des comptes à la commission de vérification seront habilités à effectuer, à la demande de la cour, les enquêtes ou les examens complémentaires qui, après communication des rapports précités, seraient reconnus nécessaires.

Article 10 - Les marchés et traités qui seront passés pour la construction et l'exploitation des chemins de fer de la Méditerranée au Niger seront soumis, dans les conditions qui seront fixées par un arrêté du ministre des travaux publics et des transports, à la commission des marchés des chemins de fer instituée par la loi du 8 juillet 1933 et les textes subséquents.

Article 11 - Les fonctionnaires appartenant aux administrations publiques peuvent être détachés à la disposition de l'administration des chemins de fer de la Méditerranée au Niger dans les conditions prévues à l'article 33 de la loi du 30 Décembre 1913.

Article 12 - Est abrogé l'article 2 de la loi ci-dessus validée du 22 mars 1941.

Article 13 - Les modalités d'application de la présente ordonnance seront déterminées par décret.

Article 14 - La présente ordonnance sera publiée au Journal officiel de la République française et exécutée comme loi.

Fait à Paris, le 2 novembre 1945.

C. DE GAULLE

Par le Gouvernement provisoire de la République française :

Le ministre des travaux publics et des transports, R. MAYER

Le ministre des affaires étrangères : Georges BIDAULT

Le ministre de l'intérieur : A. TIXIER

Le ministre de la guerre. A. DIETHELM

Le ministre de l'économie nationale : R. PLEVEN

Le ministre de la production industrielle, Robert LACOSTE

Le ministre des finances : R. PLEVEN

Le ministre des colonies : P. GIACOBBI.

finances.

Les titres desdits emprunts seront compris au nombre des valeurs admises pour tous emplois et remplois de fonds en valeurs garanties par l'Etat.

En attendant la réalisation des emprunts, le ministre des finances est autorisé à faire des avances directes en capital du Trésor. Il fixe le montant et le taux d'intérêt de ces avances.

Article 8 - Les recettes et les dépenses de l'administration des chemins de fer de la Méditerranée au Niger sont inscrites à un budget comprenant deux sections :

La première qui englobe les recettes et les dépenses d'exploitation proprement dites;

La deuxième, les recettes et les dépenses d'établissement et les dépenses rattachées définies à l'article 7 ci-dessus.

Le projet de budget annuel établi par le conseil de réseau sur proposition du directeur général est approuvé par décret, sur présentation des ministres de l'économie nationale et des finances et du ministre des travaux publics et des transports.

Au cas où la première section de ce budget se solderait par un déficit, celui-ci serait couvert selon des modalités qui seront fixées par décret.

Les subventions ou contributions versées éventuellement par l'Algérie, les colonies ou protectorats et les collectivités, à ce dûment autorisés, s'il y a lieu, seront rattachées comme fonds de concours au budget de l'administration des chemins de fer de la Méditerranée au Niger.

Article 9 - L'administration des chemins de fer de la Méditerranée au Niger effectue ses recettes et dépenses et tient ses écritures dans les formes commerciales en usage dans les grands réseaux de chemin de fer concédés. La gestion financière est suivie par la mission de l'inspection générale des finances placée auprès du ministre des travaux publics et des transports et qui dispose à cet effet des pouvoirs prévus par l'ordonnance du 23 novembre 1944 portant organisation d'un corps de contrôleurs d'Etat et fixant les modalités d'exercice du contrôle économique et financier.

Les attributions de la mission seront fixées par arrêté des ministres de l'économie nationale et des finances et du ministre des travaux publics et des transports.

Les comptes ne seront pas assujettis au contrôle juridictionnel prévu par la loi du 16 septembre 1807 et le décret du 31 mai 1862 ils seront soumis au contrôle de la commission de vérification des comptes des chemins de fer dans les conditions prévues par les textes qui régissent le fonctionnement de cet organisme.

Les résultats de cette vérification seront transmis à la cour des comptes qui, à sa demande, pourra également recevoir communication des rapports de contrôle financier et comptable portant sur les opérations du réseau.



Article 5 - Le ministre des travaux publics et des transports exerce à l'égard des chemins de fer de la Méditerranée au Niger les attributions générales dont il est investi en ce qui concerne les chemins de fer concédés de la métropole.

Il prend ses décisions sur rapport du conseil de réseau.

Article 6 - Le conseil de réseau provoque les mesures d'exécution nécessaires directement ou par l'intermédiaire d'un comité pris dans son sein.

Il définit les pouvoirs de la direction générale, notamment les conditions dans lesquelles le directeur général peut passer les marchés et traités, consentir les transactions et suivre les actions judiciaires.

Cependant, le directeur général est à tout moment habilité à faire tous actes conservatoires. Pour tout ce qui concerne le recrutement, l'avancement, la discipline des membres du personnel, ainsi que pour les conditions de rémunération, il applique les règlements homologués par le ministre des travaux publics et des transports sur la proposition du conseil de réseau.

Un rapport annuel est présenté au ministre des travaux publics et des transports et aux ministres de l'économie nationale et des finances par le conseil de réseau sur l'exécution des dispositions budgétaires et la marche des services.

Article 7 - Dans la limite des maxima qui seront fixés chaque année par la loi de finances, des emprunts pourront être émis soit par les soins du ministre des finances, soit directement par l'administration des chemins de fer de la Méditerranée au Niger, pour faire face aux dépenses énumérées ci-après :

- 1° Etudes et travaux de construction de lignes, y compris les parachèvements;
- 2° Acquisition de matériel roulant, du mobilier et de l'outillage;
- 3° - Travaux complémentaires de premier établissement proprement dits;
- 4° - Dépenses complémentaires de premier établissement du matériel roulant et du matériel inventorié;
- 5° - Charges nettes du capital d'établissement des lignes à l'étude ou en construction et insuffisance des produits des sections de lignes jusqu'au 1er Janvier de l'année qui suivra l'ouverture à l'exploitation;
- 6° - Participation à des entreprises annexées

Ces emprunts seront exclusivement émis pour les besoins des chemins de fer de la Méditerranée au Niger et bénéficieront de la garantie de l'Etat. Les types seront fixés par arrêté du ministre des

...

Sur les propositions des ministres des travaux publics et des transports, des affaires étrangères, de l'intérieur, de l'économie nationale, des finances, des colonies, de la guerre et de la production industrielle,

Vu l'ordonnance du 3 Juin 1943 portant institution du Comité français de la libération nationale, ensemble les ordonnances des 3 juin et 4 septembre 1944,

Vu l'ordonnance du 9 août 1944 portant rétablissement de la légalité républicaine sur le territoire continental, ensemble les ordonnances subséquentes;

Vu la délibération du conseil de réseau des chemins de fer de la Méditerranée au Niger dans sa séance du 9 Janvier 1944;

Vu l'urgence constatée par le président du Gouvernement provisoire;

Le conseil d'Etat (commission permanente) entendu,

Ordonne :

Article 1er - Est validé l'acte dit loi du 22 mars 1941 relatif à la construction du chemin de fer reliant la Méditerranée au Niger.

Article 2 - Est expressément constatée la nullité de l'acte dit décret du 9 avril 1941 pris en application de la loi ci-dessus validée du 22 mars 1941 sur l'organisation administrative et le régime financier du réseau des chemins de fer de la Méditerranée au Niger.

Toutefois, cette nullité ne porte pas atteinte aux effets résultant de l'application desdits actes antérieurs à la mise en vigueur de la présente ordonnance.

Article 3 - La construction et l'exploitation de l'ensemble des lignes qui constituent le réseau Méditerranée - Niger tel qu'il est défini à l'article 1er de la loi ci-dessus validée du 22 mars 1941 seront assurées au compte de l'Etat par une administration unique placée sous l'autorité du ministre des travaux publics et des transports et dotée de la personnalité civile ainsi que de l'autonomie financière.

L'administration des chemins de fer de la Méditerranée au Niger pourra, en outre, avec l'autorisation du ministre des travaux publics et des transports, des ministres de l'économie nationale, des finances et, s'il y a lieu, du ou des ministres intéressés, prendre toute concession, tout affermage, toutes participations directes ou indirectes dans toutes opérations quelconques se rattachant à l'objet ci-dessus spécifié et présentant un intérêt direct et certain pour l'exploitation du chemin de fer.

Article 4 - L'administration des chemins de fer de la Méditerranée au Niger comprend un conseil de réseau responsable devant le ministre de l'exécution des travaux et de l'exploitation du chemin de fer et des services annexes et dont la composition sera définie par décret, ainsi qu'une direction générale chargée sous l'autorité du conseil de réseau, de l'exécution des travaux et de l'organisation de l'exploitation.



Ordonnance n° 45-2681 du 2 novembre 1945 fixant l'organisation administrative et le régime financier du réseau des chemins de fer de la Méditerranée au Niger.

#### EXPOSE DES MOTIFS

L'ordonnance du 9 août 1944 relative au rétablissement de la légalité républicaine sur le territoire continental, tout en déclarant nuls en principe les actes de l'autorité de fait dite gouvernement de l'Etat français a admis que les textes dont elle n'a pas expressément prononcé la nullité pourraient continuer à recevoir provisoirement application.

Tel est le cas de l'acte dit loi du 22 mars 1941 relative à la construction d'un chemin de fer de la Méditerranée au Niger.

L'expérience des dernières années a montré que les principaux arguments développés en faveur de la construction d'un chemin de fer transsaharien à voie normale ont perdu beaucoup de leur valeur avec l'évolution des conjonctures politiques, le perfectionnement technique des moyens de communications (notamment les transports aériens lourds) le retour progressif à une situation de fret maritime normal et surtout une appréciation plus modeste, mais plus proche de la réalité des possibilités de développement économique du delta central nigérien.

Les circonstances économiques et notamment l'impossibilité d'obtenir avant de longs délais les rails nécessaires à la poursuite des travaux à l'avancement, conduisent à marquer, pour ceux-ci un temps d'arrêt temporaire à la faveur duquel la conception générale de l'oeuvre pourra être mise au point, compte tenu des progrès qui pourraient être éventuellement réalisés dans le domaine des transports lourds.

Il appartiendra à la prochaine assemblée législative de fixer s'il y a lieu les nouvelles orientations qui apparaîtraient opportunes.

Il convient donc de procéder à une réorganisation du chemin de fer Méditerranée - Niger, afin de limiter la portée de la réglementation prévue par l'article dit loi du 22 mars 1941 au domaine utile de l'entreprise, en sauvegardant les travaux en cours et en permettant l'achèvement.

Tel est le but du texte ci-annexé, qui précise les conditions de surveillance, de construction et de gestion du chemin de fer ainsi défini.

Le Gouvernement provisoire de la République française,



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

Le commissaire du Gouvernement assiste à ces réunions. Le comité provoque une réunion du conseil s'il juge que la situation ou l'importance des décisions à prendre exige cette convocation. Si l'urgence des affaires à traiter est incompatible avec les délais nécessaires à la réunion du conseil, le comité prend les mesures utiles et lui rend compte.

Le conseil définit la compétence du comité.

Il est mis fin au mandat des membres du conseil de réseau en fonctions à la date du présent décret; ils peuvent être nommés à nouveau.

Cessent de plein droit de faire partie du conseil les membres qui ne remplissent plus les fonctions à raison desquelles ils ont été nommés.

Un règlement intérieur homologué par le ministre des travaux publics et des transports fixera notamment les conditions dans lesquelles les membres du conseil peuvent se faire remplacer en l'absence. Les membres du conseil peuvent se faire remplacer en l'absence, ainsi que celles dans lesquelles les il peut être mis fin à leur mandat.

Article 4 - Le contrôle des travaux et de l'exploitation du chemin de fer est exercé par la direction générale des chemins de fer et des transports.

Article 5 - Un arrêté du ministre de l'économie nationale et des finances et du ministre des travaux publics et des transports fixera les conditions d'attribution des rémunérations et indemnités aux membres du conseil et du commissariat du Gouvernement.

Article 6 - Le ministre de l'économie nationale et des finances et le ministre des travaux publics et des transports sont chargés, chacun en ce qui concerne, de l'exécution du présent décret, qui sera publié au Journal Officiel de la République française.

Fait à Paris, le 2 novembre 1945.

C. de GAULLE.

Par le Gouvernement provisoire de la République française :

Le ministre des travaux publics et des transports : René MAYER

Le ministre des affaires étrangères : Georges BIDAULT

Le ministre de l'intérieur : A. TIXIER

Le ministre de l'économie nationale et des finances : R. PLEVEN

Le ministre de la guerre, : A. DIETHELM.

Le ministre de la production industrielle : Robert LACOSTE

Le ministre des colonies : P. GIACOBBI.

Article 3 - Il est institué auprès du ministre des travaux publics et des transports un conseil de réseau responsable devant le ministre de l'exécution des travaux et de l'exploitation du chemin de fer et des services annexes.

Il a autorité sur le directeur général.

Le conseil comprend :

1° - Un président, représentant du ministre des travaux publics et des transports, nommé par arrêté du ministre des travaux publics et des transports, après avis du ministre des colonies;

2° - Douze membres nommés par arrêté du ministre des travaux publics et des transports sur présentation des ministres intéressés, dans les conditions ci-après :

Un membre du conseil d'Etat;

Un représentant du ministre des colonies qui assure les fonctions de vice-président;

Un représentant du ministre des travaux publics et des transports (secrétariat général de la marine marchande);

Deux représentants du ministre de l'économie nationale et des finances;

Un représentant du ministre de la guerre;

Un représentant du ministre de l'intérieur;

Un représentant du ministre des affaires étrangères;

Un représentant du ministre de la production industrielle;

Un représentant de la Société nationale des chemins de fer français;

Le président du comité d'exploitation des réseaux nord-africains;

Un représentant de l'office central des chemins de fer coloniaux;

3° - Deux membres représentant le personnel, nommés par arrêté du ministre des travaux publics et des transports sur la proposition des organisations syndicales.

Deux secrétaires, nommés après avis, pour l'un d'eux, du ministre des colonies, par le ministre des travaux publics et des transports sur proposition du conseil de réseau, assistent aux réunions avec voix consultative.

Un commissaire du Gouvernement, qui est le directeur général des chemins de fer et des transports au ministère des travaux publics et des transports, assiste aux séances du conseil. Il peut se faire assister ou suppléer par un commissaire adjoint du Gouvernement nommé par le ministre des travaux publics et des transports.

Le président convoque le conseil au moins trois fois par an soit à Paris, soit en Afrique.

Le président peut convoquer aux séances toutes personnes dont la présence lui paraît utile. Elles ont voix consultative.

Un comité de direction composé du président, du vice-président, d'un représentant du ministre de l'économie nationale et des finances et du représentant du ministre de la guerre suit, dans l'intervalles des réunions du conseil, la marche des travaux et de l'exploitation du chemin de fer. Il se réunit au moins une fois par mois sur convocation du président.



-----  
MINISTÈRE DES TRAVAUX PUBLICS ET DES TRANSPORTS  
-----

Décret du 2 Novembre 1945 portant application de l'ordonnance n° 45-2681 du 2 novembre 1945 relative à la construction d'un chemin de fer reliant la Méditerranée au Niger.

-----

Le Gouvernement provisoire de la République française,

Sur le rapport des ministres des travaux publics et des transports, de l'économie nationale et des finances, des affaires étrangères, des colonies, de l'intérieur, de la guerre et de la production industrielle,

Vu l'ordonnance du 3 juin 1943 portant institution du Comité français de la libération nationale, ensemble les ordonnances des 3 juin et 4 septembre 1944;

Vu l'ordonnance n° 45-2681 du 2 novembre 1945 fixant l'organisation administrative et le régime financier du réseau des chemins de fer de la Méditerranée au Niger,

Décète :

Article 1er - L'exécution des travaux et l'organisation de l'exploitation du chemin de fer reliant la Méditerranée au Niger sont assurées sous l'autorité du conseil de réseau défini à l'article 3 ci-après, par la direction générale du Méditerranée au Niger.

Article 2 - Les services de cette direction générale sont dirigés par un directeur général. Le siège principal de la Direction Générale est fixé par le ministre des travaux publics et des transports sur proposition du conseil de réseau. Il peut être relevé de ses fonctions par le même ministre sur demande du conseil de réseau ou après avis de ce conseil.

Le Directeur général est ordonnateur secondaire des dépenses. La rémunération du directeur général est fixée, sur proposition du conseil de réseau, par le ministre des travaux publics et des transports après avis du ministre de l'économie nationale et des finances.

Le directeur général a autorité sur tout le personnel qu'il recrute et révoque dans les conditions fixées par le statut du personnel. La liste des fonctionnaires supérieurs dits "hors statut" sera arrêtée par le ministre des travaux publics et des transports sur proposition du conseil de réseau. Leur recrutement, leur avancement et leur révocation seront prononcés par le conseil de réseau sur proposition du directeur général; leur rémunération sera fixée, sur proposition du conseil de réseau, par le ministre des travaux publics et des transports après avis du ministre de l'économie nationale et des finances.

...



(Mars 1941 - Nov. 1941)

Régime de Vichy

Textes officiels relatifs à la construction  
de la ligne Méditerranée - Niger.

Vu la loi du 18 juillet 1941 sur l'organisation administrative et le régime financier du réseau des chemins de fer de la Méditerranée au Niger;

Sur le rapport de l'amiral de la flotte, ministre vice-président du conseil, des ministres secrétaires d'Etat à l'économie nationale et aux finances, à l'intérieur et à la guerre et des secrétaires d'Etat aux colonies et aux communications;

Vu le décret du 22 octobre 1941 chargeant le ministre de la défense nationale de l'intérim du secrétariat d'Etat à la guerre,

#### Décrets:

Art. 1<sup>er</sup>. — L'administration des chemins de fer de la Méditerranée au Niger est chargée, sous l'autorité du délégué général du Gouvernement en Afrique française, de l'exécution des travaux de construction et d'entretien de la piste Colomb-Béchar à Reggan et à Gao.

Art. 2. — Sous réserve des dispositions spéciales prévues au présent décret, seront applicables aux travaux de la piste les prescriptions des articles 4, 5, 8 et 9 de la loi du 18 juillet 1941.

Art. 3. — Les attributions dévolues par l'article 5 de la loi du 18 juillet 1941 au secrétaire d'Etat aux communications et au conseil de réseau sont exercées, en ce qui concerne les travaux de la piste, par le délégué général du Gouvernement en Afrique française.

Art. 4. — Il est organisé à la direction générale du réseau Méditerranée-Niger un service des travaux de la piste. Ses effectifs et la rémunération de son personnel technique et administratif seront fixés par arrêté du secrétaire d'Etat à l'économie nationale et aux finances et du secrétaire d'Etat aux communications.

Art. 5. — Les fonctionnaires et agents civils des administrations publiques actuellement employés aux travaux de la piste et ceux qui, en raison de leurs aptitudes spéciales, viendraient exceptionnellement à être demandés pour être affectés à ces travaux, pourront être mis à la disposition de l'administration des chemins de fer de la Méditerranée au Niger, dans les conditions prévues par les lois et règlements applicables au cadre auquel ils appartiennent. Cette mise à la disposition pourra être temporaire ou partielle.

Art. 6. — Les officiers et sous-officiers de carrière actuellement employés aux travaux de la piste ainsi que ceux dont le délégué général du Gouvernement en Afrique française demanderait nominativement l'affectation à ces travaux, pourront être placés dans la position hors cadre de leur corps d'origine pour être mis à la disposition de l'administration des chemins de fer de la Méditerranée au Niger.

Des unités militaires constituées pourront être mises à la disposition de l'administration des chemins de fer de la Méditerranée au Niger pour l'exécution technique des travaux de la piste exclusivement. Elles continueront à dépendre de l'autorité militaire pour toutes les autres questions. Les dépenses normales d'entretien de ces unités continueront d'être imputées sur les budgets des secrétariats d'Etat intéressés, l'administration des chemins de fer assumant seulement les dépenses supplémentaires résultant de la participation de ces unités aux travaux.

Art. 7. — Les crédits budgétaires prévus pour la construction et l'entretien de la piste seront mis à la disposition de l'administration des chemins de fer de la Méditerranée au Niger.

ranée au Niger. Il en sera de même pour le matériel, les approvisionnements et les installations immobilières existants ou prévus pour la piste.

Art. 8. — En ce qui concerne les travaux de la piste, l'administration des chemins de fer de la Méditerranée au Niger tiendra tant pour les deniers que pour le matériel une comptabilité indépendante. Les dépenses relatives à la rémunération du personnel technique et administratif seront suivies à part.

Art. 9. — Un rapport annuel sur les travaux de la piste sera présenté par le délégué général du Gouvernement en Afrique française au vice-président du conseil et aux secrétaires d'Etat intéressés.

Art. 10. — Le vice-président du conseil et les secrétaires d'Etat à l'économie nationale et aux finances, à l'intérieur, à la guerre, aux colonies et aux communications sont chargés, chacun en ce qui le concerne, de l'exécution du présent décret, qui sera publié au *Journal officiel*.

Fait à Vichy, le 5 novembre 1941.

PH. PÉTAIN.

Par le Maréchal de France, chef de l'Etat français:

L'amiral de la flotte,  
ministre vice-président du conseil,  
A<sup>1</sup> DARLAN.

Le ministre secrétaire d'Etat  
à l'économie nationale et aux finances,  
YVES BOUTHILLIER.

Le ministre secrétaire d'Etat  
à l'intérieur,  
PIERRE PUCHEU.

L'amiral de la flotte, ministre de la  
défense nationale, secrétaire d'Etat  
à la guerre par intérim,  
A<sup>1</sup> DARLAN.

Le secrétaire d'Etat aux colonies,  
A<sup>1</sup> PLATON.

Le secrétaire d'Etat aux communications,  
JEAN BERTHELOT.

#### VICE-PRÉSIDENCE DU CONSEIL

N° 4632. — Décret du 5 novembre 1941 tendant à confier à l'administration des chemins de fer de la Méditerranée au Niger l'exécution des travaux de construction et d'entretien de la piste de Colomb-Béchar à Gao.

Nous, Maréchal de France, chef de l'Etat français,

Vu la loi du 22 mars 1941 autorisant la construction d'un chemin de fer reliant la Méditerranée au Niger;

*Journal Officiel*

*du*

*6 novembre 1941*

Journal officiel du 27 juillet 1941

N° 3.154 Loi du 18 juillet 1941

sur l'organisation administrative et le régime financier  
du réseau des chemins de fer  
de la Méditerranée au Niger

---



## Décrets :

Art. 1<sup>er</sup>. — La construction et l'exploitation de l'ensemble des lignes qui constituent le réseau Méditerranée-Niger tel qu'il est défini à l'article 1<sup>er</sup> de la loi du 22 mars 1941 seront assurées au compte de l'Etat par une administration unique placée sous l'autorité du secrétaire d'Etat aux communications et dotée de la personnalité civile ainsi que de l'autonomie financière.

L'administration des chemins de fer de la Méditerranée au Niger pourra, en outre, avec l'autorisation du secrétaire d'Etat aux communications et du ministre secrétaire d'Etat à l'économie nationale et aux finances et, s'il y a lieu, du ou des secrétaires d'Etat intéressés, prendre toute concession, tout affermage, toutes participations directes ou indirectes dans toutes opérations quelconques se rattachant à l'objet ci-dessus spécifié et présentant un intérêt direct et certain pour l'exploitation du chemin de fer.

Art. 2. — L'administration des chemins de fer de la Méditerranée au Niger comprend un directeur général et un conseil de réseau dont les attributions respectives sont définies par le présent décret.

La direction générale du réseau est confiée à la direction générale des travaux du Méditerranée-Niger instituée par le décret du 9 avril 1941, dont les dispositions resteront en vigueur, sous réserve des modifications prévues aux articles ci-après.

Le comité de direction du Méditerranée-Niger, institué par l'article 3 du décret du 9 avril 1941, est transformé en conseil de réseau. Il gardera la même composition et les membres actuellement en fonctions sont maintenus dans le nouveau conseil.

Cessent de plein droit de faire partie du conseil les membres qui ne remplissent plus les fonctions à raison desquelles ils ont été nommés.

Un règlement intérieur homologué par le secrétaire d'Etat aux communications fixera notamment les conditions dans lesquelles les membres du conseil peuvent se faire suppléer aux séances ainsi que celles dans lesquelles il peut être mis fin à leur mandat.

Art. 3. — Le secrétaire d'Etat aux communications exerce à l'égard des chemins de fer de la Méditerranée au Niger les attributions générales dont il est investi en ce qui concerne les chemins de fer concédés de la métropole.

En sus de sa qualité de chef de l'administration des chemins de fer de la Méditerranée au Niger, il exerce les attributions spéciales déterminées par le présent décret.

Il prend ses décisions sur rapport du directeur général et, s'il y a lieu, après avis du conseil de réseau.

Le secrétaire d'Etat aux communications peut donner sa délégation permanente au président du conseil de réseau pour suivre en son nom l'administration des chemins de fer de la Méditerranée au Niger.

Le président du conseil de réseau pourra déléguer certains de ses pouvoirs au directeur général.

Art. 4. — Le directeur général a sous ses ordres tout le personnel; avec le concours du directeur adjoint et des chefs de ser-

vice auxquels il peut, sous sa responsabilité, déléguer une partie de ses pouvoirs, il assure la construction et la gestion du réseau; il est chargé de prendre les mesures d'exécution nécessaires.

Il passe les marchés et traités, consent les transactions, suit les actions judiciaires.

Il fait tous actes conservatoires. Pour tout ce qui concerne le recrutement, l'avancement, les mutations, les révolutions, la discipline des membres du personnel ainsi que pour les conditions de rémunération, il applique les règlements homologués par le secrétaire d'Etat aux communications.

Un rapport annuel est présenté au secrétaire d'Etat aux communications et au ministre secrétaire d'Etat à l'économie nationale et aux finances sur l'exécution des dispositions budgétaires et la marche des services. Ce rapport sera inséré au *Journal officiel*.

Art. 5. — Sous réserve des pouvoirs généraux du secrétaire d'Etat aux communications, le conseil de réseau est appelé à donner son avis sur les objets ci-après :

- 1<sup>o</sup> Organisation générale des services;
- 2<sup>o</sup> Règles générales applicables au recrutement, à l'avancement, à la discipline du personnel;
- 3<sup>o</sup> Programmes généraux et projets de travaux et de fournitures;
- 4<sup>o</sup> Marchés et traités relatifs aux divers services; décomptes des entreprises;
- 5<sup>o</sup> Transactions;
- 6<sup>o</sup> Acquisitions et ventes mobilières et immobilières;
- 7<sup>o</sup> Propositions importantes concernant l'établissement ou les modifications de tarifs et des horaires;
- 8<sup>o</sup> Participations à des entreprises annexes;
- 9<sup>o</sup> Emissions d'obligations ou de bons;
- 10<sup>o</sup> Comptes annuels d'administration;
- 11<sup>o</sup> Contrats conclus avec les diverses entreprises de transports;
- 12<sup>o</sup> Projets de budgets et demandes de crédits;
- 13<sup>o</sup> Régime des traitements, indemnités et allocations de toute nature, attachés aux divers emplois;
- 14<sup>o</sup> D'une manière générale sur toutes les questions concernant la modification des lois ou règlements relatifs à l'organisation et au fonctionnement du réseau;
- 15<sup>o</sup> Toutes les questions dont il est saisi par le secrétaire d'Etat aux communications ou par le directeur général du réseau.

Il sera statué sur les questions visées au 13<sup>o</sup> du présent article, après avis du conseil de réseau, par arrêtés du secrétaire d'Etat aux communications et du ministre secrétaire d'Etat à l'économie nationale et aux finances.

Des arrêtés du secrétaire d'Etat aux communications, pris après avis du conseil de réseau, fixeront les modalités d'application du présent article. Ces arrêtés pourront, notamment, pour les objets visés aux paragraphes 3<sup>o</sup> à 6<sup>o</sup> et 11<sup>o</sup> ci-dessus, ne prévoir la consultation préalable du conseil que pour les opérations d'une certaine importance.

Art. 6. — Dans la limite de maxima qui seront fixés chaque année par la loi de finances, des emprunts pourront être émis

RÉPONSE

1807. Hammette, Petit et C<sup>e</sup>, 3-39.

N<sup>o</sup> 3157. — LOI du 18 juillet 1941 sur l'organisation administrative et le régime financier du réseau des chemins de fer de la Méditerranée au Niger.

Nous, Maréchal de France, chef de l'Etat français,

Le conseil des ministres entendu,

soit par les soins du ministre secrétaire d'Etat à l'économie nationale et aux finances, soit directement par l'administration des chemins de fer de la Méditerranée au Niger, pour faire face aux dépenses énumérées ci-après :

1° Etudes et travaux de construction de lignes, y compris les parachèvements ;

2° Acquisition de matériel roulant, du mobilier et de l'outillage ;

3° Travaux complémentaires de premier établissement proprement dits ;

4° Dépenses complémentaires de premier établissement du matériel roulant et du matériel inventorié ;

5° Charges nettes du capital d'établissement des lignes à l'étude ou en construction et insuffisance des produits nets des sections de lignes jusqu'au 1<sup>er</sup> janvier de l'année qui suivra l'ouverture à l'exploitation ;

6° Participations à des entreprises annexes.

Ces emprunts seront exclusivement consacrés pour les besoins des chemins de fer de la Méditerranée au Niger et bénéficieront de la garantie de l'Etat. Les types seront fixés par arrêtés du ministre secrétaire d'Etat à l'économie nationale et aux finances.

Les titres desdits emprunts sont compris au nombre des valeurs admises pour tous emplois et remplois de fonds en valeurs garanties par l'Etat.

En attendant la réalisation des emprunts, le ministre secrétaire d'Etat à l'économie nationale et aux finances est autorisé à faire des avances directes en capital du Trésor. Il fixe le montant et le taux d'intérêt de ces avances.

Art. 7. — Les recettes et les dépenses de l'administration des chemins de fer de la Méditerranée au Niger sont inscrites à un budget comprenant deux sections :

La première, qui englobe les recettes et les dépenses d'exploitation proprement dites ;

La deuxième, les recettes et les dépenses d'établissement et les dépenses rattachées définies à l'article 6 ci-dessus.

Le projet de budget annuel établi par le directeur général, examiné par le conseil de réseau, est approuvé par décret sur présentation du ministre secrétaire d'Etat à l'économie nationale et aux finances et du secrétaire d'Etat aux communications.

Les subventions ou contributions versées éventuellement par l'Algérie, les colonies ou protectorats et les collectivités, à ce dûment autorisés, s'il y a lieu, seront rattachées comme fonds de concours au budget de l'administration des chemins de fer de la Méditerranée au Niger.

Art. 8. — L'administration des chemins de fer de la Méditerranée au Niger effectue ses recettes et dépenses et tient ses écritures dans les formes commerciales en usage dans les grands réseaux de chemins de fer concédés. La gestion financière est suivie par la mission de l'inspection générale des finances placée auprès du secrétaire d'Etat aux communications et qui dispose à cet effet des pouvoirs prévus par le décret du 25 octobre 1935 sur le contrôle financier des offices et établissements publics de l'Etat. Les attributions de la mission seront fixées par arrêté du ministre

secrétaire d'Etat à l'économie nationale et aux finances et du secrétaire d'Etat aux communications.

Les comptes ne seront pas assujettis au contrôle jurisdictionnel prévu par la loi du 16 septembre 1807 et le décret du 31 mai 1862 ; ils seront soumis exclusivement au contrôle de la commission de vérification des comptes des chemins de fer, dans les conditions prévues par les articles 15 et 16 du décret du 11 décembre 1940.

Art. 9. — Les marchés et traités qui seront passés pour la construction et l'exploitation des chemins de fer de la Méditerranée au Niger seront soumis, dans les conditions qui seront fixées par un arrêté du secrétaire d'Etat aux communications, à la commission des marchés des chemins de fer instituée par la loi du 8 juillet 1933 et réorganisée par la loi et le décret du 29 avril 1941.

Art. 10. — Les fonctionnaires appartenant aux administrations publiques peuvent être détachés à la disposition de l'administration des chemins de fer de la Méditerranée au Niger dans les conditions prévues à l'article 33 de la loi du 30 décembre 1913.

Art. 11. — Le présent décret sera publié au Journal officiel et exécuté comme loi de l'Etat.

Fait à Vichy, le 18 juillet 1941.

PH. PÉTAIN.

Par le Maréchal de France, chef de l'Etat français :

*L'amiral de la flotte, vice-président du conseil, ministre secrétaire d'Etat aux affaires étrangères et à l'intérieur,*

A<sup>1</sup> DARLAN.

*Le ministre secrétaire d'Etat à l'économie nationale et aux finances,*  
YVES BOUTHILLIER.

*Le secrétaire d'Etat aux communications,*  
JEAN BERTHELOT.

*Le secrétaire d'Etat à la production industrielle,*  
PIERRE PUCHEU.

*Le secrétaire d'Etat aux colonies,*  
A<sup>1</sup> PLATON.

*Le délégué général à l'équipement national,*  
FRANÇOIS LEHIDEUX.

JOURNAL OFFICIEL du 29 juin 1941

-----

Comité de Direction du MEDITERRANEE-NIGER

-----

Par arrêté en date du 25 juin 1941,  
M. le lieutenant-colonel DUMAS a été nommé  
membre du comité de direction du Méditerranée-  
Niger, en remplacement de M. l'Ingénieur  
CAUSSE, appelé à d'autres fonctions.

-----



Journal Officiel du 20 avril 1941

## SECRÉTARIAT D'ÉTAT AUX COMMUNICATIONS

### Comité de direction du Méditerranée-Niger.

Le secrétaire d'Etat aux communications,

Vu la loi du 22 mars 1941 relative à la construction d'un chemin de fer reliant la Méditerranée au Niger;

Vu le décret du 9 avril 1941 pris pour l'application de cette loi;

Sur les propositions de l'amiral de la flotte, vice-président du conseil, du ministre secrétaire d'Etat à l'économie nationale et aux finances, du délégué général à l'équipement national, du secrétaire d'Etat aux colonies, du secrétaire d'Etat à la production industrielle et du délégué général du Gouvernement en Afrique française,

Arrête:

**Article unique.** — Sont nommés membres du comité de direction du Méditerranée-Niger:

MM.

Maurice Sabatier, représentant le secrétariat d'Etat à l'intérieur.

Bichelonne, ingénieur en chef des mines, représentant le secrétariat d'Etat à la production industrielle.

Lagarde, ministre plénipotentiaire, directeur politique adjoint, représentant le secrétariat d'Etat aux affaires étrangères.

Zaffreya, directeur de l'économie générale, représentant le secrétariat d'Etat à l'économie nationale et aux finances.

Gausse, ingénieur général des industries navales, représentant le secrétariat d'Etat de coordination *DU MARS*

Landron, auditeur au conseil d'Etat, représentant le délégué général à l'équipement national.

Labbe, ingénieur général des colonies, représentant les chemins de fer coloniaux.

Le colonel Bergès, représentant le délégué général du Gouvernement en Afrique française.

Le Besnerais, directeur général de la Société nationale des chemins de fer français.

Ardoin, directeur des chemins de fer algériens.

Wibratte, président du conseil d'administration des chemins de fer marocains.

Fait à Vichy, le 29 avril 1941.

JEAN BERTHELOT.

Journal Officiel du 14 avril 1941

DÉCRET du 9 avril 1941

pris pour l'application de la loi relative à la  
construction d'un chemin de fer reliant  
la Méditerranée au Niger

---

Arrêtés des 12 et 18 avril 1941

JOURNAL OFFICIEL DE L'ETAT FRANCAIS

du 20 avril 1941

Méditerranée-Niger

Le secrétaire d'Etat aux communications,

Vu la loi du 32 mars 1941 relative à la construction du chemin de fer reliant la Méditerranée au Niger,

Vu le décret du 9 avril 1941 pris pour l'application de la loi susvisée,

Arrête:

Art. 1er - M. CHADENSON, (Lucien) ingénieur des ponts et chaussées, est nommé directeur général des travaux de Méditerranée-Niger.

Art. 2- Les dispositions du présent arrêté auront effet à dater du 1er mai 1941.

Fait à Vichy, le 18 avril 1941

Jean BERTHELOT.



## SECRÉTARIAT D'ÉTAT AUX COMMUNICATIONS

N° 1557. — Décret du 9 avril 1941 pris pour l'application de la loi relative à la construction d'un chemin de fer reliant la Méditerranée au Niger.

Nous, Maréchal de France, chef de l'Etat français,

Vu la loi du 22 mars 1941 relative à la construction d'un chemin de fer reliant la Méditerranée au Niger,

Décrétons :

Art. 1<sup>er</sup>. — L'exécution des travaux et l'organisation de l'exploitation provisoire du chemin de fer reliant la Méditerranée au Niger sont assurées, sous l'autorité du secrétaire d'Etat aux communications, par la direction générale des travaux du Méditerranée-Niger.

Le contrôle de la construction et de l'exploitation du chemin de fer est rattaché à la direction générale des transports.

Art. 2. — Les services de la direction générale des travaux sont dirigés par un directeur général qui soumet au secrétaire d'Etat aux communications les programmes de travaux, les projets d'exécution, les programmes d'organisation des chantiers, et les conditions de l'exploitation provisoire. Le siège principal de la direction générale des travaux est fixé par le secrétaire d'Etat aux communications. Le directeur général est nommé par le secrétaire d'Etat aux communications. Il peut être relevé de ses fonctions par la même autorité. Il est responsable devant le secrétaire d'Etat des travaux exécutés, soit en régie, soit à l'entreprise, il est ordonnateur secondaire des dépenses.

La rémunération du directeur général est fixée par un arrêté du secrétaire d'Etat à l'économie nationale et aux finances et du secrétaire d'Etat aux communications. Cette rémunération peut comporter une prime tenant compte de la bonne marche des travaux.

Le directeur général est assisté d'un directeur adjoint des travaux.

Le directeur général a autorité sur tout le personnel de chantier qu'il recrute et qu'il révoque librement. L'agrément du secrétaire d'Etat sera nécessaire pour le recrutement et la révocation des fonctionnaires supérieurs, dont il arrêtera la liste sur la proposition du directeur général. Leur rémunération sera fixée par arrêté du secrétaire d'Etat à l'économie nationale et aux finances et du secrétaire d'Etat aux communications.

Art. 3. — Il est institué, auprès du secrétariat d'Etat aux communications, un comité de direction du Méditerranée-Niger chargé de suivre la marche générale des travaux.

A cet effet, le comité de direction examine notamment les propositions de la direction générale concernant :

1° Les programmes de travaux, les projets d'exécution et les marchés importants ainsi que les programmes d'organisation des bureaux et chantiers ;

2° L'organisation provisoire de l'exploitation.

Le comité de direction est, en outre, chargé d'étudier la constitution de l'orga-

nisme à qui sera confiée l'exploitation définitive du nouveau chemin de fer.

Le secrétaire d'Etat aux communications peut déléguer certaines décisions au comité de direction.

Le président, représentant au comité du secrétaire d'Etat aux communications, est nommé par décret sur la proposition du secrétaire d'Etat aux communications, après avis du secrétaire d'Etat aux colonies.

Les autres membres sont nommés par arrêté du secrétaire d'Etat aux communications, sur présentation des secrétaires d'Etat intéressés, dans les conditions ci-après :

Un représentant du secrétaire d'Etat aux colonies qui assure les fonctions de vice-président ;

Un représentant du secrétariat de coordination ;

Un représentant du secrétaire d'Etat à l'économie nationale et aux finances ;

Un représentant du secrétariat d'Etat à l'intérieur ;

Un représentant du secrétariat d'Etat aux affaires étrangères ;

Un représentant du secrétariat d'Etat à la production industrielle ;

Un représentant du délégué général à l'équipement national ;

Un représentant du délégué général du Gouvernement en Afrique française ;

Un représentant de la Société nationale des chemins de fer français ;

Un représentant des chemins de fer algériens ;

Un représentant des chemins de fer du Maroc ;

Un représentant des chemins de fer coloniaux ;

Deux secrétaires, dont un nommé sur proposition du président et un sur proposition du secrétaire d'Etat aux colonies, assistent aux réunions, avec voix consultative.

Le président convoque le comité, soit au siège du Gouvernement, soit au siège de la direction générale des travaux.

Le président peut convoquer aux séances toutes personnes dont la présence lui paraît utile. Elles ont voix consultative.

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

Art. 4. — Le contrôle des travaux et de l'exploitation est dirigé par un inspecteur général des travaux du Méditerranée-Niger nommé par arrêté du secrétaire d'Etat aux communications, qui assiste aux séances du comité avec voix délibérative.

Art. 5. — Un arrêté du secrétaire d'Etat à l'économie nationale et aux finances et du secrétaire d'Etat aux communications fixera les conditions d'attribution des rémunérations et indemnités aux membres du comité et de l'inspection générale.

Art. 6. — Le ministre secrétaire d'Etat à l'économie nationale et aux finances et le secrétaire d'Etat aux communications sont chargés, chacun en ce qui le concerne, de l'exécution du présent décret, qui sera publié au *Journal officiel*.

Fait à Vichy, le 9 avril 1941.

PH. PÉTAIN.

Par le Maréchal de France, chef de l'Etat français :

*Le ministre secrétaire d'Etat  
à l'économie nationale et aux finances,*  
YVES BOUTHILLIER.

*Le secrétaire d'Etat aux communications,*  
JEAN BERTHELOT.

*Le secrétaire d'Etat aux colonies,*  
A<sup>1</sup> FLATON.

N° 1624. — Décret du 12 avril 1941 relatif à la nomination du président du comité de direction du Méditerranée-Niger.

Nous, Maréchal de France, chef de l'Etat français,

Vu la loi du 22 mars 1941 relative à la construction d'un chemin de fer reliant la Méditerranée au Niger ;

Vu le décret du 9 avril 1941 pris en application de cette loi ;

Vu l'avis en date du 25 mars 1941 du secrétaire d'Etat aux colonies,

Décrétons :

Art. 1<sup>er</sup>. — M. René Claudon, inspecteur général de 1<sup>re</sup> classe des ponts et chaussées, est nommé président du comité de direction du Méditerranée-Niger. Il conservera ses fonctions actuelles.

Art. 2. — Le secrétaire d'Etat aux communications est chargé de l'exécution du présent décret.

Fait à Vichy, le 12 avril 1941.

PH. PÉTAIN.

Par le Maréchal de France, chef de l'Etat français :

*Le secrétaire d'Etat aux communications,*  
JEAN BERTHELOT.

*Méditerranée-Niger.*

Le secrétaire d'Etat aux communications,

Vu la loi du 22 mars 1941 relative à la construction d'un chemin de fer reliant la Méditerranée au Niger ;

Vu le décret du 9 avril 1941 pris pour l'application de la loi susvisée ;

Sur la proposition du secrétaire d'Etat aux colonies,

Arrête :

*Article unique.* — M. Beau, ingénieur en chef des ponts et chaussées, est nommé vice-président du comité de direction du Méditerranée-Niger.

Fait à Vichy, le 12 avril 1941.

JEAN BERTHELOT.

Le secrétaire d'Etat aux communications,

Vu la loi du 22 mars 1941 relative à la construction d'un chemin de fer reliant la Méditerranée au Niger ;

Vu le décret du 9 avril 1941 pris pour l'application de la loi susvisée,

Arrête :

*Article unique.* — M. Maître Devallon, inspecteur général des ponts et chaussées, est nommé inspecteur général des travaux du Méditerranée-Niger.

Fait à Vichy, le 12 avril 1941.

JEAN BERTHELOT.

Journal Officiel du 23 mar 1941

Loi du 22 mar 1941

relative à la construction d'un chemin de fer  
reliant la Méditerranée au Niger

---

Seul, un chemin de fer reliant la Méditerranée au Niger peut assurer une liaison efficace. Aucun autre moyen de transport, si bien organisé soit-il, n'aurait la capacité suffisante pour répondre à un tel objet.

Au point de vue technique, la réalisation de ce chemin de fer n'offre pas d'obstacles. Les travaux de l'organisme d'études institué par la loi du 20 juillet 1928 ont éclairé complètement la question. Cet organisme, qui a étudié en détail sur le terrain les divers tracés possibles, a conclu qu'il était facile de franchir le Sahara en y construisant un chemin de fer moderne, d'excellent profil, traversant une région peu accidentée et ne comportant qu'un petit nombre d'ouvrages d'art. Il serait possible d'y faire circuler des trains lourds effectuant des transports à un prix de revient comparable à celui des navires et d'une puissance pratiquement indéfinie. Les progrès réalisés, depuis, dans la technique, n'ont pu que renforcer les conclusions de l'organisme d'études.

Au point de vue financier, la dépense totale à prévoir, au niveau des prix d'avril 1940, serait de l'ordre de 5 milliards, y compris le renforcement des voies algériennes. Les crédits nécessaires seront inscrits à la loi de finances. La rentabilité du projet serait assurée si, dans un délai raisonnable, un tonnage de plusieurs centaines de milliers de tonnes peut être atteint dans le sens de l'exportation. Or, si on compare les régions desservies à d'autres contrées semblables par le climat, les productions et le chiffre de la population, comme le Sénégal ou le Soudan anglo-égyptien, on peut avoir la certitude qu'à très bref délai, le chemin de fer aurait un trafic assurant son équilibre économique.

L'œuvre grandiose des irrigations du Niger que nous avons entreprise au Soudan dans la zone de l'ancien delta nigérien, et qui doit progressivement couvrir plus d'un million d'hectares, justifierait d'eux-mêmes bientôt, à elle seule, la nécessité économique du chemin de fer.

Le transsaharien permettrait enfin de faire entrer dans l'économie générale de nombreuses populations du centre de l'Afrique qui sont presque retranchées du reste du monde.

L'Europe doit, pour garder son rang dans le monde, se relier directement au continent africain tout proche. Le transsaharien est le premier pas dans la voie de la constitution d'un réseau transafricain international dont il est difficile de discerner, dès maintenant, la texture, mais qui se précisera aussitôt le Sahara franchi par le rail.

Nous vous prions, si vous approuvez les termes du présent projet, de bien vouloir le revêtir de votre signature.

Agréez, monsieur le Maréchal, l'hommage de notre profond respect.

*L'amiral de la flotte, vice-président du conseil, ministre secrétaire d'Etat aux affaires étrangères et à l'intérieur.*

A<sup>1</sup> DARLAN.

*Le ministre secrétaire d'Etat à l'économie nationale et aux finances,*  
YVES BOUTHILLIER.

*Le secrétaire d'Etat à la production industrielle,*  
PIERRE PUCHEU.

*Le secrétaire d'Etat aux communications,*  
JEAN BERTHELOT.

*Le secrétaire d'Etat aux colonies,*  
A<sup>1</sup> PLATON.

N° 1316 — LOI du 22 mars 1941 relative à la construction d'un chemin de fer reliant la Méditerranée au Niger.

RAPPORT

AU MARÉCHAL DE FRANCE  
CHEF DE L'ÉTAT FRANÇAIS

Vichy, le 22 mars 1941.

Monsieur le Maréchal,

Nos possessions africaines formeraient un ensemble peuplé de plus de 40 millions d'habitants s'il n'était coupé en deux parties par le Sahara, désert absolu de plus de 2.500 kilomètres qui en détruit l'unité et, par conséquent, la puissance.

Des lignes d'avions et des services automobiles ont été organisés au travers de ce désert, mais la capacité limitée de ces transports, leur prix élevé, n'ont point permis de réaliser l'union économique et politique que comporterait un empire digne de ce nom.

Les communications ne sont normalement assurées que par la voie maritime, si pleine d'aléas et dont l'action ne peut d'ailleurs se faire sentir sur les parties centrales du continent africain.



Nous, Maréchal de France, chef de l'Etat français,

Le conseil des ministres entendu,

Décrétons :

Art. 1<sup>er</sup>. — Est autorisée la construction d'un réseau de chemin de fer à voie normale, dénommé réseau Méditerranée-Niger, comprenant :

1<sup>o</sup> Une ligne partant de Bou-Arfa passant par ou près Colomb-Béchar, Kenadza, Beni-Abbès, Adrar, In-Tassit;

2<sup>o</sup> Deux embranchements suivant le cours du Niger et atteignant l'un Segou et l'autre Niamey. Ces embranchements devront se relier aux chemins de fer de l'Afrique occidentale française dans les conditions qui seront fixées ultérieurement par les pouvoirs compétents.

Le réseau pourra ultérieurement s'étendre, soit par la construction de nouveaux embranchements le reliant aux autres chemins de fer, soit par voie de rachat ou tout autre mode de prise en charge de lignes existantes, après accord avec les gouvernements intéressés et moyennant l'application des dispositions légales régissant les voies ferrées en pays intéressés.

Il sera procédé, s'il y a lieu, à la déclaration d'utilité publique des lignes ci-dessus désignées, conformément aux lois et règlements en vigueur dans les pays traversés.

Art. 2. — Il est institué, pour la durée des travaux et sous l'autorité du secrétaire d'Etat aux communications, un service dépendant de la direction générale des transports, chargé de recruter et de préparer le personnel spécialisé et de procéder aux travaux.

Un décret, contresigné par le secrétaire d'Etat à l'économie nationale et aux finances et par le secrétaire d'Etat aux communications, fixera les effectifs et les modalités de fonctionnement de ce service.

Art. 3. — Des accords particuliers à passer avec les gouvernements, protectorats ou réseaux intéressés fixeront, à l'exclusion de tout droit et impôt spécial, les redevances à payer par le service prévu à l'article 2 pour le transport, sur les réseaux de l'Afrique du Nord et de l'Afrique occidentale, des matériaux et approvisionnements de toute nature destinés aux études et travaux du réseau Méditerranée-Niger, ainsi que les conditions dans lesquelles pourront être mis à la disposition dudit service des quais et des terre-pleins dans les ports de l'Afrique du Nord ou de l'Afrique occidentale française.

Des accords analogues devront intervenir pour l'établissement de tarifs communs applicables aux transports commerciaux empruntant les divers réseaux intéressés.

Ces accords seront homologués par le secrétaire d'Etat aux communications, après accord des secrétaires d'Etat aux affaires étrangères, à l'intérieur et aux colonies, sur avis, s'il y a lieu, d'une commission dont la composition sera fixée par un décret ultérieur.

Art. 4. — Le présent décret sera publié au *Journal officiel* et exécuté comme loi de l'Etat.

Fait à Vichy, le 22 mars 1941.

PH. PÉTAÏN.

Par le Maréchal de France, chef de l'Etat français :

*L'amiral de la flotte, vice-président du conseil, ministre secrétaire d'Etat aux affaires étrangères et à l'intérieur,*

A<sup>1</sup> DARLAN.

*Le ministre secrétaire d'Etat à l'économie nationale et aux finances,*  
YVES BOUTHILLIER.

*Le secrétaire d'Etat à la production industrielle,*  
PIERRE PUCHEU.

*Le secrétaire d'Etat aux communications,*  
JEAN BERTHELOT.

*Le secrétaire d'Etat aux colonies,*  
A<sup>1</sup> PLATON.

TOTAUX . . .

## ase Z

Nombre d'agents du cadre régulier utilisés aux trains réguliers (agents inscrits à l'encre sur cette feuille).

Le chef du Bureau de Commande :